

## **DCO 114/18**

***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***

**Osservazioni e proposte ANIGAS**

*Milano, 23 aprile 2018*

## **PREMESSA**

Anigas presenta le proprie osservazioni al DCO 114/18 (di seguito DCO) con cui l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito Autorità) ha posto in consultazione i propri orientamenti sulla:

- 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.

## **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

Anigas ringrazia innanzitutto per la proroga accordata per l'invio delle osservazioni al DCO in questione.

Gli interventi di riforma prospettati nel DCO 114/18, si inseriscono in un quadro regolatorio articolato, caratterizzato da un'evoluzione a tendere dei compiti in capo ai molteplici soggetti che interagiscono nell'ambito della filiera gas con un crescente ruolo assegnato al Sistema Informativo Integrato (SII). Secondo quanto previsto dalle recenti riforme del *settlement* (deliberazione 72/2018/R/gas) e dello *switching* (deliberazione 77/2018/R/gas), il SII sarà in prospettiva sempre più coinvolto e si interporrà sempre più come parte attiva nei processi operativi che oggi sono, invece, caratterizzati da flussi informativi strutturati, standardizzati e consolidati tra i vari soggetti che operano nella filiera gas.

Sebbene già anticipati dall'Autorità nei provvedimenti relativi alla disciplina dello *switching* e del *settlement*, le modifiche proposte nel presente DCO hanno una portata molto rilevante sugli operatori infrastrutturali e del mercato (imprese di distribuzione – ID, Utenti della Distribuzione – UdD e Utenti del Bilanciamento UdB), che nel DCO non sono stati trattati negli aspetti di dettaglio e sui quali la scrivente Associazione ha cercato di svolgere alcuni approfondimenti, al fine di fornire osservazioni quanto più complete in merito.

### ***Revisione dei processi di definizione dei rapporti commerciali***

Per le imprese di distribuzione, le modifiche prospettate sembrano voler accentuare il processo già in corso (per effetto delle sopracitate riforme del *settlement* e dello *switching*) di progressiva evoluzione delle attività che sono svolte dal distributore. Questi oggi è parte attiva in molti processi operativi quale garante della rispondenza delle prestazioni e dei processi "commerciali" con lo stato effettivo e con le caratteristiche tecniche della

rete di distribuzione su cui tali prestazioni e processi producono i loro effetti. Domani, invece, il distributore, pur restando ancora l'erogatore delle medesime prestazioni, parrebbe assumere un ruolo di mero trasmettitore di informazioni e dati agli altri soggetti della filiera per il tramite del SII, ma comunque "responsabilizzato" (e quindi comunque tenuto a mantenere in essere idonei sistemi informativi e processi operativi di monitoraggio) rispetto alla gestione delle grandezze inerenti la propria rete di distribuzione per effetto, anche, dei processi e delle prestazioni che saranno un domani gestiti/attivate dal SII.

Data la rilevanza delle modifiche prospettate, si ritiene necessario organizzare dei momenti di confronto congiunto con i gestori dei sistemi coinvolti (SII e SNAM), al fine di condividere in modo coordinato le modifiche che ciascuna parte coinvolta (UdB, ID e UdD) dovrà implementare. Ciò auspicabilmente sia prima che dopo l'adozione da parte dell'Autorità della nuova disciplina regolatoria di riferimento.

Infatti, sebbene l'Autorità non preveda una tempistica immediata di implementazione della riforma proposta nel DCO, giova sottolineare l'importanza che le innovazioni identificate siano introdotte con largo anticipo, in modo che gli operatori abbiano il necessario tempo a disposizione per prepararsi al nuovo contesto operativo di riferimento, sia per quanto riguarda i sistemi informatici di supporto, sia per l'organizzazione e predisposizione delle attività da compiere e delle informazioni da trasmettere, nonché per l'adeguamento delle proprie pratiche commerciali.

