

**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE**

**530/2019/R/EEL**

**INTERVENTI DI AGGIORNAMENTO AL CODICE DI RETE  
TIPO PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO DELL'ENERGIA  
ELETTRICA**

*Documento per la consultazione*

*Mercato di incidenza: distribuzione e vendita dell'energia elettrica*

*10 dicembre 2019*

## **Premessa**

*Nel corso dei primi tre anni di applicazione del Codice di rete per il servizio di trasporto dell'energia elettrica approvato dall'Autorità con la deliberazione 4 giugno 2016, 268/2015/R/eel (di seguito anche: Codice o Codice di rete) sono emerse alcune criticità che richiedono interventi di aggiustamento e di aggiornamento al Codice. Con il presente documento per la consultazione l'Autorità descrive i propri orientamenti finalizzati da un lato a aggiornare e completare le disposizioni previste dal Codice, dall'altro a contenere l'esposizione creditizia del Sistema nei confronti degli operatori e conseguentemente anche comprimere l'onerosità delle garanzie per gli operatori.*

*In particolare è emersa l'esigenza di rivedere alcuni aspetti relativi a:*

- *la gestione del sistema di garanzie ivi disciplinato, in particolare con riferimento a:*
  - o *la definizione dell'esposizione dell'impresa distributrice;*
  - o *la riduzione dell'onerosità del sistema di garanzie;*
  - o *la condizione adottata per verificare la puntualità dei pagamenti;*
  - o *la gestione della garanzia prestata nella forma di rating creditizio al fine di renderla più coerente con la sua natura di valutazione sintetica del profilo di rischio di credito dell'impresa;*
  - o *l'esigenza di una maggiore solidità della fideiussione qualora rilasciata da un istituto assicurativo;*
- *le procedure in caso di inadempimento degli utenti del trasporto.*

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità, le loro osservazioni e proposte in formato elettronico **entro e non oltre 15 gennaio 2020**.*

*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. In tale caso i soggetti interessati dovranno inviare su supporto informatico anche la versione priva delle parti riservate, destinata alla pubblicazione.*

*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 Retail e Tutele dei consumatori di energia**  
**Unità Efficienza nel consumo**  
**Piazza Cavour 5 – 20121 Milano**  
**tel. 02.655.65.351/608**  
**fax 02.655.65.265**  
**e-mail: [mercati-retail@arera.it](mailto:mercati-retail@arera.it)**  
**sito internet: [www.arera.it](http://www.arera.it)**

# Indice

<b>1. Introduzione.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Quadro regolatorio.....</b>	<b>6</b>
2.1 Garanzie ammesse e loro dimensionamento.....	6
2.2 Inadempimenti in ordine a pagamenti e tempistiche di risoluzione contrattuale.....	8
<b>3. Orientamenti dell’Autorità.....</b>	<b>11</b>
3.1 Contenimento dell’esposizione dell’impresa distributrice e riduzione dell’onerosità del sistema di garanzie.....	11
3.2 Regolarità nei pagamenti.....	13
3.3 Orientamenti circa l’adeguamento periodico delle garanzie.....	15
3.4 Orientamenti circa le garanzie ammesse: giudizio di <i>rating</i> .....	16
3.5 Orientamenti circa le garanzie ammesse: fideiussione assicurativa.....	19
<b>4 Sintesi degli interventi delineati dall’Autorità ed entrata in vigore delle disposizioni.....</b>	<b>20</b>
<b><u>Appendice - Impiego delle garanzie tre anni dopo dall’introduzione del Codice di rete tipo per il servizio di trasporto dell’energia elettrica.....</u></b>	<b>21</b>

# 1. Introduzione

- 1.1. Nel 2013, con la deliberazione 612/2013/R/EEL, l'Autorità ha dato seguito alle attività previste ai sensi della deliberazione n. 268/07 ai fini della definizione del contratto tipo per il servizio di trasporto dell'energia elettrica avviando un percorso finalizzato all'introduzione di un apposito Codice di rete tipo volto ad assicurare l'omogeneità e l'uniformità del contenuto delle condizioni generali di contratto praticate dalle imprese distributrici agli utenti del trasporto e prevedendo al contempo l'adozione di alcune misure transitorie finalizzate a superare alcune criticità precedentemente emerse nella gestione del servizio<sup>1</sup>.
- 1.2. A seguito di un ampio processo di consultazione, con la deliberazione 268/2015/R/EEL l'Autorità ha quindi adottato il Codice di rete che disciplina tra le altre, le condizioni generali del contratto di trasporto praticate dalle imprese distributrici verso gli utenti della rete. In particolare, il Codice è intervenuto disciplinando:
- la tipologia delle garanzie ammesse, prevedendo un'ampia gamma di forme di garanzia, al fine di non creare barriere all'ingresso nel mercato anche per utenti che all'avvio dell'attività possono avere limitate dimensioni e difficoltà di accedere al sistema bancario a costi contenuti;
  - la quantificazione delle garanzie richieste ad un livello inferiore, corrispondente alla metà dell'esposizione stimata dell'impresa distributtrice;
  - le modalità di fatturazione del servizio di trasporto, nonché le tempistiche di pagamento delle medesime fatture.
- 1.3. L'allegato B alla deliberazione 268/2015/R/EEL che disciplina il sistema delle garanzie nell'ambito del contratto di trasporto, conferma, così come anticipato con la deliberazione 612/2013/R/EEL, che nel computo degli importi da garantire dagli utenti del trasporto siano inclusi anche gli oneri generali di sistema, ossia i corrispettivi destinati al finanziamento di attività di interesse generale. Alcuni utenti del trasporto hanno impugnato avanti il giudice amministrativo dette disposizioni, con particolare riguardo a:
- la facoltà delle imprese distributrici di richiedere agli utenti del trasporto garanzie a copertura del versamento degli oneri generali di sistema fatturati ai clienti finali;
  - il potere dell'impresa distributtrice di risolvere il contratto in caso di mancato versamento di detti oneri generali;
  - gli obblighi dei venditori in materia di fatturazione e riscossione degli oneri generali di sistema.
- 1.4. In esito al contenzioso che ne è seguito, il Consiglio di Stato, con sentenza 24 maggio 2016, n. 2182 (di seguito: sentenza 2182/2016) e il Tar Lombardia con sentenze 31 gennaio 2017, nn. 237, 238, 243 e 244 (di seguito: sentenze 237/2017, 238/2017, 243/2017 e 244/2017), hanno accolto alcune censure degli operatori, rispettivamente, avverso la deliberazione 612/2013/R/EEL e il Codice. In estrema sintesi, il giudice amministrativo, con le predette pronunce, ha stabilito che:
- la legge individuerebbe i soggetti passivi dell'imposizione degli oneri generali di sistema nei clienti finali e non gli utenti del trasporto;

---

<sup>1</sup> La suddetta deliberazione 612/2013/R/EEL dispone, tra l'altro, che le imprese distributrici hanno il diritto di richiedere agli utenti del trasporto garanzie a copertura degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto per gli oneri generali di sistema.

- sugli utenti graverebbe invece l'obbligo, posto dall'articolo 3, comma 11, del decreto legislativo 3 marzo 1999, n. 79/99 (di seguito: decreto legislativo 79/99) di riscuotere (direttamente o indirettamente) gli oneri generali dai clienti finali e versarli all'impresa distributrice;
- l'Autorità non avrebbe alcun potere di eterointegrare i contratti di trasporto mediante un sistema di garanzie (connesso a clausole risolutive espresse) che trasferisca sull'utente il rischio del mancato incasso delle componenti a copertura degli oneri generali da parte dei clienti finali;
- tali profili (di gestione del rischio dell'inadempimento del cliente finale) sono rimessi pertanto all'autonomia negoziale delle parti (impresa distributrice e utente del trasporto);
- per contro, il potere dell'Autorità di eterointegrare i contratti di trasporto per gli aspetti di cui sopra, sussisterebbe limitatamente agli oneri generali effettivamente incassati dai clienti finali.

1.5. Pertanto, dalle suddette sentenze è conseguito che:

- da una parte, è stata confermata la modalità secondo cui l'esazione del gettito funzionale alla copertura degli oneri generali di sistema avviene mediante un incremento del corrispettivo tariffario per l'accesso alla rete, fatturato dall'impresa distributrice all'utente e da questo rigirato al cliente finale;
- dall'altra, che l'Autorità non risulta più essere titolata a intervenire nei rapporti tra l'esercente il servizio di trasporto e il rispettivo utente, limitatamente alla disciplina delle garanzie relative al pagamento da parte di quest'ultimo degli oneri di sistema fatturati ma non riscossi. L'Autorità, quindi, pur essendo il soggetto disciplinante per legge il disegno dell'esazione del sistema degli oneri generali, non era più in grado di assicurare la raccolta della quota parte di oneri dovuti ma non effettivamente incassati.

1.6. A seguito delle pronunce del giudice amministrativo l'Autorità ha perciò avviato con la deliberazione 109/2017/R/EEL un procedimento di ottemperanza a quanto previsto dalle sopracitate sentenze 237/2017, 238/2017, 243/2017 e 244/2017 per riformare gli aspetti riguardanti la prestazione delle garanzie disciplinati nell'ambito del Codice di rete tipo. Con tale provvedimento l'Autorità ha al contempo definito una disciplina transitoria al fine di adeguare l'ammontare delle garanzie che gli utenti del trasporto devono prestare alle imprese distributrici di energia elettrica, prevedendo che queste siano commisurate a un valore che rappresenti la miglior stima degli oneri generali normalmente riscossi dagli operatori.

1.7. Nell'ambito del procedimento avviato, al fine di scongiurare l'eventuale aggravio di corrispettivi per oneri generali di sistema a carico dei clienti finali, l'Autorità ha:

- illustrato i propri orientamenti relativi a una possibile riforma organica delle garanzie con il documento per la consultazione 597/2017/R/EEL;
- introdotto il prospettato meccanismo di riconoscimento degli oneri altrimenti non recuperabili dalle imprese distributrici con la deliberazione 50/2018/R/EEL;
- illustrato i propri orientamenti relativi al meccanismo per il riconoscimento degli oneri generali di sistema non riscossi in favore dei venditori con il documento per la consultazione 52/2018/R/EEL.

1.8. Anche a seguito di acute conflittualità tra i portatori di interessi emerse in fase di consultazione che hanno ulteriormente accresciuto la complessità del quadro, con la deliberazione 430/2018/R/EEL l'Autorità ha ritenuto necessario estendere l'ambito del procedimento di cui alla deliberazione 109/2017/R/EEL [...al fine di individuare soluzioni regolatorie adeguate e complessive anche agendo, su aspetti della regolazione non direttamente travolti dalle

*sentenze del giudice amministrativo*] e di poter al contempo introdurre una regolazione che fosse in grado di bilanciare i molteplici interessi delle diverse parti coinvolte.

- 1.9. Nell'ambito del predetto procedimento l'Autorità ha deciso di istituire un Tavolo Tecnico Esazione Oneri Generali di Sistema, volto ad addivenire a soluzioni condivise in materia di esazione degli oneri generali di sistema. Attraverso tale Tavolo, la cui prima convocazione è avvenuta lo scorso 29 ottobre, l'Autorità mira a realizzare una forma di partecipazione al procedimento più strutturata rispetto al canonico processo di consultazione, il quale non si è rivelato sufficiente a superare le conflittualità latenti.
- 1.10. Con il presente documento per la consultazione sono presentati gli orientamenti dell'Autorità in merito agli interventi finalizzati da un lato a ridurre il rischio per il Sistema a fronte di inadempimenti degli operatori e dall'altro a ottimizzare le disposizioni già previste dal Codice, anche in modo da ridurre i costi per gli operatori ed in ultima analisi per i clienti finali.
- 1.11. Nel dettaglio, il Capitolo 2 riporta un quadro ricognitivo della regolazione vigente in materia di garanzie ammesse e loro gestione nell'ambito del Codice di rete mentre al Capitolo 3 si prospettano gli orientamenti dell'Autorità nel contesto delle seguenti linee di intervento: 1) riduzione dell'esposizione dell'impresa distributrice e la conseguente riduzione dell'onerosità del sistema di garanzie; 2) aggiornamento della condizione adottata per la verificare la puntualità dei pagamenti; 3) revisione della gestione della garanzia prestata nella forma di *rating* creditizio volta a rendere la stessa più coerente con la natura intrinseca del *rating* creditizio; 4) incremento della solidità della fideiussione rilasciata da un istituto assicurativo. Nel Capitolo 4 sono delineate la sintesi degli interventi propsetati nonché le tempistiche di entrata in vigore. Infine in Appendice al presente documento per la consultazione sono riportati i risultati di un'indagine eseguita dall'Autorità in ordine all'impiego delle garanzie da parte degli utenti del trasporto a seguito dell'entrata in vigore del Codice di rete tipo per il servizio di trasporto dell'energia elettrica.

