

DCO 82/2012/R/GAS

MERCATO DEL GAS NATURALE

**Disposizioni transitorie per l'allocazione su
base giornaliera della capacità di trasporto
presso il punto di entrata di Tarvisio**

Osservazioni e proposte Anigas

Milano, 20 marzo 2012

Premessa

Anigas presenta le proprie osservazioni al documento 82/2012/R/gas (DCO) con cui l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (Autorità), a valle del procedimento avviato dalla delibera 80/2012/R/GAS, ha posto in consultazione proposte transitorie in materia di allocazione di capacità di trasporto su base giornaliera al punto di entrata di Tarvisio.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

In termini generali Anigas, pur comprendendo le finalità dell'intervento dell'Autorità a fronte del fatto che la società TAG ha recentemente avviato un servizio di trasporto interrompibile *day-ahead* sulla propria infrastruttura fino al punto di entrata di Tarvisio, ritiene che interventi comunque impattanti sul sistema dovrebbero essere preceduti da processi di valutazione più ponderati e approfonditi di quelli svolti attraverso consultazioni d'"urgenza".

A tal proposito è necessario sottolineare come l'intervento in oggetto avrebbe impatti potenzialmente significativi nei confronti dei contratti long term, riducendone il valore e minandone la sostenibilità futura, con effetti potenzialmente negativi per il sistema sia in termini di sicurezza degli approvvigionamenti che in termini di prezzi del mercato.

Fatto salvo quanto sopra detto, nella prospettiva di un servizio di trasporto completamente integrato, la cui realizzazione comunque richiede tempo, si ritiene comprensibile la previsione di un intervento transitorio che consenta di allineare le allocazioni di capacità presso il punto di entrata di Tarvisio, con quelle del gasdotto a monte, sotto il profilo delle modalità e delle tempistiche di nomina/rinomina.

Ciò premesso, Anigas ritiene che il meccanismo di determinazione del prezzo delineato dall'Autorità dovrebbe riflettere la maggior flessibilità della capacità giornaliera rispetto a quella annuale.

Come dimostrano le esperienze internazionali, in luogo del mero riproporzionamento su base giornaliera del corrispettivo mensile, la tariffa per l'accesso alla capacità conferita per periodi brevi quali il giorno dovrebbe essere maggiormente valorizzata rispetto alla tariffa di capacità prenotata su periodi più lunghi, trattandosi di "prodotti" significativamente differenti.

Inoltre, nella determinazione del corrispettivo si dovrebbe tener conto del periodo dell'anno in cui ci si trova, considerato che questo elemento incide sul livello di rischio dell'interruzione - più basso in estate e più elevato in inverno.

Per quanto concerne la maggiorazione del corrispettivo, si evidenzia che una maggiorazione calcolata ex-post in funzione del risultato delle aste sul TAG non permetterebbe agli shipper di prevedere il costo totale della capacità a Tarvisio al fine di tenerne conto nella presentazione delle offerte sulle aste TAG. Si ritiene quindi opportuno che la maggiorazione venga definita con valori prefissati oppure che si basi sul risultato dell'asta TAG nel giorno precedente in modo che possa essere noto il valore della maggiorazione per il giorno N prima che si svolga l'asta TAG relativa al giorno N.

Si condivide il principio, espresso dall'AEEG al punto 15, di una equa ripartizione dei proventi dei meccanismi di allocazione eccedenti i corrispettivi di trasporto applicati sui vari tratti tra i due paesi, ma si ritiene che tale opportuna ripartizione non debba portare necessariamente ad una definizione ex post della maggiorazione del corrispettivo di capacità in entry a Tarvisio.

Inoltre, qualsiasi sia il risultato finale in termini di corrispettivo, si sottolinea la necessità di mantenere l'attuale fascia di tolleranza del 2%, prevista dall'articolo 17, comma 5 della delibera 137/02 in caso di scostamento tra capacità conferita ed utilizzata nei punti di entrata interconnessi con l'estero.

Si precisa infine che parte del ricavato derivante dall'applicazione del corrispettivo dovrebbe essere "retrocesso" ai titolari della capacità continua a titolo di restituzione del costo di trasporto sostenuto, mentre gli ulteriori proventi eccedenti, come opportunamente delineato nel DCO, socializzati attraverso la riduzione delle tariffe di trasporto.