Al contempo, i processi da implementare per la modifica della relazione tra UdD e UdB comportano nuove e diverse attività e profili di responsabilità per le parti coinvolte, che occorre ben delineare e comprendere per poi definire congrui tempi ai fini dello svolgimento delle rispettive attività tecnico-operativo-gestionali.

Ciò, tenuto conto degli impatti sui sistemi informatici dei gestori infrastrutturali e degli operatori di mercato in merito ai quali si sottolinea come i costi relativi ai nuovi adeguamenti dovrebbero trovare una copertura tariffaria.

### ***Revisione dei processi di conferimento della capacità ai punti di riconsegna della rete di trasporto***

Il nuovo meccanismo di conferimento automatico della capacità ai *city gate* e della relativa quota di capacità ai punti di uscita non appare coerente con il processo di liberalizzazione dei mercati *retail* del gas e

dell'energia elettrica, né con le linee di sviluppo, anche tecnologiche, dei suddetti mercati.

In particolare, il passaggio dall'attuale disciplina del conferimento al *city gate* (basata su richieste degli UdD su indicazione degli UdD) ad un conferimento con attribuzione "d'ufficio" di una capacità sulla base delle caratteristiche di prelievo dei clienti finali regolatoriamente determinate appare - obiettivamente se così implementato - una riduzione di flessibilità per gli operatori del mercato della vendita. A questo proposito si ravvisa che:

- la riforma proposta dall'Autorità interviene impedendo - di fatto – che nella gestione del rapporto contrattuale tra l'UdD e il cliente, nel prezzo liberamente pattuito, possano essere valorizzate variabili di gestione del portafoglio e di connesse assunzioni di rischio rispetto ad una base di costi effettiva<sup>1</sup>;
- non sussistono economie di portafoglio effettive sotto il *city gate*. L'ottimizzazione dei costi sostenuti dall'UdD al *city gate* dipende dalle modalità di consumo dei clienti finali serviti: non è funzione della dimensione dell'operatore. Al contrario, un operatore storico, presente su un mercato in prevalenza di residenziali civili, ha vincoli di portafoglio che un UdD nuovo entrante non ha: per ottimizzare il costo capacitivo in capo all'UdD determinato con la metodologia attuale, infatti, è determinante la tipologia di clienti in portafoglio più che la loro numerosità (semplificando al massimo, per ottimizzare la capacità è sufficiente avere anche due soli clienti con abitudini di consumo speculari).

Per i motivi di cui sopra è preferibile prevedere in capo all'UdD la possibilità di richiedere la capacità di trasporto al *city gate* che valuta, sulla base della propria conoscenza del cliente, necessaria per servire i propri clienti stessi.

Se infatti si comprendono gli obiettivi individuati dall'Autorità di eliminare le rimanenti barriere all'entrata e favorire la concorrenza nel mercato gas, al contempo si evidenzia come la soluzione proposta possa creare effetti distorsivi e anti-concorrenziali.

Essa infatti si traduce in una regolazione delle attività commerciali oggi svolte dagli *shipper* e non considera come l'ottimizzazione dei costi

---

<sup>1</sup> Un cliente, pensiamo ad un albergo che utilizzi gas per raffrescamento in periodo estivo in un contesto distributivo, al di là dei costi tipici di allacciamento e movimentazione, non contribuisce affatto al dimensionamento dell'infrastruttura. L'ottimizzazione dei costi, quindi, è – e può essere – pienamente coerente con i driver dei costi a livello di sistema e quindi con il principio della *cost reflectivity*.

sostenuti dagli UdB al *city gate* sia funzione delle modalità di consumo dei clienti finali serviti dall'UdD e non della dimensione dell'operatore (un nuovo entrante può ottimizzare il proprio portafoglio di clienti al *city gate* – e quindi il relativo costo di trasporto – in quanto ha maggiore flessibilità dell'*incumbent* e dei principali operatori presenti sul mercato scegliendo i clienti da rifornire sulla base delle loro modalità, abitudini di consumo e/o previsioni contrattuali con incentivo alle stesse).