## **2. Quadro regolatorio**

### **2.1 Garanzie ammesse e loro dimensionamento**

- 2.1.1 Il Codice di rete tipo prevede due differenti tipologie alternative di garanzie che l'utente del trasporto è tenuto a prestare al distributore per poter accedere alla rete:
  - garanzie c.d. "tradizionali", ossia garanzie prestate nella forma di fideiussione bancaria o assicurativa ovvero di deposito cauzionale infruttifero;
  - garanzie c.d. "reputazionali", ossia garanzie prestate nella forma di *rating* creditizio o di *parent company guarantee* da parte della società controllante cui può accedervi l'utente che risulti regolare nei pagamenti per un periodo di sei mesi consecutivi, ovvero sia che non abbia registrato negli ultimi sei mesi due o più ritardi di pagamento, anche non consecutivi, cioè un utente con "reputazione" di buon pagatore.
- 2.1.2 L'importo da garantire (di seguito anche: *GAR*) in caso di ricorso alle forme di garanzia tradizionali, nonché alla *parent company guarantee*, è definito pari alla stima di tre mesi di erogazione del servizio per ciascuno dei punti di prelievo contenuti nel contratto di trasporto ridotto di una percentuale pari a:
  - 5,6% per tener conto della riduzione delle tempistiche di risoluzione in caso di inadempimento e la relativa possibilità di attivare i servizi di ultima istanza anche in corso mese;

- 4,9% relativamente alle sole componenti A, determinata sulla base della stima degli oneri normalmente riscossi nelle more del procedimento di cui alla deliberazione 109/2017/R/EEL.

L'importo *GAR* è comprensivo degli ammontari relativi ai corrispettivi per i servizi di rete (distribuzione, trasmissione e misura), per gli oneri generali di sistema nonché per le ulteriori componenti e le imposte.

- 2.1.3 L'impresa distributrice è tenuta a verificare alla fine di ciascun semestre dell'anno se si sono verificati due o più ritardi nei pagamenti delle fatture dell'utente del trasporto relative allo stesso semestre. Qualora in esito alla verifica l'utente non risulti regolare nei pagamenti, l'importo *GAR* può subire una maggiorazione fino alla stima di cinque mesi di erogazione del servizio di trasporto per ciascun punto di prelievo così da tenere in considerazione il profilo di regolarità dei pagamenti dell'utente nella determinazione dell'importo da garantire.
- 2.1.4 Il Codice prevede che nella valutazione di regolarità dei pagamenti, di cui al precedente punto 2.1.3, non debbano essere tenuti in considerazione i ritardi dovuti a cause non imputabili all'utente, i ritardi relativi a importi di cui l'utente abbia contestato la correttezza entro 15 giorni dalla data di emissione della fattura senza che l'impresa distributrice abbia fornito una risposta motivata entro 10 giorni dalla ricezione della contestazione e i ritardi rispetto al cui importo è verificata la condizione  $IMP_i * \frac{G_i}{30} < 0.05 * GAR$ .
- 2.1.5 Con riguardo all'applicazione della formula di cui al precedente alinea, in seguito ai dubbi applicativi circa la corretta individuazione dell'importo della *i-esima* fattura per cui si è verificato il ritardo di pagamento ( $IMP_i$ ), l'Autorità è intervenuta con un comunicato pubblicato sul proprio sito internet in data 11 marzo 2019 (di seguito: chiarimento 11 marzo 2019) chiarendo che l'importo  $IMP_i$  non sia da riferire ad un singolo documento di fatturazione, bensì sia da riferire all'importo dell'intero mese in esame.
- 2.1.6 Le imprese distributrici sono tenute inoltre a verificare trimestralmente l'adeguatezza dell'importo *GAR*, verificando che il valore della garanzia corrisponda alla stima di cui al punto 2.1.2. In particolare, qualora il livello delle garanzie risultante dalle verifiche sia superiore di almeno il 20% rispetto al livello delle garanzie effettivamente prestate, l'utente del trasporto è tenuto a adeguare l'importo garantito; qualora invece il livello delle garanzie risultante dalle verifiche sia inferiore di almeno il 20% rispetto al livello di garanzie effettivamente prestate, l'impresa distributrice è tenuta a comunicare la possibilità di adeguamento delle garanzie al nuovo livello richiesto.
- 2.1.7 Il Codice di rete prescrive inoltre che l'impresa distributrice sia tenuta a richiedere all'utente l'adeguamento delle garanzie, da adempiere entro quindici giorni lavorativi, qualora si verifichi, in qualsiasi momento, un aumento significativo dei punti di prelievo serviti dall'utente, con conseguente aumento rilevante dell'esposizione dell'impresa distributrice.
- 2.1.8 Con riguardo al *rating* creditizio quale forma di garanzia, il paragrafo 4.1 allegato B del Codice prevede che siano ammessi solamente giudizi di *rating* pubblici (o distribuiti previo abbonamento), emessi da agenzie di *rating* registrate ai sensi del regolamento CE 1060/2009 e contenute nell'elenco pubblicato dalla *European Securities and Markets Authority* (ESMA), e che risultino essere a un livello cosiddetto "investment grade" (BBB- nelle scale di *rating Standard&Poor's* e *Fitch Ratings* o Baa3 nella scala di *rating Moody's*).
- 2.1.9 Gli utenti che si avvalgono di garanzie reputazionali (*parent company guarantee* e *rating*) sono tenuti al pagamento di un corrispettivo proporzionale al rispettivo importo *GAR*, determinato dall'Autorità e finalizzato a costituire una ulteriore forma di garanzia, di natura mutualistica, che completa le garanzie reputazionali prestate; in particolare il corrispettivo ha

la finalità di coprire i costi di tale forma di garanzia mutualistica e accessoria in un'ottica di minimizzazione del rischio.

## **2.2 Inadempimenti in ordine a pagamenti e tempistiche di risoluzione contrattuale**

2.2.1 Il Codice di rete (paragrafo 5.1 allegato B) prevede che in caso di mancato pagamento, anche parziale, da parte dell'utente di una fattura, l'impresa distributrice è tenuta a sollecitare per iscritto l'utente, entro 7 giorni lavorativi, esortandolo a versare gli ammontari dovuti, eventualmente comprensivi degli oneri di mora nel frattempo maturati, entro i successivi 7 giorni lavorativi.

2.2.2 Qualora successivamente alla scadenza del sollecito di cui all'alinea precedente l'utente resti inadempiente, l'impresa distributrice è tenuta a diffidare per iscritto l'utente del trasporto, entro 7 giorni lavorativi, richiedendo che gli ammontari dovuti, eventualmente comprensivi degli oneri di mora maturati, vengano versati entro i successivi 7 giorni lavorativi.

2.2.3 Qualora anche a seguito della diffida l'utente resti inadempiente:

- se l'utente ha prestato garanzia o in forma c.d. "tradizionale" o ricorrendo alla *parent company guarantee*, l'impresa distributrice è tenuta a procedere all'escussione di tale garanzia in misura pari all'ammontare per cui l'utente è risultato inadempiente e:
  - o qualora l'escussione delle garanzie non vada a buon fine, il contratto di trasporto è da intendersi risolto;
  - o qualora l'escussione vada a buon fine, l'impresa distributrice è tenuta a richiedere il reintegro entro 15 giorni lavorativi e, qualora l'utente non vi provveda, il contratto di trasporto è da intendersi risolto;
- se l'utente ha presentato un giudizio di *rating* creditizio, il contratto di trasporto si intende risolto al momento della scadenza della diffida.

2.2.4 In sintesi, considerando le sopracitate scadenze del sollecito e della diffida, si configura un periodo di potenziale esposizione tra la comunicazione del sollecito e la scadenza della diffida, pari a 28 giorni lavorativi, durante il quale l'utente inadempiente continua ad avere accesso alla rete, prima che l'impresa distributrice possa procedere:

- a. in caso di garanzie c.d. "tradizionali" e *parent company guarantee* con l'escussione delle garanzie e:
  - i. qualora l'escussione non vada a buon fine, con la risoluzione del contratto di trasporto;
  - ii. qualora l'escussione vada a buon fine, con la richiesta di reintegro entro 15 giorni lavorativi e, qualora l'utente non vi provveda, con la risoluzione del contratto di trasporto;
- b. in caso di garanzie prestate nella forma di *rating* creditizio con la risoluzione del contratto di trasporto.

2.2.5 A seguito della risoluzione del contratto di trasporto per inadempimento dell'utente, in tutti i casi del punto 2.2.4, l'impresa distributrice è tenuta a comunicare tempestivamente al Sistema Informativo Integrato (di seguito: SII) l'avvenuta risoluzione contrattuale. Il Testo Integrato Morosità Elettrica (di seguito: TIMOE) adottato con deliberazione 258/2015/R/EEL, prevede un ulteriore periodo, nel quale l'utente continua ad avere accesso alla rete, di 17 giorni lavorativi necessario perché la risoluzione del contratto abbia efficacia, di cui:

- 2 giorni lavorativi affinché SII invii le comunicazioni alle imprese distributrici interessate con cui l'utente ha un contratto di trasporto, alle controparti commerciali dei clienti finali titolari dei punti di prelievo presenti nel contratto di trasporto risolto e ai clienti finali medesimi;
- 7 giorni lavorativi dalla comunicazione del SII al cliente finale affinché quest'ultimo abbia sufficiente tempo per selezionare un nuovo venditore prima che si attivino i servizi di ultima istanza;
- 8 giorni lavorativi affinché il SII possa gestire la richiesta di switching una volta formulata la richiesta da parte del nuovo utente associato alla nuova controparte commerciale.

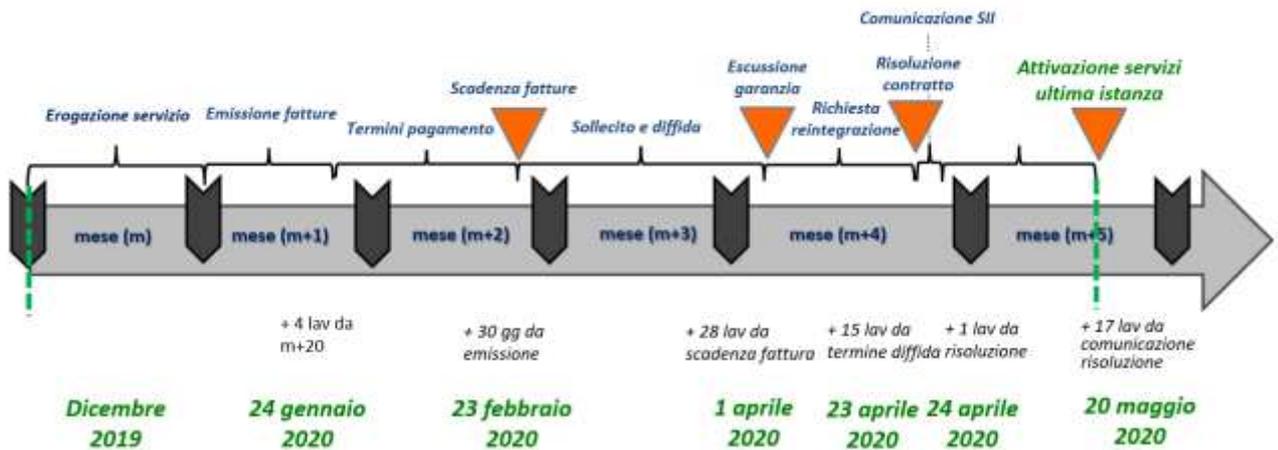
Al termine dei 17 giorni lavorativi, qualora il cliente finale non abbia selezionato un nuovo venditore, sono attivati i servizi di ultima istanza.

2.2.6 Le disposizioni contenute nel TIMOE intendevano bilanciare la necessità di minimizzare il rischio complessivo connesso al potenziale inadempimento da parte degli utenti, riducendo il tempo per l'efficacia della risoluzione dei contratti, e tutelare i clienti limitando i casi di attivazione dei servizi di ultima istanza; tali disposizioni infatti, garantendo ai clienti finali stessi la consapevolezza dell'imminente conclusione del contratto di fornitura fondato sul contratto di trasporto oramai risolto, sono finalizzate ad assicurare ai clienti finali un periodo di tempo idoneo per trovare un nuovo fornitore nell'ambito del mercato libero prima dell'attivazione dei servizi di ultima istanza.

2.2.7 In particolare, nel caso di inadempimento nei pagamenti dell'utente del trasporto, sulla base delle disposizioni del Codice di rete in merito alle tempistiche di fatturazione, pagamento e tenuto conto delle procedure di sollecito e diffida, escussione garanzia e risoluzione del contratto di trasporto, l'esposizione massima dell'utente inadempiente verso l'impresa distributtrice è quantificabile in poco meno di 6 mesi, periodo durante il quale l'utente inadempiente continua ad avere accesso alla rete. Nel dettaglio, tale periodo di tempo viene a determinarsi come segue:

- il primo mese è relativo all'erogazione del servizio oggetto di inadempimento (**m**);
- entro il quarto giorno lavorativo successivo al giorno 20 del mese successivo a quello di erogazione del servizio, l'impresa distributtrice emette la fattura (**m+20gg+4lav**);
- il termine di scadenza della fattura è pari a 30 giorni (**m+20gg+4lav+30 gg**);
- 14 giorni lavorativi per le procedure di sollecito (**m+20gg+4lav+30gg+14lav**);
- 14 giorni lavorativi per le procedure di diffida (**m+20gg+4lav+30gg+14lav+14lav**);
- 15 giorni lavorativi per il reintegro delle garanzie a seguito di escussione (**m+20gg+4lav+30gg+14lav+14lav+15lav**);
- 1 giorno lavorativo per le comunicazioni di risoluzione del contratto (**m+20gg+4lav+30gg+14lav+14lav+15lav+1lav**);
- 17 giorni lavorativi dalla data di risoluzione del contratto al momento di efficacia della risoluzione (**m+20gg+4lav+30gg+14lav+14lav+15lav+1lav+17lav**).

Tali tempistiche sono espresse nell'esempio che segue che prende a riferimento il mese di dicembre 2019 quale mese (m) di erogazione del servizio.



### BOX – Disciplina del Codice di rete

Dall'entrata in vigore del Codice di rete sono pervenute all'Autorità alcune necessità di chiarimento di taluni aspetti della disciplina di gestione delle garanzie. In particolare, si ritiene opportuno in questa sede evidenziare i chiarimenti dei seguenti aspetti, fermo restando la successiva pubblicazione sul sito internet dell'Autorità.

#### Gestione del credito conseguente all'escussione delle garanzie

Il Codice non specifica in dettaglio la disciplina che le imprese distributrici sono tenute ad applicare nell'ambito della gestione del proprio credito a seguito dell'escussione delle garanzie. Infatti, è un limite del delineato sistema di garanzie che, come poi meglio illustrato al punto 3.1.2, l'importo prestato dall'utente è sottodimensionato rispetto all'esposizione reale dello stesso verso l'impresa distributtrice; di conseguenza, anche nel caso in cui l'escussione delle garanzie vada a buon fine, può accadere che permanga un credito residuo dell'impresa nei confronti dell'utente. Tale credito residuo deve essere considerato dall'impresa in relazione alle quote che lo hanno determinato; in particolare l'impresa distributtrice deve considerare il credito residuo proporzionalmente alle quote del credito complessivo che, come riportato nella fattura di trasporto, è derivante da quote di corrispettivi per i servizi di rete, quote per gli oneri generali di sistema nonché quote per le ulteriori componenti e per le imposte.

#### Gestione delle garanzie a seguito dell'adeguamento in riduzione con contestuale inadempimento nei pagamenti

L'Autorità ritiene utile chiarire che le garanzie possono essere eventualmente restituite, nei casi di adeguamento in riduzione del GAR al momento della verifica periodica delle garanzie, solo dopo che l'utente abbia saldato le obbligazioni sorte nel periodo di validità della medesima garanzia.

### 3. Orientamenti dell'Autorità

#### 3.1 *Contenimento dell'esposizione dell'impresa distributrice e riduzione dell'onerosità del sistema di garanzie*

- 3.1.1 L'esposizione dell'impresa distributrice è la valorizzazione economica dei corrispettivi per i servizi di rete, degli oneri generali di sistema, delle ulteriori componenti e delle imposte, per il servizio che l'utente del trasporto può ricevere, foss'anche insolvente, prima che il contratto di trasporto possa cessare legittimamente con ogni suo effetto per risoluzione da parte dell'impresa distributrice.
- 3.1.2 Nonostante l'esposizione dell'impresa distributrice sia pari a poco meno di 6 mesi di erogazione del servizio come descritto al punto 2.2.7, in tema di quantificazione della garanzia, come sopra già evidenziato al punto 2.1.2, la regolazione dispone che l'importo GAR sia pari alla stima di 3 mesi di erogazione del servizio per i punti di prelievo contenuti nel contratto di trasporto dell'utente e che tale importo sia ridotto di una percentuale pari al 5,6% e del 4,9% relativamente alle sole componenti A.
- 3.1.3 Come evidente, quindi, la stima dell'importo GAR rappresenta una copertura parziale dell'esposizione effettiva dell'impresa distributrice in caso di inadempimento dell'utente ed è finalizzata da un lato al bilanciamento della necessità di minimizzare il rischio complessivo connesso al potenziale inadempimento da parte degli utenti, e dall'altro di ridurre l'onere e la possibilità connessi all'accesso alle garanzie che grava sugli utenti del trasporto.
- 3.1.4 È orientamento dell'Autorità intervenire modificando la disciplina del Codice di rete al fine di ridurre le tempistiche per la gestione degli inadempimenti connessi alle fatture di trasporto, riducendo di conseguenza l'esposizione dell'impresa distributrice. Tale riduzione permette al contempo di valutare la possibilità di una conseguente riduzione dell'importo GAR ovvero degli importi che gli utenti del trasporto devono garantire per accedere alla rete in caso di ricorso alle forme di garanzia tradizionale o di *parent company guarantee*.
- 3.1.5 Da un lato, seguendo il medesimo obiettivo di contenere l'esposizione a beneficio di tutti gli utenti della rete e del Sistema, l'Autorità ha già espresso i propri orientamenti con il documento per la consultazione 412/2019/R/EEL dove è stata descritta la proposta di modifica del processo di risoluzione dei contratti di dispacciamento e trasporto e la relativa attivazione dei servizi di ultima istanza al fine di limitare gli effetti, in termini di esposizione finanziaria, del rischio a cui è esposto il Sistema date le attuali tempistiche di efficacia delle risoluzioni. In particolare, la soluzione prospettata dall'Autorità prevede che in presenza di una risoluzione del contratto di dispacciamento e/o del contratto di trasporto, l'attivazione del servizio di ultima istanza (maggior tutela o salvaguardia) avvenga dal momento stesso della comunicazione della risoluzione contrattuale al SII da parte di Terna o delle imprese distributrici, azzerando il tempo di risoluzione contrattuale, che attualmente è pari a 17 giorni lavorativi.
- 3.1.6 Dall'altro, è orientamento dell'Autorità agire secondo una duplice linea di intervento:
- eliminare la procedura di sollecito;
  - ridurre i tempi a disposizione dell'impresa distributrice per diffidare l'utente inadempiente, dai 7 giorni lavorativi attualmente previsti, descritti al punto 2.1.1, a 1 giorno lavorativo.

Infatti, poiché il Codice definisce precisi termini di emissione e di pagamento delle fatture<sup>2</sup>, le relative finestre temporali risultano già tali da consentire ai venditori una puntuale pianificazione dei flussi di cassa. Ne consegue che da un lato può considerarsi ridondante la necessità di sollecitare gli utenti all'adempimento di obblighi prestabiliti e dall'altro che l'impresa distributrice può senza indugio procedere alla diffida nei confronti dell'utente nel momento in cui è riscontrabile l'inadempimento ovvero entro il giorno successivo lavorativo alla scadenza del pagamento prevista. Tali interventi consentono una riduzione dell'esposizione pari a 20 giorni lavorativi.

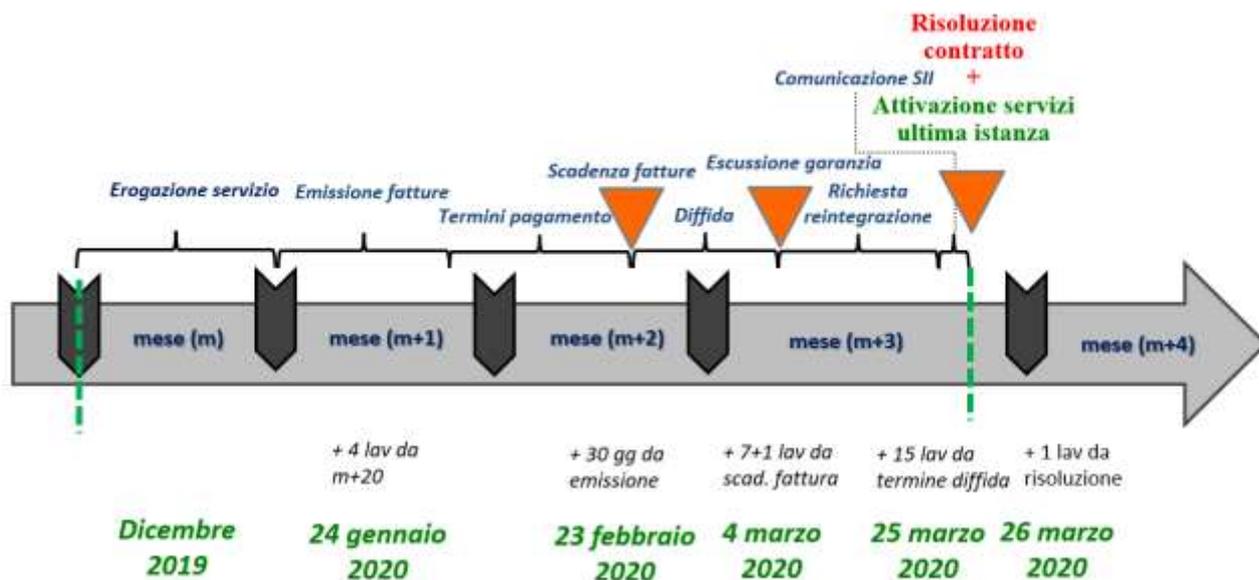
- 3.1.7 In analogia con gli orientamenti di cui al precedente punto 3.1.6 in materia di inadempimenti connessi al pagamento delle fatture, si ritiene che, anche relativamente alla disciplina in materia di inadempimenti connessi alla gestione delle garanzie di cui al paragrafo 5.11 e 5.12 allegato B del Codice, sia opportuno eliminare la procedura di sollecito e ridurre i tempi a disposizione dell'impresa distributrice per diffidare l'utente inadempiente, dai 7 giorni lavorativi attualmente previsti a 1 giorno lavorativo.
- 3.1.8 Gli interventi prospettati ai punti 3.1.5 e 3.1.6 conducono a ridurre l'esposizione di 37 giorni lavorativi rispetto a quanto attualmente previsto, comprimendo di conseguenza il rischio complessivo connesso al potenziale inadempimento da parte degli utenti; di conseguenza l'esposizione dell'impresa così ridotta di circa il 30%, risulta pari a poco meno di quattro mesi di erogazione del servizio.
- 3.1.9 Per effetto di quanto sopra, si configura una riduzione dell'onerosità delle garanzie prestate dagli utenti del trasporto. In particolare, infatti, l'importo *GAR* di cui l'utente è tenuto a prestare garanzia, data la riduzione dell'esposizione dell'impresa distributrice (ovvero del periodo in cui, nonostante sia inadempiente, l'utente continua legittimamente a usufruire del servizio di trasporto come richiamato al 3.1.1), potrebbe così essere pari alla stima di 2 mesi di erogazione del servizio per ciascuno dei punti di prelievo contenuti nel proprio contratto di trasporto fermo restando la riduzione del 4,9% relativamente alle sole componenti *A* di cui al punto 2.1.2 in luogo della stima attuale pari a poco meno di 3 mesi di erogazione del servizio. In misura percentuale la riduzione dell'importo *GAR* si attesta in circa il 29% del valore attualmente derivante dalle disposizioni del Codice.

Di seguito si illustra il calcolo dell'esposizione con gli interventi descritti ai punti 3.1.5 e 3.1.6 prendendo a riferimento il mese di dicembre 2019 quale mese (m) di erogazione del servizio.

---

<sup>2</sup> Il Codice tipo, nel regolare i termini di pagamento delle fatture di ciclo di cui all'allegato C, dispone che i termini di pagamento decorrono da:

- a. il nono giorno lavorativo di ciascun mese, con riferimento alle fatture emesse dal primo giorno del mese al nono giorno lavorativo del medesimo mese;
- b. il quarto giorno lavorativo successivo al termine ultimo per la messa a disposizione dei dati di misura validati ai sensi del TIME, con riferimento alle fatture emesse dal decimo giorno lavorativo di ciascun mese al quarto giorno lavorativo successivo al termine ultimo per la messa a disposizione dei dati di misura validati ai sensi del TIME.



3.1.10 La riduzione del GAR come prospettata al punto 3.1.9 comporta la conseguente ridefinizione dell'importo  $GAR^{MAG}$  di cui al paragrafo 3.3 allegato B del Codice. In particolare, si ritiene che la somma dell'importo GAR e della maggiorazione  $GAR^{MAG}$  non possa superare il livello massimo, pari alla stima di quattro mesi di erogazione del servizio per i punti di prelievo contenuti nel contratto di trasporto dell'utente.