Per questo motivo **si chiede all'Autorità di aprire un tavolo di confronto per approfondire gli impatti della soluzione proposta**, anche in ottica di analisi costi e benefici per il sistema, valutando modalità alternative di revisione dei processi di conferimento della capacità ai *city gate* che non riducano ulteriormente lo spazio economico di azione delle società di vendita rispetto al costo totale sostenuto dal cliente - che è già strutturalmente limitato, posto il peso di accise ed imposte, fattore che limita la percezione da parte dei clienti riguardo ai benefici ottenibili col passaggio al mercato libero e costituisce un freno a quest'ultimo, anche in vista del superamento della tutela di prezzo.

Per impedire comportamenti mirati all'ottimizzazione dei costi sostenuti dall'UdB, così come auspicato dall'Autorità, si dovrebbe prevedere che all'UdB venga attribuita:

- in corrispondenza di ciascun *city gate* la somma delle capacità richiesta dai propri clienti UdD serviti in corrispondenza del medesimo *city gate*;
- in corrispondenza dei punti di uscita, la somma della capacità attribuita ai *city gate* sottesi al punto di uscita così come calcolata ai sensi del punto precedente.

Si è tuttavia consapevoli che quanto sopra rappresentato, se da un lato consente di raggiungere gli obiettivi dell'Autorità legati alla riforma in materia di conferimento della capacità di trasporto, dall'altro non tutela il valore concorrenziale insito nelle procedure di trasferimento delle capacità, con particolare riferimento ai casi di *switching*.

Il meccanismo proposto dall'Autorità, di determinazione "d'ufficio" – in via amministrata - di una capacità sulla base delle caratteristiche di prelievo dei clienti finali, potrebbe infatti essere valutata ai fini della fase di *switch*. Con questa metodologia si determinerebbe infatti, in assenza di capacità tecnica, la massima capacità a disposizione del nuovo entrante che l'UdB uscente non può rifiutarsi di rilasciare, se richiesto.

Con riferimento alle tariffe di vendita al cliente finale, infine, qualunque sia la disciplina individuata per determinare le capacità da associare ai clienti,



è necessario in ogni caso garantire che i venditori siano tenuti indenni dall'insorgenza di nuovi elementi di rischio di natura tariffaria.

In aggiunta agli effetti distorsivi (lato PdR) legati alla metodologia di determinazione automatica dei costi capacitivi, difatti, occorre considerare anche i rischi e costi in cui potrebbero incorrere i venditori per effetto della metodologia automatica di determinazione dei costi capacitivi rispetto alla tariffa applicata ai clienti.

La tempistica di implementazione della revisione dei criteri di conferimento sarà poi definita in coerenza con la soluzione individuata, tenuto conto della necessità di definire la nuova disciplina con un congruo anticipo e in coordinamento con la revisione dei criteri tariffari del trasporto per il 5 periodo di regolazione (5PRT), in vigore dall'1 gennaio 2020.

## RISPOSTE AI SINGOLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

**S1. Si ritiene che il processo qui delineato sia esaustivo?**

**S2. Si ritiene che il processo qui delineato possa presentare punti di criticità?**

Si richiama, in generale, quanto in premessa.

Il processo delineato nel DCO appare descritto in maniera semplificata, senza dettagli che tuttavia sarebbe utile precisare e approfondire al fine di valutare compiutamente gli impatti sulle attività tecnico-operativo-gestionali attualmente svolte dalle varie controparti coinvolte. In particolare, giova sottolineare come nel documento non sia precisato il dettaglio delle attività e delle conseguenti responsabilità lasciate in capo alle ID. Andrebbero approfonditi i singoli passaggi, precisando più nel dettaglio le attività e le conseguenti responsabilità che resteranno in capo alle ID, unitamente agli strumenti e al *set* informativo (inteso come flussi bidirezionali nei confronti del SII) che sarà necessario implementare per raccordare in modo efficace il contributo tecnico-operativo del distributore con il nuovo ruolo del SII come gestore di processi commerciali.

Con riferimento alla procedura di primo popolamento delle informazioni relative agli UdB associati a ciascun PdR al *city gate*, si evidenzia l'opportunità di prevedere una finestra temporale per la verifica da parte degli UdB dei dati popolati sul SII. Non è chiaro infatti se gli UdB saranno coinvolti in questa attività di primo popolamento e sarebbe auspicabile che essi possano verificare e segnalare eventuali errori materiali compiuti nel caricamento dei dati.

In linea generale, tale finestra di verifica e segnalazione degli errori materiali dovrebbe essere prevista al termine di ogni processo di caricamento dati.

Con riferimento al processo descritto al paragrafo 3.2, si evidenzia quanto segue:

- tale processo riguarderebbe non solo i casi di *switching* citati al punto 1), ma anche tutti i casi che comportano la necessità di aggiornare la relazione di sistema nel RCU con riferimento all'UdD associato al PdR e relativo UdB (per esempio: attivazione/disattivazione di PdR in corso mese, allacciamento di nuovi PdR sulla rete di distribuzione etc);
- posto che le richieste di associazione UdD/UdB possono essere presentate al SII in ogni momento del mese e che per gli UdB non sarebbe operativamente gestibile lo scarico e il controllo quotidiano

delle variazioni intervenute a livello di singolo PdR, si ritiene preferibile prevedere che gli UdB procedano alla verifica e alla conferma ovvero rifiuto di associazione a una scadenza unica mensile prefissata;

- con riferimento al punto 2) - richiesta dell'UdD di modificare l'UdB associato al PdR – si ritiene ragionevole che l'UdB che “perde” l'associazione di un PdR sia messo in condizione di sapere se ciò avviene a seguito:
  - a) di richiesta di *switching*/disattivazione/passaggio a servizi di ultima istanza, ovvero
  - b) della richiesta da parte dell'UdD di modifica dell'UdB associato al PdR in assenza delle sopra richiamate risoluzioni contrattuali.

Tali informazioni possono assumere infatti rilevanza nell'ambito del rapporto contrattuale/commerciale tra UdB e UdD;

- con riferimento al punto 3), si evidenzia la necessità di valutare le informazioni strettamente necessarie e funzionali alla mappatura commerciale che l'UdB dovrà ricevere con riferimento all'elenco dei PdR per i quali è richiesta l'associazione all'UdB. I dettagli relativi ai PdR sono informazioni commercialmente sensibili – tenuto conto che UdD e UdB potrebbero essere anche *competitor* di mercato – e al contempo sono informazioni necessarie all'UdB per la verifica e la sua associazione a un PdR/gruppi di PdR, anche al fine di valutare correttamente la massima esposizione nei confronti dell'UdD;
- con riferimento al punto 4), si evidenzia la necessità di valutare congrui tempi per la conferma o il rifiuto da parte dell'UdB dei PdR da rifornire;
- con riferimento al punto 6) relativo alla verifica delle garanzie finanziarie a copertura dei corrispettivi di trasporto e a copertura dell'esposizione rispetto alle partite economiche del bilanciamento, si ritiene opportuno introdurre una certa flessibilità nella disciplina - prevedendo ad esempio delle soglie di tolleranza delle garanzie, l'accettazione dei depositi quale strumento di garanzia, la previsione di un arco temporale superiore ai 3 gg lavorativi indicati - al fine di consentire all'UdB di re-integrare nei tempi e modi previsti le garanzie necessarie all'associazione dei PdR. Ciò anche a garanzia del cliente finale, sul quale in caso contrario verrebbe attivato il fornitore transitorio per incapacienza delle garanzie dell'UdB.

Con riferimento alla interruzione da parte dell'UdB del rapporto commerciale con l'UdD, si segnala che quanto previsto nel DCO, ovvero che la comunicazione sia trasmessa al SII all'inizio del mese precedente, di fatto aumenta di un mese l'esposizione dell'UdB verso l'UdD. Infatti oggi



si ha tempo fino alla fine del mese M-1 per mappare la filiera, mentre nel DCO si prevede che tale termine sia anticipato ad inizio del mese M-1.