- Q1. Si ritiene condivisibile eliminare la procedura di sollecito ai fini di riduzione dell'esposizione in materia di inadempimenti connessi al pagamento delle fatture? Analogamente, si ritiene opportuno eliminare la procedura di sollecito anche in materia di inadempimenti connessi alla gestione delle garanzie?*
- Q2. Si ritiene condivisibile la riduzione del tempo a disposizione dell'impresa distributrice per diffidare l'utente inadempiente sia in materia di inadempimenti connessi al pagamento delle fatture che in materia inadempimenti connessi alla gestione delle garanzie?*

## 3.2 Regolarità nei pagamenti

- 3.2.1 Come già evidenziato al punto 2.1.5, nei primi mesi del 2019 sono pervenute all'Autorità richieste di chiarimento in merito all'applicazione della condizione prevista per la verifica del requisito di regolarità dei pagamenti, precisamente riguardo all'applicazione della condizione di cui al paragrafo 2.5, lettera c) dell'allegato B del Codice (di seguito: Condizione paragrafo 2.5.c) funzionale al mantenimento delle garanzie nella forma di *rating* e *parent company guarantee*.
- 3.2.2 L'Autorità è intervenuta con il chiarimento 11 marzo 2019 indicando in particolare che "...il riferimento letterale all'importo della "i-esima fattura" (IMPi), contenuto nella (...) formula, non può essere interpretato formalisticamente come l'importo esposto in un singolo documento di fatturazione, ma deve intendersi riferito all'importo di competenza del mese M corrispondente ai consumi complessivi di tutti i punti di prelievo oggetto del contratto di trasporto...".

3.2.3 È inoltre da osservare che la Condizione paragrafo 2.5.c può produrre, in determinate circostanze, un effetto “distorsivo”: è possibile, infatti, che il margine temporale concesso all’utente per adempiere al pagamento di talune fatture possa risultare superiore ai giorni “massimi” di ritardo nel pagamento (pari a 7 giorni lavorativi ai sensi del paragrafo 5.1 allegato B del Codice) oltre i quali, a prescindere dall’importo, verrebbero intraprese dall’impresa distributrice le azioni di (eventuale sollecito, cfr. punto 3.1.6) diffida (di seguito: ritardo ammesso). In altri termini, al diminuire dell’importo fatturato, ai fini della valutazione della regolarità dei pagamenti, l’utente potrebbe saldare il dovuto entro un lasso di tempo maggiore rispetto al ritardo ammesso, ma pur sempre rispettando la richiamata Condizione paragrafo 2.5.c.

3.2.4 Muovendo dall’esigenza di rendere coerente la *ratio* sottostante l’applicazione della Condizione paragrafo 2.5.c con quella del paragrafo 5.1 del Codice, l’Autorità ritiene che, al fine della valutazione della regolarità dei pagamenti, debbano essere verificati entrambi i requisiti, ovvero che:

- il termine ultimo concesso all’utente del trasporto per provvedere al pagamento di ciascuna fattura non possa essere superiore a 7 sette giorni lavorativi e che,
- la media dei giorni di ritardo nel pagamento (ponderata per le rispettive quantità) non possa essere superiore a 4,5 giorni. È opportuno precisare che quest’ultima condizione si verifica, con l’attuale formulazione, considerando l’importo  $IMP_i$  calcolato come somma degli importi delle fatture aventi il medesimo termine di pagamento così come chiarito dall’Autorità nel chiarimento 11 marzo 2019.

3.2.5 Nello specifico, ai fini del soddisfacimento del requisito di regolarità nei pagamenti, è orientamento dell’Autorità escludere dal calcolo del requisito di regolarità dei pagamenti i ritardi che rispettano la condizione di seguito riportata in sostituzione della Condizione paragrafo 2.5.c, fermo restando le ulteriori attuali condizioni di cui alle lettere a) e b) descritte al precedente punto 2.1.4<sup>3</sup>; si ritiene infatti di prevedere che non siano considerati, ai fini del soddisfacimento del requisito di regolarità, i ritardi di pagamenti rispetto al cui importo siano congiuntamente verificate, per ciascun mese oggetto della verifica, le seguenti condizioni:

$$\left\{ \begin{array}{l} \frac{\sum_{i=1}^F IMP_i * G_i}{\sum_{i=1}^F IMP_i} \leq 4,5 \\ G_i < 9 \text{ giorni lavorativi } \forall_i \end{array} \right.$$

dove:

- $IMP_i$  è l’importo della *i*-esima fattura emessa nel mese;
- $F$  è il numero delle fatture emesse nel mese;
- $G_i$  sono i giorni di ritardo di pagamento della *i*-esima fattura; i pagamenti effettuati entro la scadenza indicata in fattura sono considerati pagamenti senza ritardo, pertanto i giorni di ritardo assumono valore zero.

3.2.6 Si evidenzia altresì che l’esigenza di chiarire le modalità di applicazione della verifica del requisito di regolarità dei pagamenti si presenta anche, in relazione alla proposta formulata al Ministro dello Sviluppo Economico (deliberazione 762/2017/I/EEL), in merito ai criteri,

<sup>3</sup> a) ritardi dovuti a cause non imputabili all’utente; b) ritardi relativi a importi di cui l’utente abbia contestato la correttezza entro 15 giorni dalla data di emissione della fattura senza che l’impresa distributrice abbia fornito una risposta motivata entro 10 giorni dalla ricezione della contestazione.

requisiti e modalità per l'ammissione nell'Elenco Venditori. Nella citata proposta, ai fini della permanenza nell'Elenco Venditori, l'Autorità ha, tra l'altro, ritenuto rilevante considerare gli indicatori relativi alla puntualità dei pagamenti degli utenti del trasporto nei confronti delle imprese distributrici. Risulta quindi quanto mai preminente che la condizione in parola risulti precisamente definita, confermandone l'originaria *ratio*.

*Q3. Si condivide la nuova formulazione della condizione 2.5.c per la regolarità dei pagamenti?*

### **3.3 Orientamenti circa l'adeguamento periodico delle garanzie**

3.3.1 Come anticipato al punto 2.1.6, il Codice di rete prevede che gli utenti del trasporto che prestano garanzie in una delle forme c.d. "tradizionali" ammesse o in forma di *parent company guarantee* siano tenute a adeguare l'importo *GAR* qualora:

- nel corso delle verifiche trimestrali di adeguatezza delle garanzie, la stima dell'importo del servizio di trasporto comporti un incremento potenziale del *GAR* di almeno il 20%;
- in qualsiasi momento si verifichi un aumento rilevante del numero di punti di prelievo serviti dall'utente, tale da comportare un aumento significativo - oltre la "soglia di tolleranza" - dell'esposizione dell'impresa distributtrice nei confronti di tale utente.

3.3.2 Tali disposizioni possono comportare, in taluni casi, un ulteriore elemento di sottodimensionamento delle garanzie a copertura dell'esposizione dell'impresa distributtrice. Infatti, qualora sorgesse, in seguito al mancato pagamento delle fatture da parte dell'utente, la necessità di escussione delle garanzie, si configurerebbe la possibilità che la garanzia, già ridotta rispetto al valore dell'esposizione così come descritto al punto 3.1, risulti vieppiù incapiente per via della soglia di tolleranza di  $\pm 20\%$  prevista dal Codice e stabilita per la determinazione dell'adeguatezza della capienza delle garanzie che avviene periodicamente.

3.3.3 Al fine di minimizzare i possibili insoluti a carico del Sistema è orientamento dell'Autorità:

- a. rimodulare la "soglia di tolleranza" in funzione del *GAR* calcolato;
- b. introdurre una specifica disciplina nel caso in cui si verifichi contestualmente un ritardo nei pagamenti e al contempo il *GAR* risulti sottodimensionato, foss'anche entro i "limiti" della soglia di tolleranza.

3.3.4 Si ritiene che la rimodulazione di cui alla lettera a. del precedente punto 3.3.3 si attui prevedendo 3 distinte soglie di tolleranza in funzione dell'ammontare *GAR* calcolato (rispetto ogni singolo contratto di trasporto) in quanto, essendo la soglia espressa in termini percentuali, risulta maggiormente impattante la soglia di tolleranza per gli utenti del trasporto che servono un mercato "contenuto" con riferimento ad ogni singolo contratto di trasporto, rispetto a utenti con un mercato più ampio. In particolare, è orientamento dell'Autorità ridefinire la soglia nel seguente modo:

- 10% per gli utenti del trasporto per i quali l'ammontare *GAR* è superiore a € 10.000.000;
- 15% per gli utenti del trasporto per i quali l'ammontare *GAR* è compreso tra € 1.500.000 e € 10.000.000;
- 20% per gli utenti del trasporto per i quali l'ammontare *GAR* è inferiore a 1.500.000.

- 3.3.5 Relativamente all'adeguamento delle garanzie per tener conto della disposizione di cui alla lettera b. del punto 3.3.3, si intende prevedere che l'impresa distributrice, nel caso in cui si verifichi un ritardato pagamento di una fattura da parte dell'utente e contestualmente la garanzia risulti incapiente, oltre a mettere in atto tutte le azioni disposte dalla regolazione in caso di inadempimenti connessi al pagamento delle fatture, richieda all'utente del trasporto l'adeguamento della garanzia indipendentemente dalla "soglia di tolleranza" prevista affinché risulti garantito l'intero ammontare GAR calcolato foss'anche entro i "limiti" della soglia di tolleranza.
- 3.3.6 Nei casi di richiesta di adeguamento della garanzia, l'utente è tenuto a provvedervi entro 7 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta effettuata dall'impresa distributrice. È orientamento dell'Autorità prevedere che anche in questo caso si applichi quanto previsto al paragrafo 2.17 dell'allegato B del Codice nei casi in cui, per ragioni tecniche, la costituzione, il rinnovo o l'adeguamento della garanzia comporti tempi maggiori rispetto a quelli indicati.
- 3.3.7 Qualora l'utente risulti inadempiente alla prestazione della garanzia ai sensi dei precedenti punti, l'impresa distributrice, decorso 1 giorno lavorativo, diffida per iscritto l'utente a provvedere all'adeguamento delle garanzie entro i successivi 7 giorni lavorativi; qualora l'utente non provveda nei termini di cui alla diffida l'impresa distributrice procederà alla risoluzione del contratto di trasporto.
- 3.3.8 L'intervento di cui al punto 3.3.7, che costituisce una nuova causa di risoluzione del contratto di trasporto, si configura necessario per contenere l'esposizione del Sistema nei casi in cui l'utente non esegua puntualmente un pagamento e a questi risulti collegata una situazione di sottodimensionamento delle garanzie.

*Q4. Si condivide la definizione di una soglia di tolleranza progressiva in base al GAR per procedere con l'adeguamento delle garanzie qualora queste risultino sottodimensionate?*

*Q5. In relazione agli utenti che risultano in ritardo nel pagamento di una fattura si ritiene corretto che l'impresa distributrice chieda l'adeguamento della garanzia anche se gli ammontari prestati risultino all'interno della soglia di tolleranza prevista dal Codice?*

*Q6. Nell'articolazione proposta delle soglie di tolleranza per la revisione delle garanzie, si ritengono queste correttamente individuate in relazione all'entità del GAR sottostante?*

*Q7. Si ritiene opportuno individuare un valore economico (es. 100.000 €) quale ulteriore condizione per la richiesta all'utente di adeguamento delle garanzie anche se il GAR prestato risulti all'interno della soglia di tolleranza delineata? Indicare eventuale valore.*

#### **3.4 Orientamenti circa le garanzie ammesse: giudizio di rating**

- 3.4.1 Come già indicato al punto 2.1.1, per gli utenti del trasporto che si dimostrino puntuali nei pagamenti, il Codice di rete ammette fra le forme di garanzia c.d. "reputazionali" il rating creditizio, ovvero un giudizio emesso da Agenzie di Rating, che esprime in modo sintetico la

capacità di un soggetto debitore di adempiere alle proprie obbligazioni assunte nei confronti dei propri creditori.