In generale si ritiene che i processi del SII dovrebbero prevedere una gestione “agile”, per esempio prevedendo funzionalità che consentano in modo “massivo” di associare tutti i PdR serviti da un unico UdD ovvero di “dissociare” tutti i PdR da esso serviti, senza dover ripetere l’operazione per ciascun PdR della rete di distribuzione.

In particolare, al fine di comprendere se dall’implementazione del processo delineato possano emergere punti di criticità, andrebbe esplicitata meglio la catena di “eventi” che sussegue al blocco degli *switching*/delle modifiche di UdB a seguito dell’eventuale rifiuto da parte dell’UdB di fornire i PdR proposti dal SII (paragrafo 3.2, punto 4 del DCO) o successivamente all’eventuale esito negativo della verifica di compatibilità delle richieste di *switching* con le condizioni contrattuali del trasporto (e quindi con le garanzie finanziarie presentate dall’UdB) di cui al paragrafo 3.2, punto 6 del DCO.

Per entrambe le fattispecie, andrebbero dettagliate maggiormente le eventuali casistiche di attivazione dei SUI e del SdDT che potrebbero verificarsi. Più nello specifico, sarebbe opportuno chiarire se, nel caso dello *switching*, qualora l’UdB rifiuti/sia impossibilitato ad acquisire in fornitura i nuovi PdR proposti, lo *switching* andrà comunque in decorrenza con la contestuale attivazione del SdDT e l’eventuale successiva attivazione dei SUI alla prima decorrenza utile (qualora ne ricorrano ancora le condizioni), oppure se, viceversa, lo *switching* non andrà in decorrenza e si attiveranno direttamente i SUI alla decorrenza corrispondente. Nel caso di modifica dell’UdB (senza cambio di UdD) sarebbe, invece, opportuno precisare se, qualora l’UdB rifiuti/sia impossibilitato ad acquisire in fornitura i nuovi pdr proposti, il SII attiverà direttamente il SdDT e alla prima decorrenza utile i SUI in relazione a quegli stessi pdr, qualora ne ricorrano ancora le condizioni.

### **S3. Si ritiene esaustiva la definizione degli assetti delle responsabilità?**

Una precisa e dettagliata definizione del nuovo assetto delle responsabilità che farà seguito alla riforma dei processi descritti nel documento è condizione fondamentale per comprendere e valutare compiutamente l’efficienza e l’efficacia del prospettato nuovo assetto di rapporti tra i soggetti della filiera. Tale aspetto risulta al momento descritto nel DCO in maniera eccessivamente sintetica, senza i dettagli che permetterebbero di valutare compiutamente il nuovo quadro proposto.

Con particolare riferimento al ruolo delle imprese di distribuzione, si condividono e si ritengono connaturate al ruolo del distributore le attività funzionali alla verifica delle condizioni che permettono agli utenti di accedere e continuare ad operare sulla rete di distribuzione. Si ritiene, tuttavia, che andrebbe chiarita e meglio definita la tipologia di verifiche e controlli che saranno richiesti alle imprese di distribuzione per “*verificare la sussistenza delle condizioni che consentono l’instaurarsi e il mantenersi del rapporto contrattuale tra UdD e UdB*” (paragrafo 3.5, lettera c.).

## **NUOVA DISCIPLINA DEL CONFERIMENTO DI CAPACITA’ AL CITY GATE E AI RELATIVI PUNTI DI USCITA**

### **DETERMINAZIONE DELLA CAPACITA’ ASSOCIATA AL SINGOLO 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?***

Come accennato nelle considerazioni generali, e tenuto conto della finalizzazione della stessa esclusivamente ai processi di *switch*, la metodologia di calcolo indicata nel DCO può comportare effetti distorsivi della posizione di costo del trasporto attribuibile ai clienti finali; ciò sia che si utilizzi l’opzione 2 prospettata, sia che si ricorra alle altre due menzionate.

A tal riguardo ribadiamo che, in ottica di liberalizzazione del mercato, la regolazione dovrebbe preservare la libera determinazione della capacità da prenotare alle controparti commerciali, intervenendo per individuare una disciplina che tuteli certamente lo *switching*, senza però creare distorsioni nella determinazione dei costi capacitivi ed evitando di generare rischi per i venditori. L’attribuzione automatica dei costi capacitivi, difatti, rende il costo un elemento non contrattuale e non ottimizzabile in base alle esigenze commerciali di clienti e venditori, a fronte di un ricavo tariffario che segue peraltro tutt’altra logica. A tal fine ci rendiamo disponibili per individuare soluzioni alternative che assicurino al meglio entrambe le esigenze prospettate.

### **DETERMINAZIONE DELLA CAPACITA’ CONFERITA AD UN UDB**

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

Anigas evidenzia innanzitutto che la definizione della prospettata metodologia di calcolo della capacità di trasporto attribuita all'UdB e del relativo corrispettivo di capacità di trasporto non può prescindere dai criteri di calcolo delle tariffe di trasporto in cui tale metodologia si inserirà, tanto più tenuto conto che dall'1 gennaio 2020 decorrerà il 5PRT e che nell'ambito del precedente documento di consultazione in materia (DCO 413/2017) sono state illustrate e prospettate modifiche di rilievo alla metodologia tariffaria attualmente vigente. La metodologia di calcolo dei corrispettivi tariffari del trasporto del 5PRT dovrà infatti internalizzare il nuovo meccanismo di calcolo e attribuzione della capacità di trasporto per servire i clienti finali ai *city gate*.

Con riferimento al tema delle garanzie attualmente prestate dagli UdB a garanzia dei propri conferimenti di capacità trasporto, Anigas rileva come l'attuale dimensionamento tenga conto della necessità di tutelare il sistema gas dal rischio di insolvenza degli UdB, anche con riferimento alle possibili penali di scostamento generate dagli UdB in un mese e della tempistica del ciclo di fatturazione – pagamento – espulsione dell'UdB dal sistema di trasporto in caso di mancato pagamento delle fatture.

Posta l'eliminazione delle penali di scostamento sottesa alla riforma prospettata nel DCO e la revisione dei processi di mappatura dei rapporti commerciali, si evidenzia l'opportunità di rivalutare il dimensionamento delle garanzie che gli UdB dovranno presentare a fronte della capacità di trasporto loro attribuita su ogni *city gate*.

## **DETERMINAZIONE DEL CORRISPETTIVO DI CAPACITA'**

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

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

Premesso che, come detto, nessuna delle opzioni menzionate a nostro avviso risolverebbe equamente le esigenze prospettate avendo parimenti riguardo sia alla tutela dei clienti che degli operatori, tenendo conto poi anche dell'opportunità di non creare extra costi per il sistema, di seguito riportiamo considerazioni specifiche riguardo alle criticità della metodologia proposta.

In primo luogo, a nostro avviso, andrebbe chiarito come sarà determinata la capacità disponibile di ogni *city gate* da parte del trasportatore in quanto ciò è un elemento essenziale al dimensionamento del fattore "z" e dunque dei costi capacitivi associati ai PdR. Nella proposta di revisione non è

infatti specificato a quale capacità farà riferimento il TSO, nello specifico, se ad esempio a quella conferita, se a quella tecnica etc.

In secondo luogo, con riferimento al calcolo del corrispettivo di capacità, ed agli effetti distorsivi richiamati in precedenza e riferiti ai clienti finali, Anigas esprime una certa preoccupazione rispetto alla metodologia proposta in quanto la determinazione di un fattore “z” differenziato per singolo city gate comporterebbe la differenziazione dei costi capacitivi del trasporto sostenuti da clienti “identici” sottesi a *city gate* differenti. Ciò in contrasto con l’obiettivo di perseguire l’attribuzione di costi uguali a clienti finali che presentano consumi uguali.