- 3.4.2 Il *rating* è considerato una forma di garanzia c.d. “reputazionale” in senso stretto poiché a differenza della *parent company guarantee*, non vi è alcun fondamentale monetario alla base. Ciò implica una criticità intrinseca, qualora si verificassero casi di inadempimento alle proprie obbligazioni di pagamento da parte degli utenti che ricorrono a tale forma di garanzia, poiché l’eventuale insoluto, che in questo caso è rappresentato dall’intera esposizione debitoria dell’utente, finisce col gravare sulle imprese distributrici in ragione dell’assenza di una garanzia reale da escutere.
- 3.4.3 Inoltre, il giudizio di *rating*, pur considerando condizioni prospettiche, è fondato principalmente su dati e accadimenti passati; pertanto, il verificarsi di eventi dal rilevante impatto economico successivi all’emissione del giudizio di *rating* – quale l’inatteso aumento significativo del portafoglio clienti serviti – può comportare che il precedente giudizio possa non essere più rispondente a una valutazione aggiornata della capacità dell’utente di far fronte alle obbligazioni assunte.
- 3.4.4 L’aumento dell’esposizione dell’impresa distributtrice oltre quanto avrebbe potuto essere al momento di rilascio del giudizio di *rating* potrebbe infatti portare anche a una revisione del suddetto giudizio da parte dell’Agenzia qualora l’incremento del portafoglio clienti fosse rilevante in relazione alla struttura operativa e finanziaria dell’impresa. In tali casi, dal punto di vista regolatorio, gli interventi derivanti da una riduzione del giudizio di *rating* potrebbero avvenire solo a posteriori, con una conseguente maggiore rischiosità per il Sistema. Come emerge dall’Appendice al presente documento in ordine agli approfondimenti fatti dall’Autorità (“*Impiego delle garanzie tre anni dopo dall’introduzione del Codice di rete tipo per il servizio di trasporto dell’energia elettrica*”), la prestazione del giudizio di *rating* ha comportato casi di completo inadempimento di dimensioni anche significative da parte di utenti che ricorrevano a tale forma di garanzia.
- 3.4.5 Al fine di rendere maggiormente coerente la possibilità di ricorrere al giudizio di *rating* con la natura di quest’ultimo e al contempo limitare eventuali impatti negativi sull’intero Sistema anche in ragione dell’assenza di garanzia reale da escutere, è orientamento dell’Autorità prevedere che, in caso di incremento rilevante dei punti di prelievo serviti dall’utente, in qualsiasi momento questo si verifichi, gli utenti che ricorrono al *rating* quale forma di garanzia siano tenuti a fornire garanzia in una delle forme c.d. “tradizionali” ammesse dal Codice, con riferimento alla quota di garanzie relativa ai nuovi punti di prelievo ( $GAR^{newPOD}$ ). La quota di incremento rilevante è individuata nell’ordine del:
- 10% su base mensile;
  - 25% su base trimestrale.
- 3.4.6 Al fine di non penalizzare la possibile espansione del portafoglio clienti per le imprese che si dimostrano maggiormente virtuose, si prospetta che gli ammonatari  $GAR^{newPOD}$  siano prestati anche in funzione del giudizio di *rating* detenuto da ciascun utente. In particolare, si intende prevedere che gli utenti del trasporto che detengono un *rating*, con livello pari a BBB- di *Standard&Poor’s Corporation* e *Fitch Ratings* o Baa3 di *Moody’s Investor Services*, siano tenuti a garantire l’intero ammontare  $GAR^{newPOD}$  mentre coloro che detengono un giudizio pari a BBB/BBB+ di *Standard&Poor’s Corporation* e *Fitch Ratings* o Baa1/Baa2 di *Moody’s Investor Services* siano tenuti a garantire il 50% dell’ammontare  $GAR^{newPOD}$ . Infine, si ritiene che per gli utenti che detengono un giudizio pari o superiore ad A- di *Standard&Poor’s Corporation*, A-1 di *Fitch Ratings* o A3 di *Moody’s Investor Services* non siano tenuti a garantire l’importo  $GAR$  prestando garanzie in una delle forme c.d. “tradizionali”, ma

continuino a prestare il solo giudizio di *rating* anche nel caso si verifichi un incremento rilevante dei punti di prelievo serviti dall'utente.

- 3.4.7 Ai sensi degli orientamenti sopra espressi, nei casi in cui risulti necessario prestare garanzie c.d. "tradizionali" per gli utenti del trasporto che detengono un giudizio di *rating* inferiore ai limiti previsti, l'impresa distributrice è tenuta a comunicare la richiesta di prestazione integrativa alla quale l'utente è tenuto a provvedere entro 15 giorni lavorativi dalla trasmissione della comunicazione. Qualora l'utente non vi provveda, si applicano le disposizioni previste dal Codice di rete di cui ai paragrafi 5.11, 5.12, 5.13 nei casi di inadempimenti connessi alla gestione delle garanzie c.d. "tradizionali".
- 3.4.8 A seguito alla costituzione della garanzia integrativa l'utente che risulti regolare nei pagamenti per un periodo non inferiore a 6 mesi consecutivi ha facoltà di richiedere che anche gli importi  $GAR^{newPOD}$  siano prestati mediante il giudizio di *rating*. L'impresa distributrice, verificata la regolarità dei pagamenti dell'utente, procede all'estinzione della garanzia c.d. "tradizionale" precedentemente fornita; l'estinzione della garanzia potrà avvenire solo se l'agenzia di *rating* non è nel frattempo intervenuta con un *downgrade* del giudizio rilasciato. Tale periodo di 6 mesi appare peraltro idoneo affinché l'agenzia di *rating* emittente il giudizio possa intervenire adeguando la valutazione dell'utente qualora le nuove condizioni economiche lo richiedano.
- 3.4.9 Tale intervento, finalizzato alla riduzione dell'esposizione del Sistema rispetto al rilevante incremento del portafoglio clienti degli utenti che si avvalgono del *rating* come garanzia per l'accesso alla rete, risponde anche all'esigenza di rendere maggiormente coerente il giudizio di *rating* con la metodologia di assegnazione del giudizio fatta dagli istituti emittenti; in particolare appare evidente infatti che un incremento rilevante dei punti di prelievo serviti può avere impatti nella solidità dell'utente che ha in precedenza conseguito idoneo giudizio di *rating*.

*Q8. Si ritiene adeguato l'approccio regolatorio illustrato rispetto al giudizio di rating? Si condivide l'orientamento per cui all'utente in possesso di idoneo giudizio di rating possano essere richieste garanzie c.d. "tradizionali" in caso di incremento rilevante dei punti di prelievo serviti dall'utente sia una misura che assicuri un idoneo bilanciamento degli interessi in gioco ovvero del Sistema e del medesimo utente del trasporto?*

*Q9. Si ritiene correttamente individuata la progressività dell'ammontare di garanzie c.d. "tradizionali" richieste in caso di incremento rilevante dei punti di prelievo serviti dall'utente in funzione del livello del giudizio di rating?*

*Q10. Si ritiene correttamente individuato il periodo di 6 mesi come tempo entro cui l'Agenzia di rating possa intervenire rivedendo eventualmente il giudizio?*

### 3.5 Orientamenti circa le garanzie ammesse: fideiussione assicurativa

- 3.5.1 Come anticipato al punto 2.1.1, il Codice ammette tra le forme di garanzia c.d. “tradizionali” la fideiussione assicurativa, emessa da istituto assicurativo italiano o accreditato a operare in Italia ai sensi delle norme di legge.
- 3.5.2 Dall’entrata in vigore del Codice (1 gennaio 2016) è emerso come si siano verificati inadempimenti nella corresponsione dell’importo garantito da parte di alcuni istituti assicurativi nei casi di richiesta di escussione della garanzia a seguito di inadempimento agli obblighi di pagamento del utente del trasporto, forzando le imprese distributrici ad agire anche giudizialmente nei confronti degli istituti assicurativi emittenti con la conseguente scopertura del Sistema. Alcune imprese distributrici hanno evidenziato infatti che l’attuale formulazione del Codice ha permesso di considerare valide fideiussioni, rilasciate da istituti assicurativi, rivelatesi successivamente prive di copertura. Tali criticità sono evidenziate in dettaglio nell’Appendice al presente documento.
- 3.5.3 Alla luce di quanto emerso, è orientamento dell’Autorità agire secondo una duplice linea di intervento:
- a. disporre che l’impresa distributtrice, con riferimento a una fideiussione emessa da un istituto assicurativo, richieda la sostituzione a seguito degli eventi riportati al successivo punto 3.5.4, che potrebbero comportare che lo stesso istituto non liquidi i premi sottoscritti;
  - b. ammettere le fideiussioni assicurative solo se emesse da istituto assicurativo italiano o accreditato a operare in Italia ai sensi delle norme di legge e che detenga un giudizio di *rating* creditizio.
- 3.5.4 Nel dettaglio la previsione di cui alla lettera a. del punto 3.5.3 si ritiene debba essere applicata in presenza della revoca da parte delle Autorità di vigilanza competenti dell’autorizzazione all’esercizio dell’attività assicurativa o che la stessa Autorità di vigilanza competente abbia stabilito, per il medesimo istituto, il divieto a concludere nuovi contratti o rinnovare quelli esistenti nei casi sia di rilascio di nuove garanzie che di rinnovo di quelle già prestate. In caso l’utente non provveda alla sostituzione nei tempi stabiliti, configurabili in 15 giorni lavorativi, è intenzione dell’Autorità prevedere che l’impresa distributtrice, decorsi i termini di diffida, possa procedere alla risoluzione del contratto di trasporto. Tale misura dovrebbe pertanto assicurare, nella situazione in cui la solidità del fideiussore sia inequivocabilmente compromessa, la possibilità per le imprese distributrici di intervenire con immediatezza, richiedendo all’utente del trasporto interessato una nuova garanzia, cui il medesimo utente, dovrà dar seguito.
- 3.5.5 La previsione di cui alla lettera b. del punto 3.5.3 deve essere applicata *in primis* ammettendo fideiussioni assicurative di istituti in possesso dell’autorizzazione all’esercizio dell’attività assicurativa sul territorio italiano ma che tali istituti detengono inoltre un giudizio di *rating* creditizio pari o superiore a BBB- se rilasciato da *Standard & Poor’s Corporation* o da *Fitch Ratings*, Baa3 se rilasciato da *Moody’s Investor Service*, ovvero B+ se emesso da *A.M. Best*<sup>4</sup>. Gli istituti assicurativi che non risultano in possesso dei sopradescritti giudizi di *rating* non sarebbero più idonei a rilasciare fideiussioni assicurative che gli utenti possano prestare nell’ambito del contratto di trasporto.
- 3.5.6 Anche tale ultimo intervento, valorizzando il grado di solvibilità degli istituti emittenti, si configura necessario al fine di ridurre gli eventuali insoluti che ricadono sull’intero Sistema.

---

<sup>4</sup> [www.ambest.com](http://www.ambest.com): agenzia di rating specializzata nel settore assicurativo.

*Q11. Si ritiene opportuno dotare l'impresa distributrice di una procedura standard qualora la fideiussione assicurativa sia una situazione tale per cui possa avvenire la mancata liquidazione dei premi sottoscritti?*

*Q12. Si condivide l'orientamento di ritenere ammissibili le fideiussioni assicurative solo se emesse da istituti dotati di idoneo giudizio di rating?*

*Q13. Si ritiene opportuno ammettere al rilascio di fideiussioni assicurative istituti non dotati di rating ma con una soglia "minima" di raccolta di premi assicurativi nell'ultimo biennio? Se sì motivare indicando anche la raccolta premi minima (ramo incendio, ramo responsabilità civile, ramo cauzioni).*

#### **4. Sintesi degli interventi delineati dall'Autorità ed entrata in vigore delle disposizioni**

4.1. Gli interventi di aggiornamento e completamento delle disposizioni del Codice descritti al paragrafo 3 del presente documento, perseguendo la finalità di garantire il Sistema nel suo complesso e ridurre l'onerosità del sistema di garanzie, conducono a diversi risultati.

In particolare, gli interventi:

- di cui al punto 3.1, consentono il contenimento dell'esposizione dell'impresa distributrice e conseguentemente di ridurre di circa un terzo l'onerosità del sistema di garanzie per gli utenti del trasporto;
- di cui al punto 3.2 in tema di regolarità nei pagamenti possono garantire a tutti gli operatori, imprese distributrici e utenti del trasporto, chiarezza nonché uniformità applicativa della regolazione;
- di cui al punto 3.3 circa l'adeguamento delle garanzie permettono all'impresa distributrice di agire più tempestivamente nei confronti di un utente che ha dimostrato una non regolarità dei pagamenti;
- di cui al punto 3.4 in tema di giudizio di *rating* permettono di garantire maggiore solidità al Sistema nei confronti degli utenti che si avvalgono di tale strumento;
- di cui al punto 3.5 permettono al Sistema di essere garantito mediante fideiussioni assicurative emesse da istituti che possono risultare maggiormente affidabili.

4.2. Si ritiene, per consentire un idoneo tempo di adeguamento dei sistemi organizzativi e tecnici necessari a tutti gli ordini di operatori coinvolti, che gli interventi delineati nel presente documento per la consultazione entrino in vigore decorsi 2 mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esito alla presente consultazione. Un tempo pari a 2 mesi risulta altresì idoneo per permettere agli utenti di adeguare il proprio portafoglio di garanzie in linea con gli orientamenti che saranno adottati in esito al presente documento.

# Impiego delle garanzie a tre anni dall'introduzione del Codice di rete tipo per il servizio di trasporto dell'energia elettrica

## 1. Introduzione

L'Autorità, al fine di comprendere al meglio l'attuale impiego del sistema delle garanzie come disciplinato dal Codice di rete tipo a partire dal 2016, ha ritenuto opportuno effettuare un'indagine per valutare se il bilanciamento fra gli obiettivi da un lato di "tutela" del Sistema e dall'altro di promozione della contendibilità del mercato libero elettrico, individuato in sede di adozione del Codice, necessiti un aggiustamento con eventuali opportuni interventi regolatori sul sistema delle garanzie previsto.

In una prima fase dell'analisi, al fine di ottenere un quadro completo circa lo stato attuale dell'impiego delle garanzie, è stato ritenuto opportuno raccogliere i dati relativi agli utenti che prestano garanzie in forma cosiddetta tradizionale o in forma di *parent company guarantee*; a tal fine sono stati richiesti:

- gli importi che gli utenti del trasporto che si avvalgono di tali forme di garanzia sono stati tenuti a garantire al 31/07/2019 e informazioni circa gli istituti emittenti le garanzie;
- i valori annuali complessivi degli ammontari insoluti che gli utenti del trasporto hanno lasciato per gli anni 2016, 2017, 2018 e per la prima metà del 2019 e separati per la tipologia di garanzia prestata al momento della risoluzione contrattuale.

In seguito, il focus dell'analisi si è spostato sulla valutazione delle performance del *rating* creditizio quale strumento di garanzia, ovvero se si è prefissati l'obiettivo di comprendere se il *rating* sia in grado di cogliere adeguatamente la solvibilità nei confronti del sistema elettrico, con particolare riferimento all'assolvimento delle obbligazioni oppure se sono necessari interventi regolatori per rafforzare tale forma di garanzia.

A tal fine si sono raccolti dati circa gli utenti del trasporto che utilizzano, o hanno utilizzato in passato a seguito all'introduzione del Codice di rete, il *rating* come garanzia presso le imprese distributrici, con riferimento al periodo dall'inizio del 2016 a luglio 2019.

In particolare, alle imprese distributrici in merito ai contratti di trasporto garantiti con garanzia reputazionale di tipo *rating* creditizio sono stati richiesti:

- dati riguardanti il giudizio di *rating* detenuto dagli utenti nel periodo in cui lo hanno utilizzato come garanzia;
- la serie storica con profondità almeno biennale dei dati relativi al profilo storico dei pagamenti;
- la serie storica, con profondità almeno biennale e con la massima granularità disponibile, dell'importo che sarebbe stato da garantire nel caso l'utente avesse prestato garanzie in forma tradizionale.

## 2. Analisi sull'impiego delle garanzie nel contratto di trasporto

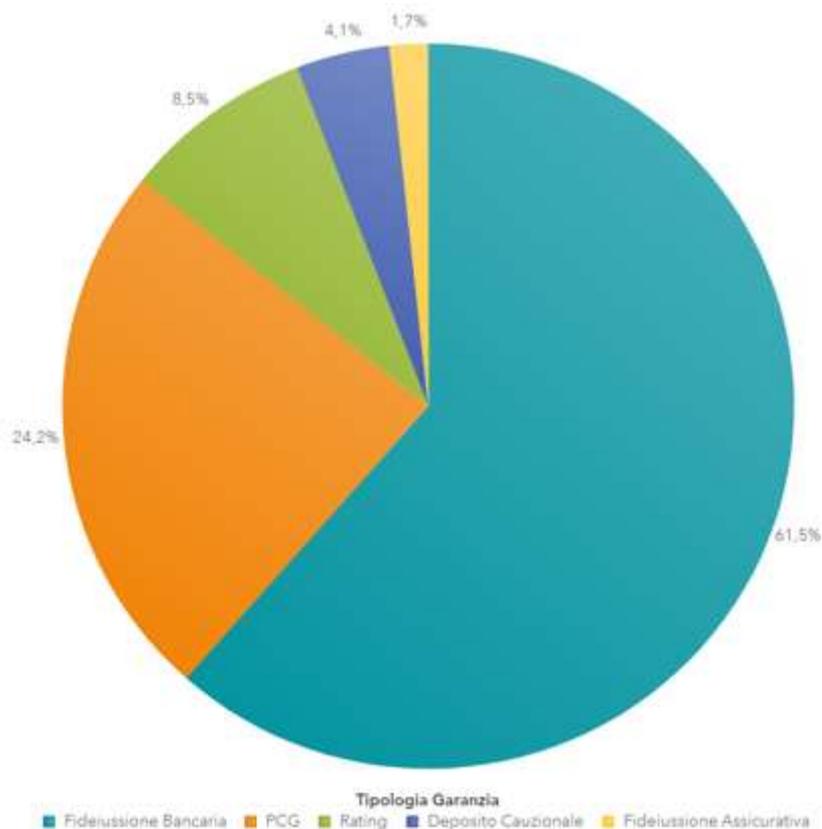


Figura 1 Distribuzione delle garanzie al 31/07/2019 in rapporto agli importi garantiti

Dall'analisi delle due richieste-dati è emerso che al 31/07/2019 la garanzia maggiormente utilizzata, in termini di dimensione degli importi garantiti, dagli utenti del trasporto è la fideiussione bancaria, seguita dalla *parent company guarantee* e dal *rating*, mentre pochi sono gli utenti che fanno ricorso al deposito cauzionale infruttifero e alla fideiussione assicurativa.

Rispetto a tale evidenza, occorre tenere conto dei costi di accesso alle diverse forme di garanzia: le garanzie reputazionali necessitano infatti del pagamento annuale di un corrispettivo ( $\alpha$ ) proporzionale all'importo da garantire (*GAR*) che, nel caso del *rating*, va a sommarsi al costo per accedere e mantenere negli anni il giudizio di *rating*; inoltre, per alcuni utenti al costo sostenuto per ottenere il *rating*, si somma il rischio che, dopo aver sostenuto tale costo, il giudizio ottenuto risulti inferiore rispetto al livello richiesto dal Codice di rete per potersi avvalere di tale forma di garanzia. D'altra parte, anche le garanzie finanziarie hanno un costo che risulta differenziato a seconda delle caratteristiche del singolo soggetto che ne fa richiesta (rispetto anche alla valutazione dello specifico rischio creditizio) e dell'istituto di credito emittente. Possono esserci alcuni casi in cui, anche tenuto conto del particolare assetto del sistema bancario italiano, composto anche da banche di piccole e medie dimensioni radicate su tutto il territorio, si instauri una forte interazione tra le banche e le imprese, favorendo il nascere di rapporti fiduciari che potrebbero impattare positivamente sui costi delle garanzie, facendo sì che la fideiussione bancaria risulti la forma di garanzia più conveniente.

Aldilà della determinazione del maggiore o minore impiego dei diversi tipi di garanzia, l’Autorità ha ritenuto importante ottenere elementi volti a capire quali tra queste garanzie hanno funzionato in modo efficace nel corso di questi primi anni di introduzione del Codice di rete.

In primo luogo, è stata analizzata l’efficienza delle diverse forme di garanzia in termini di rapporto tra escussioni andate a buon fine ed escussioni non riscosse; in tale analisi non è stato preso in considerazione il *rating* dato che tale garanzia non contempla alcun valore escutibile. L’analisi è stata svolta sui dati relativi agli anni 2016 e 2017 (unici anni per cui è stato possibile reperire dati sufficienti). Dalla figura 2 è possibile osservare che se, da una parte, nei casi di insoluto in cui la garanzia era il deposito cauzionale è stato possibile recuperare l’intero ammontare garantito e nei casi in cui la garanzia era rappresentata da fidejussioni bancarie hanno consentito prevalentemente il recupero dei valori garantiti, dall’altra parte, l’escussione della *parent company guarantee* e della fideiussione assicurativa è andata a buon fine solo per circa metà dei valori garantiti.



Figura 2 Rapporto tra ammontari escussi e riscossi e escussi ma non riscossi per tipologia di garanzia.

Per valutare l’efficienza del *rating* come garanzia, si è ritenuto adeguato confrontare il valore degli insoluti generati dal 2016 al 2019 dai contratti garantiti tramite *rating* e quello generato dai contratti garantiti dalle altre dalle altre tipologie di garanzia. Dalla figura 3, si nota che i contratti coperti dal *rating* (in arancione) nel 2016 non hanno generato alcun insoluto, mentre nel 2017 è stato generato un insoluto in linea con la quota di mercato attualmente garantita (8,5%) dal *rating* e negli anni più recenti (2018 e 2019) si riscontra una dimensione degli insoluti la cui incidenza appare particolarmente elevata se si considera che tali contratti riguardano solamente l’8,5% del giro d’affari

del trasporto di energia elettrica. Queste prime evidenze hanno condotto ad approfondire maggiormente le dinamiche correlate all'utilizzo del *rating*.

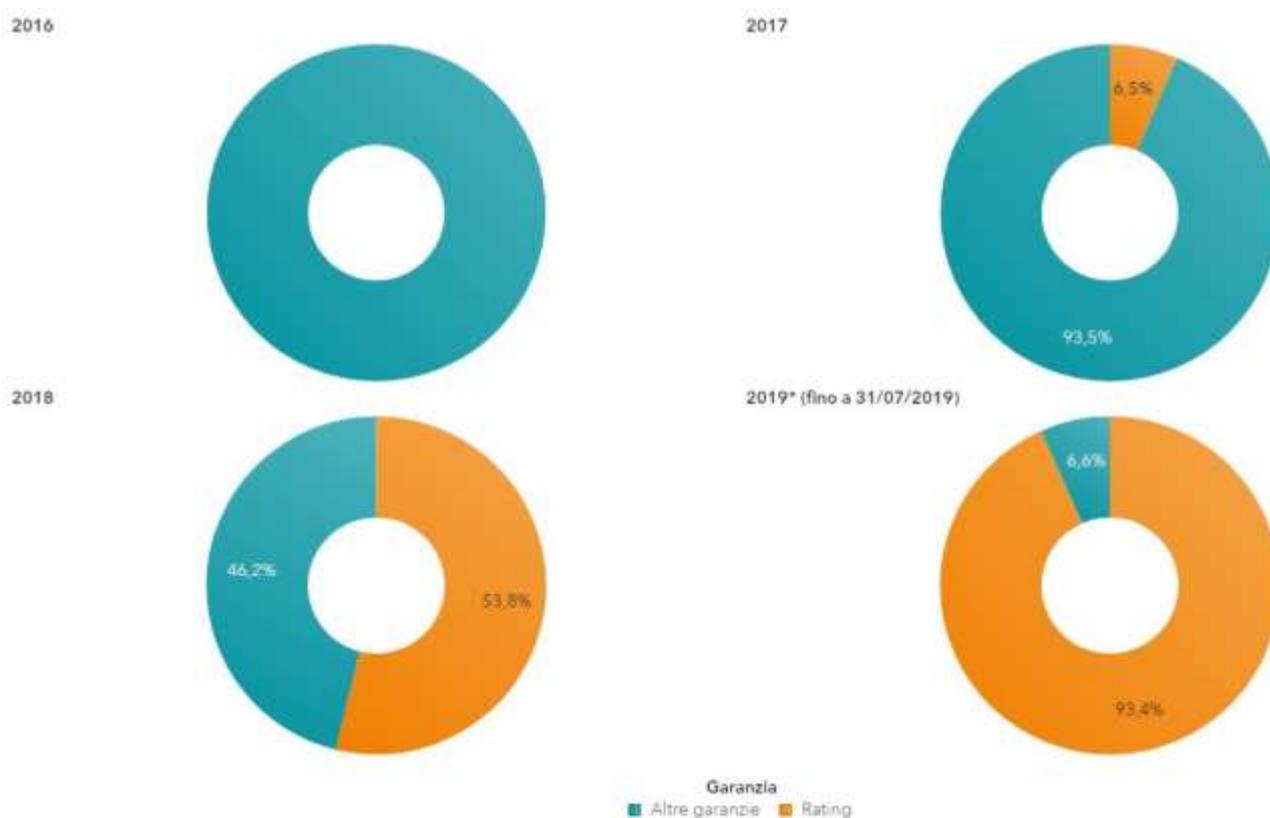


Figura 3 Rapporto tra ammontari insoluti correlati a contratti garantiti da rating e ammontari insoluti correlati a contratti garantiti dalle altre forme di garanzia.

### 3. Analisi del *rating* come strumento di garanzia

Il *rating* si differenzia come forma di garanzia dalle altre principalmente per il fatto di non aver alcun fondamentale monetario alla base, essendo un mero giudizio sulla solvibilità di un'impresa. Ciò comporta che qualora si verificano casi di inadempimento nei pagamenti delle fatture di trasporto da parte degli utenti che ricorrono a tale forma di garanzia, l'ammontare insoluto grava totalmente sulle imprese distributrici, non avendo queste ultime alcuna garanzia reale da escutere. Questa peculiarità ha reso necessaria un'analisi più approfondita del *rating* rispetto alle altre forme di garanzia, dato che queste ultime in caso di inadempimento nei pagamenti consentono quantomeno il recupero di metà dell'esposizione.

Dal 2016, anno di prima applicazione del Codice di rete tipo, risulta che sono 29 gli utenti del trasporto che hanno fatto ricorso al *rating*, per un totale di 196 contratti che sono stati garantiti ricorrendo a tale forma di garanzia. Ad oggi, i contratti che utilizzano come garanzia il *rating* sono 120, di cui 95 risultano essere in capo a operatori che hanno un *rating* pari al valore soglia BBB- della scala di *Standard & Poor's*.

Dalla sottostante 4 si può osservare la distribuzione temporale dell'utilizzo del *rating* come garanzia nei 196 contratti in cui è stato utilizzato dal 2016 al luglio 2019. Tale grafico evidenzia come la maggior parte dei contratti garantiti dal *rating* sono stati sottoscritti nel 2016, anche se alcuni di essi sono poi nel tempo stati risolti oppure sono stati garantiti per mezzo di altre forme ammesse dal Codice di rete.