In particolare, Anigas evidenzia che:

- il coefficiente di cui al paragrafo 4.2., punto 1), applicato per correggere la capacità associata ai singoli PdR di un *city gate* deve essere il medesimo utilizzato ai fini del calcolo del fattore “z” applicato al corrispettivo di capacità;
- la capacità disponibile da prendere in considerazione dovrebbe essere la massima capacità effettivamente utilizzata per la fornitura ai clienti finali in passato /la capacità conferita agli UdB nel passato e non la capacità tecnica disponibile della REMI;
- la differenziazione del costo della capacità di trasporto a livello di singolo *city gate* impatterebbe anche sulle politiche di *pricing*, sulle strategie commerciali e di *marketing* degli operatori di mercato, nonché sui sistemi di fatturazione, per i quali invece sarebbero auspicabili meccanismi di semplificazione.

Infine, si evidenzia che, stante l’anno termico adottato per il conferimento della capacità di trasporto (ottobre n– settembre n+1) e l’anno solare per la validità delle tariffe, il fattore “z” subirebbe aggiornamenti ad inizio anno termico, determinando contestualmente una modifica dei costi capacitivi di trasporto in uscita e riconsegna a carico degli utenti.

## **ESTENSIONE DELLA METODOLOGIA AI CLIENTI DIRETTAMENTE ALLACCIATI ALLA RETE DI TRASPORTO**

***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?***

Anigas ritiene opportuno aprire un tavolo di confronto con l'Autorità che si focalizzi sulla revisione dei processi di conferimento della capacità di trasporto in una prima fase limitata ai soli *city gate*, lasciando a una successiva valutazione l'eventuale estensione delle modifiche anche agli altri punti direttamente allacciati alla rete di trasporto.

Con riferimento a tali clienti, infatti, la capacità da prenotare deve necessariamente tener conto delle condizioni specifiche dell'attività commerciale – e quindi dei consumi di gas futuri – del cliente finale e che il medesimo comunica al proprio fornitore nell'ambito delle trattative commerciali, nonché di accordi specifici che il fornitore provvederà a disegnare su misura dei fabbisogni espressi.

## TEMPISTICHE

### ***S11. Quali criticità potrebbero presentare le tempistiche delineate?***

Anigas sottolinea l'importanza che la disciplina regolatoria sottesa alle riforme prospettate nel DCO sia definita con largo anticipo, in modo che gli operatori coinvolti (UdB, ID, UdD) abbiano il necessario tempo a disposizione per prepararsi al nuovo contesto operativo di riferimento, sia per quanto riguarda i sistemi informatici di supporto, sia per l'organizzazione e predisposizione delle attività da compiere e delle informazioni da trasmettere, nonché per l'adeguamento delle proprie pratiche commerciali.

A tal proposito, si evidenzia l'opportunità che l'efficacia della riforma dei processi di definizione dei rapporti commerciali tra UdB e UdD sia preceduta da una fase di sperimentazione, di almeno 9 mesi.

Le riforme prospettate avranno impatti rilevanti sugli operatori e i loro sistemi operativo-gestionali, rendendo pertanto la tempistica di implementazione molto rilevante e delicata. Posta la recente adozione della nuova disciplina del *settlement* in vigore dall'1 gennaio 2020 e dello *switching*, Anigas ritiene auspicabile la definizione di una *road map* delle attività da compiere nei prossimi 18 mesi che possa rendere più chiaro il quadro di insieme delle evoluzioni e dei mutamenti che sono attesi nel breve e nel medio termine, valutando in corso d'opera eventuali *fine tuning* delle tempistiche previste in funzione di tutte le evoluzioni del sistema.

Con riferimento alla proposta di revisione dei processi di conferimento della capacità ai punti di riconsegna si rimanda alle osservazioni generali.