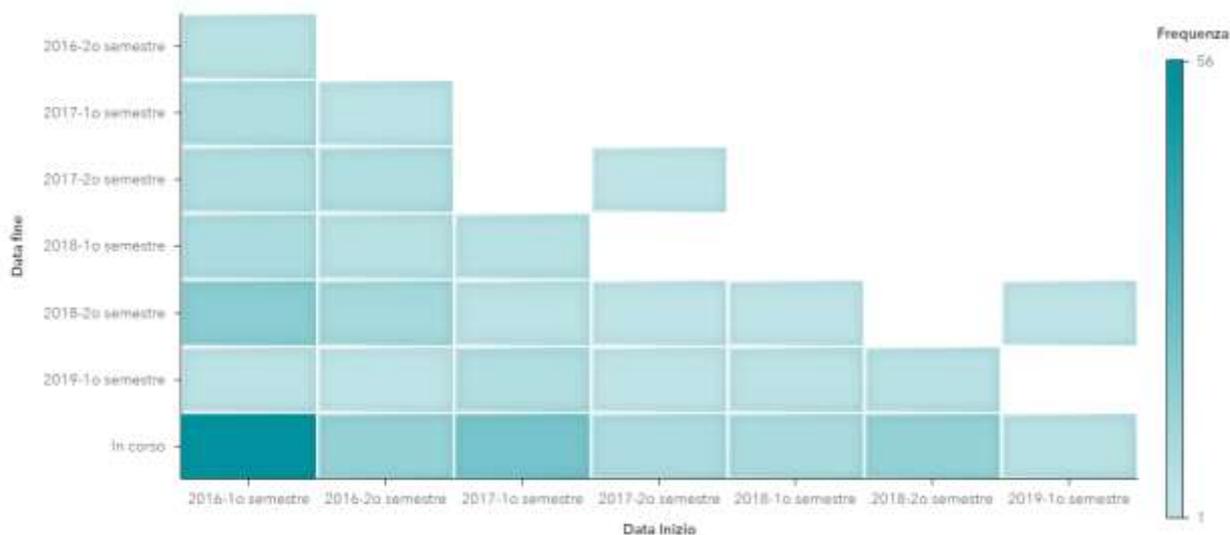


Figura 4 Distribuzione della data di inizio e di fine dell'utilizzo del *rating* come garanzia per i 196 contratti analizzati

L'analisi finalizzata a valutare la *performance* del *rating* come forma di garanzia si è concentrata sui seguenti tre aspetti:

- l'aumento repentino e rilevante del portafoglio clienti e il conseguente aumento dell'importo sottostante la garanzia;
- le cause per cui gli utenti hanno perso nel tempo il diritto di ricorrere al *rating* come garanzia e il conseguente successivo ripiego alle garanzie tradizionali;
- i contratti risolti e il valore degli ammontari insoluti.

#### Rating verso aumento repentino del portafoglio clienti

Per quanto concerne il primo aspetto è necessario precisare che il *rating* esprime un giudizio di solvibilità utilizzando un'ottica sì prospettica ma basata sulle informazioni disponibili, costituite per lo più da dati storici e pertanto non consente di cogliere tempestivamente il grado di solvibilità rispetto a un eventuale aumento dell'esposizione di debito dell'impresa di vendita che può essere dovuto al repentino incremento del suo portafoglio clienti, non essendo questo dato immediatamente nelle disponibilità delle agenzie di rating. Inoltre, un aumento, seppur significativo, del portafoglio clienti non determina necessariamente una condizione tale per cui le agenzie di *rating* rivedano il giudizio precedentemente emesso. In altre parole, un improvviso (e inatteso) aumento rilevante del portafoglio clienti dell'utente del trasporto comporterebbe un aumento dell'esposizione creditizia dell'impresa distributrice verso l'utente che, ancorché potrebbe essere oggetto di revisione del giudizio, non è

## Appendice

probabilmente stata presa in considerazione in fase di emissione del giudizio di *rating* (pubblicato precedentemente al momento dell'aumento dei punti) da parte dell'agenzia incaricata.

Si è ritenuto quindi opportuno analizzare la frequenza di tale fenomeno, considerando gli incrementi che si sono verificati dal 2017 fino alla prima metà del 2019. In particolare, con riferimento a ciascun contratto di trasporto, sono state calcolate le variazioni dell'importo *GAR* sia su base semestrale che, limitatamente ai contratti per cui era disponibile il dato, trimestrale (in particolare, sono stati presi in considerazione contratti tali per cui è stato possibile calcolare almeno 3 variazioni per i dati semestrali o 4 per i dati trimestrali). È stata poi svolta un'analisi di sensitività del numero di variazioni rispetto alla soglia di "tolleranza" delle variazioni stesse, utilizzando come soglie per definire rilevante un incremento dell'importo *GAR* il 20% - soglia attualmente in vigore per la verifica di adeguatezza delle garanzie tradizionali - e il 10% (c.d.: soglia di tolleranza).

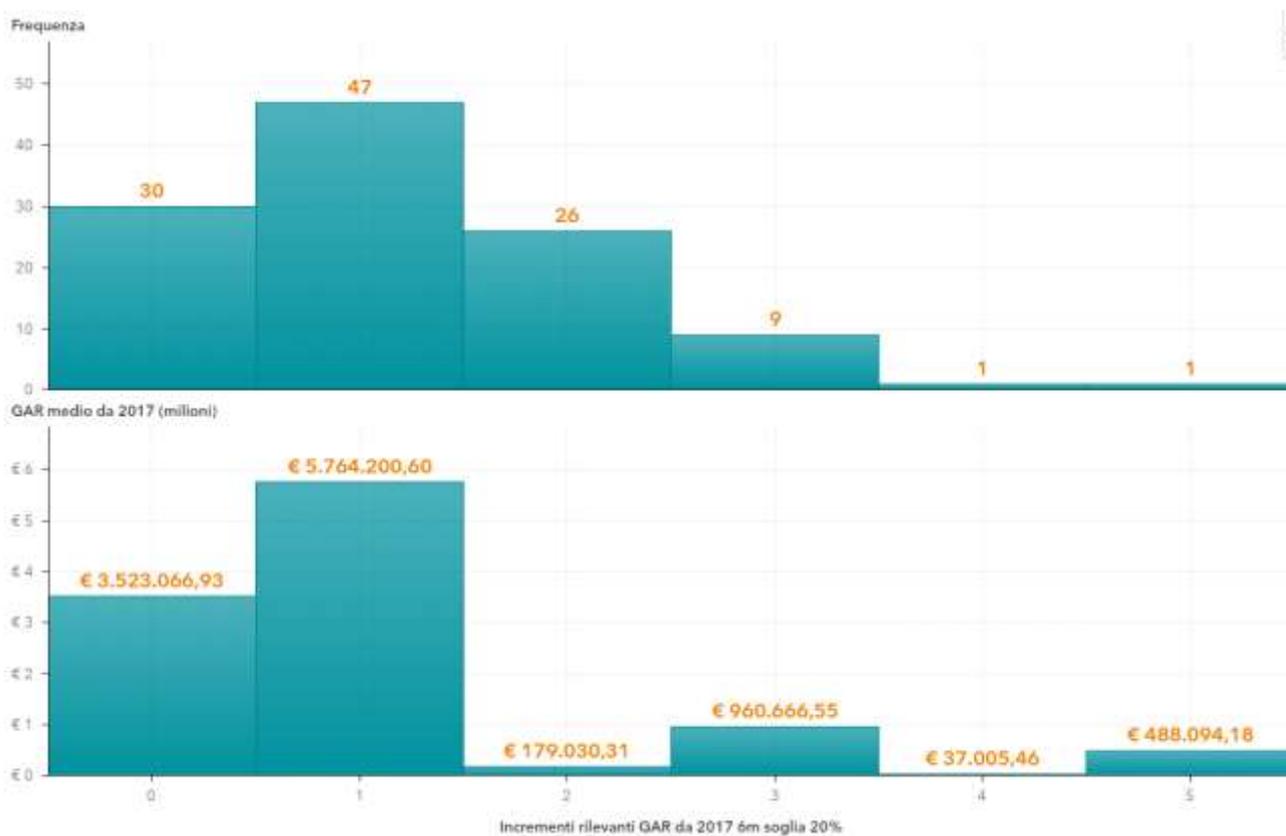


Figura 5 Frequenza degli incrementi semestrali rilevanti (sopra) e importo medio garantito (sotto) considerando una soglia di tolleranza del 20%

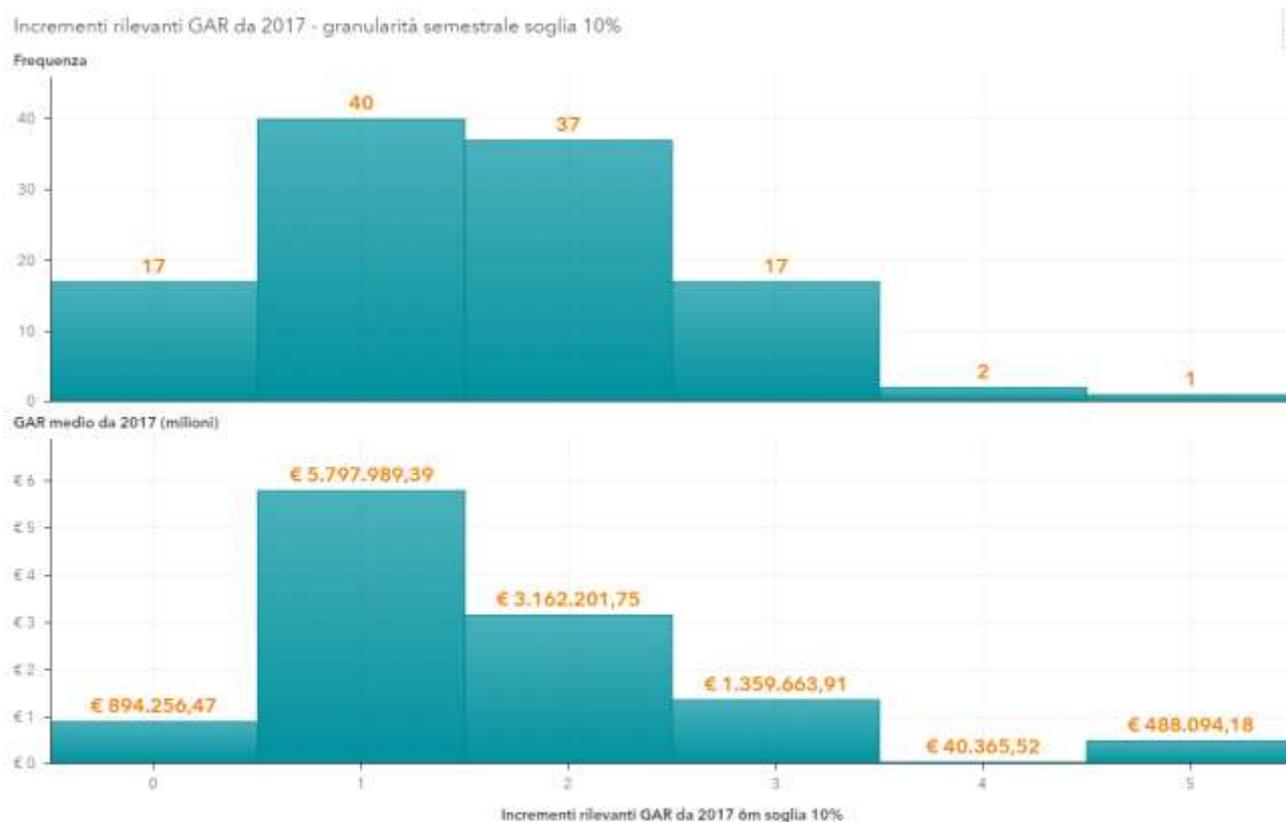


Figura 6 Frequenza degli incrementi semestrali rilevanti (sopra) e importo medio garantito (sotto) considerando una soglia di tolleranza del 10%

Le figure 5 e 6 relative alle variazioni semestrali dell'importo GAR, mostrano nei grafici in alto la numerosità dei contratti per i quali dall'inizio del 2017 si sono verificati n incrementi (con  $n=0, \dots, 5$ ), mentre nel grafico in basso mostrano il valore finale medio garantito dei contratti per cui si sono verificati n incrementi. Dall'analisi si nota che considerando una soglia del 20% i contratti economicamente più rilevanti hanno avuto al più un solo incremento dal 2017, mentre variazioni più numerose, oltre che meno frequenti, afferiscono a contratti con un impatto economico minore; considerando invece una soglia del 10% si ottiene uno scenario differente poiché assumono maggiore rilevanza economica anche contratti che hanno subito nello stesso lasso di tempo 2 o 3 variazioni.

Le figure 7 e 8, relative ai dati trimestrali, mostrano in modo ancora più accentuato la problematica legata all'aumento repentino del portafoglio clienti: considerando una soglia del 20% si osserva, infatti, che i contratti che hanno avuto variazioni più frequenti hanno anche un alto valore economico sottostante, fatto che risulta ancora più marcato, come facilmente intuibile, se si considera una soglia del 10%. Tuttavia, è importante sottolineare che la minore numerosità del campione utilizzato per il calcolo dei dati trimestrali ha comportato una netta riduzione degli importi GAR medi rispetto ai dati semestrali, il che rende "più semplice", o meglio più facilmente riscontrabile, superare il valore soglia del 20/10%.

Tale analisi mostra che variazioni significative del portafoglio clienti sono frequenti e, pur potendo anche essere di per sé un evento positivo per l'impresa, incorpora un rischio che potenzialmente grava sull'impresa distributrice (e conseguentemente sul Sistema) e che potrebbe non essere stato considerato in fase di attribuzione del rating e che non verrà considerato fino alla revisione del giudizio stesso. Appare evidente che minore è la soglia di tolleranza maggiori sono le variazioni.

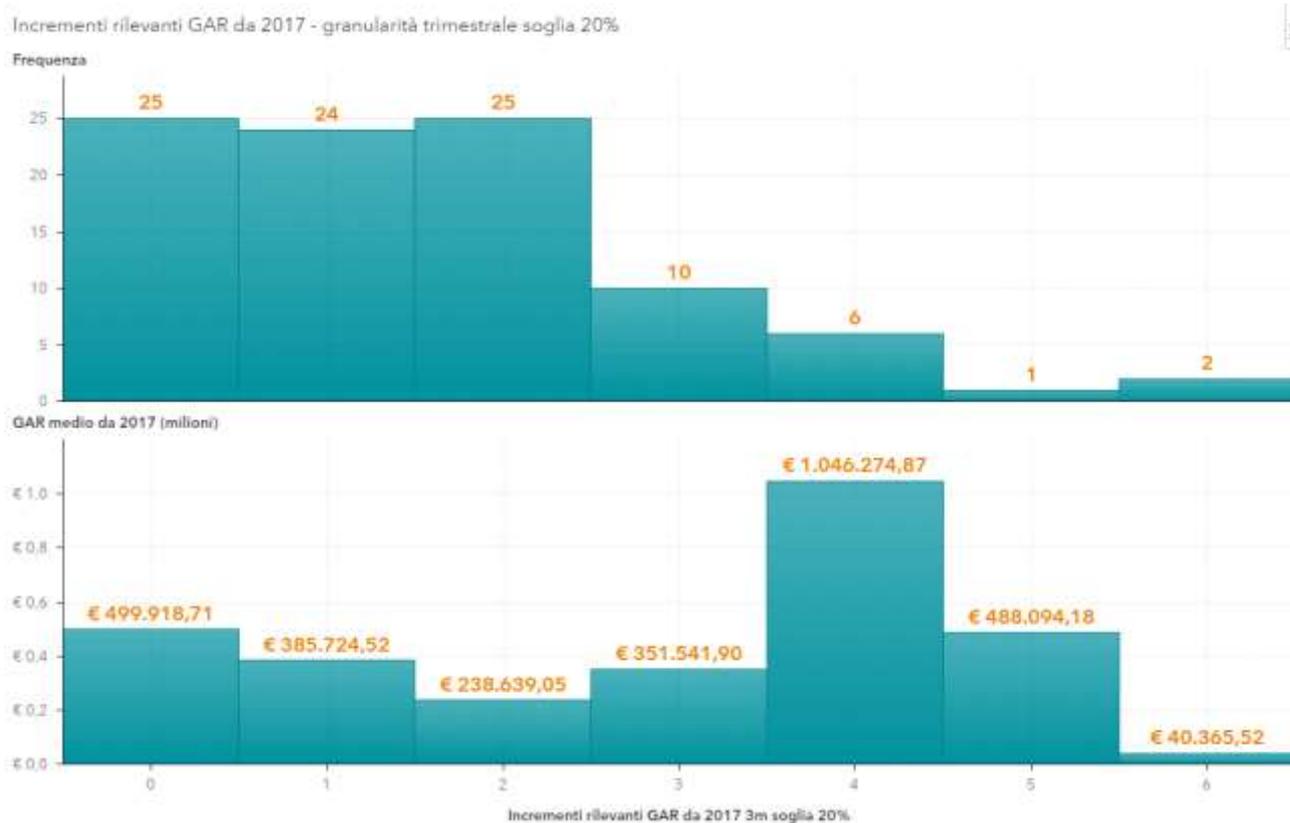


Figura 7 Frequenza degli incrementi trimestrali rilevanti (sopra) e importo medio garantito (sotto) considerando una soglia di tolleranza del 20%

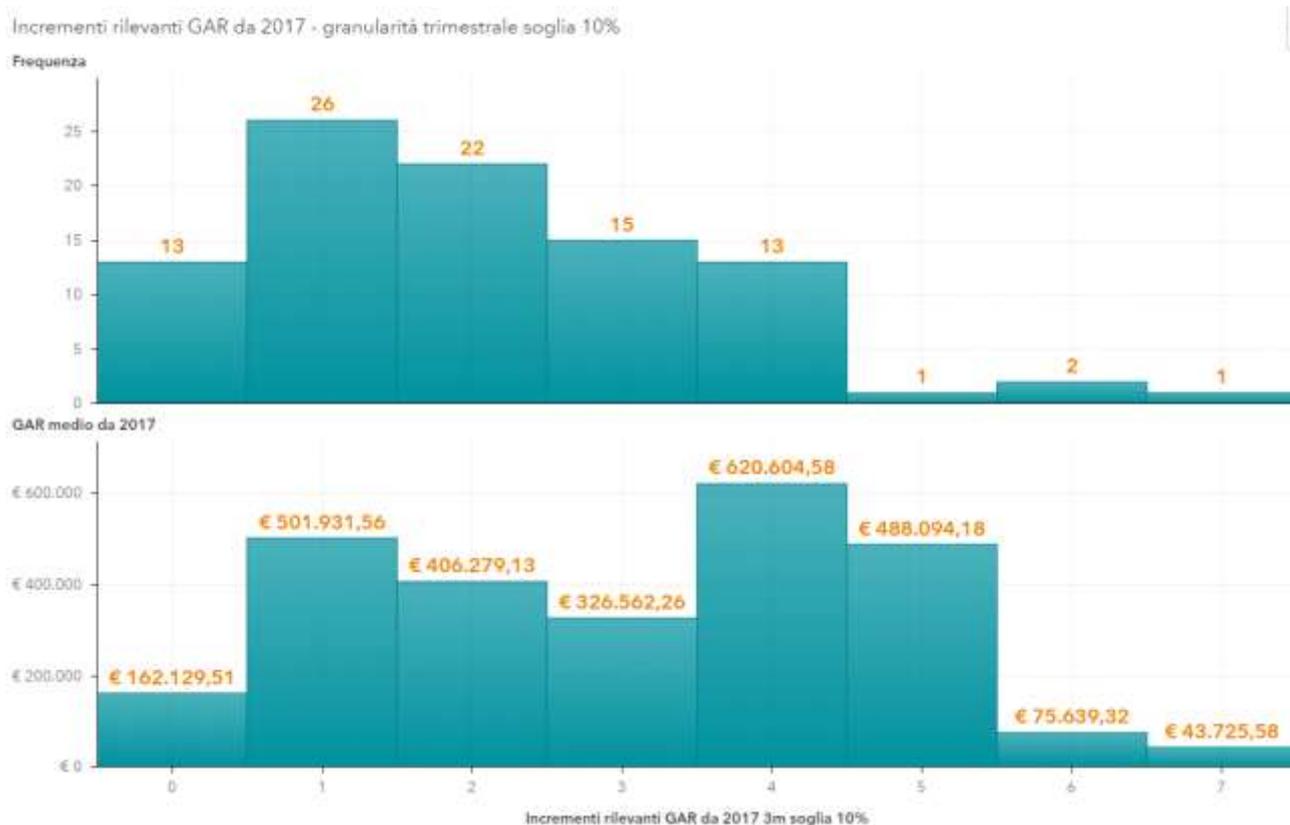


Figura 8 Frequenza degli incrementi trimestrali rilevanti (sopra) e importo medio garantito (sotto) considerando una soglia di tolleranza del 10%

Perdita dell'accesso al rating come forma di garanzia

Successivamente l'analisi si è concentrata sulle principali cause per cui alcuni utenti hanno perso il diritto di ricorrere a garanzie tradizionali e le successive conseguenze.

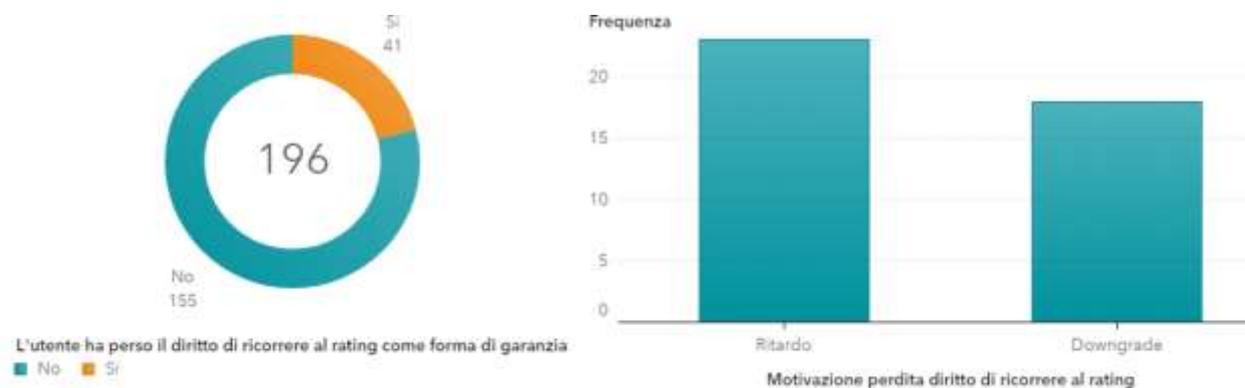


Figura 9 Numero di contratti in cui l'utente del trasporto ha perso l'accesso al rating (sinistra) e relative cause (destra)

La figura 9 mostra che in 41 contratti, in capo a 16 utenti, è stato perso, almeno momentaneamente, il diritto di prestare come garanzia il *rating* e in 23 casi il motivo di tale accadimento è stato il reiterato ritardo nei pagamenti, mentre nei restanti 18 casi la motivazione è stata il declassamento dell'utente ad un livello di *rating sub-investment grade*.

Poiché il Codice prevede che, in caso di perdita del diritto di ricorrere alle garanzie reputazionali, consegue l'obbligo di fornire garanzie in forma tradizionale, si è indagato se gli utenti, dopo aver perso il diritto di prestare garanzie reputazionali, hanno regolarmente adeguato le garanzie.



Figura 10 Utenti che in seguito alla perdita del diritto di ricorrere al rating come garanzia hanno poi prestato garanzia tradizionale ai sensi del Codice

Dalle analisi è emerso che in 21 dei 23 contratti per cui è stato perso l'accesso al *rating* a causa di ritardi nei pagamenti hanno poi prestato garanzia in forma tradizionale, mentre per 7 dei 18 contratti per cui è stato perso l'accesso al *rating* a causa di un *downgrade* dello stesso sono state poi prestate garanzie tradizionali secondo le tempistiche del Codice di rete. In particolare, 5 sono gli utenti a cui fanno riferimento i contratti per cui non sono state regolarmente adeguate le garanzie in seguito alla perdita del diritto di accesso al *rating* in seguito ad un *downgrade*, mentre 2 sono gli utenti a cui fanno

riferimento i contratti per cui non sono state regolarmente adeguate le garanzie in seguito alla perdita del diritto di accesso al *rating* a causa dei ritardi nei pagamenti.

La minor incidenza delle imprese che hanno ricorso alle garanzie tradizionali fra quelle che hanno perso l'accesso alla garanzia reputazionale per via del *downgrade* anziché per la non buona puntualità dei pagamenti potrebbe trovare una spiegazione nel fatto che un declassamento potrebbe influire negativamente anche sulle possibilità di accesso alle forme di garanzia tradizionali.

#### Risoluzione di contratti garantiti con *rating* e insoluto ingenerato

Infine, l'ultimo aspetto analizzato riguardante il *rating* è la numerosità dei contratti risolti e i correlati ammontari insoluti, infatti, come già evidenziato in precedenza, il *rating* è una garanzia che per sua natura, in caso di insolvenza, non consente il recupero di alcuna parte del credito.



Figura 11 Numero di utenti che in seguito alla risoluzione del contratto hanno lasciato un insoluto

L'analisi (figura 11) ha evidenziato che 29 contratti, in capo a 7 operatori, sono stati risolti e in 15 di questi è stato lasciato un insoluto, mentre nei restanti 14 casi l'utente è stato in grado di far fronte alle proprie obbligazioni di pagamento.