

DCO 60/2016/R/GAS

**Mercato del gas naturale – completamento
dell’implementazione delle disposizioni europee
in materia di risoluzione delle congestioni (CMP)
presso i punti di interconnessione con l’estero
del sistema nazionale dei gasdotti**

Osservazioni e proposte ANIGAS

Milano, 5 aprile 2016

PREMESSA

Anigas formula le proprie osservazioni agli orientamenti delineati nel documento di consultazione 60/2016/R/gas (di seguito DCO) in merito al completamento dell'implementazione delle disposizioni in materia di gestione delle congestioni del Regolamento CE n. 715/2009, come emendato dalla Decisione della Commissione del 24 agosto 2012 (CMP).

OSSERVAZIONI

Anigas evidenzia la necessità che l'Autorità approfondisca ulteriormente le sue valutazioni circa le criticità emerse nel corso del processo di definizione di dettaglio del meccanismo di “*oversubscription and buy-back*” (di seguito: OS&BB) e che rivaluti l'opportunità di introdurre il suddetto meccanismo nel contesto italiano di mercato in luogo del meccanismo di “*use-it-or-lose-it*” su base *day-ahead* (di seguito FDA UIOLI).

Come indicato dalla Commissione europea nel documento “*Guidance on best practices for congestion management procedures in natural gas transmission networks*” (di seguito CMP Guidance), finalizzato all'ottimizzazione ed all'armonizzazione a livello europeo delle regolazioni nazionali in materia di gestione delle congestioni, il meccanismo OS&BB rappresenta lo “*strumento base per prevenire la congestione contrattuale*”.

Infatti, a differenza del meccanismo FDA UIOLI che ha impatti di limitazione dei diritti di nomina, rinomina e dell'utilizzo della capacità di trasporto contrattualizzata dall'utente, il meccanismo di OS&BB presenta indubbi vantaggi e benefici per il sistema nel suo complesso in quanto:

- “opera a preventivo” rispetto al verificarsi di una situazione di effettiva congestione;
- favorisce il massimo utilizzo della capacità di trasporto di sistema, posta l'offerta da parte dell'impresa di trasporto di capacità continua supplementare rispetto a quella tecnicamente disponibile ai punti di interconnessione della rete nazionale, senza compromettere a priori i diritti degli Utenti che hanno contrattualizzato la capacità di trasporto.

La stessa *CMP Guidance* sottolinea che il FDA UIOLI:

- è stato concepito come una misura di ripiego rispetto all'OS&BB nei casi in cui l'OS&BB non possa fornire un meccanismo efficace nella risoluzione delle

congestioni contrattuali;

- sia introdotto a partire dal 2016 e applicato per i soli punti di interconnessione nei quali, sulla base della relazione annuale di monitoraggio di ACER, è dimostrato che la domanda era superiore all'offerta per un determinato numero di casi e di prodotti di capacità.

Per quanto riguarda il caso italiano, come evidenziato al punto 3.8 del DCO, negli ultimi anni non si sono registrati fenomeni di congestione contrattuale e anche per i prossimi anni termici non si prevedono fenomeni di congestione contrattuale presso i punti di interconnessione con l'estero della rete nazionale. Pertanto, non si riscontrano le condizioni di contorno per l'introduzione del meccanismo FDA UIOLI a decorrere dal 2016.

Inoltre, posto che l'Autorità ha riscontrato criticità nell'implementazione del OS&BB (paragrafo 3.9 del DCO), Anigas non comprende perché l'Autorità si limiti a escludere l'adozione in Italia del meccanismo di OS&BB e proponga in alternativa l'adozione del meccanismo FDA UIOLI, invece di porre in essere gli eventuali interventi volti alla risoluzione delle stesse.

Non appare infatti alla scrivente Associazione che il meccanismo di FDA UIOLI comporti di per sé minori complessità amministrative o maggiore certezza dei benefici per il sistema. Al contrario, come sopra richiamato, l'introduzione di un meccanismo "a consuntivo" (ovvero la cui applicazione è subordinata al verificarsi di condizioni di congestione), quale il FDA UIOLI, sembra meno efficace nel prevenire le suddette situazioni di congestione e al contempo sembra comportare maggiori oneri in capo agli utenti e al sistema stesso, posto che limita a priori la disponibilità e l'utilizzo delle capacità di trasporto degli Utenti.

Alla luce di tutto quanto sopra evidenziato, Anigas ritiene che il meccanismo di OS&BB sia un meccanismo efficiente per risolvere le congestioni e da preferire al più restrittivo meccanismo di FDA UIOLI e richiede pertanto che l'Autorità verifichi ulteriormente la possibile adozione del OS&BB in Italia.

Infine, con riferimento al fatto che il regolatore austriaco E-Control abbia deciso di non voler applicare l'OS&BB e preferito l'adozione del FDA UIOLI, sulla base dell'attuale esperienza si riscontrano limitati impatti negativi legati alla previsione di applicazione di meccanismi diversi ai due lati del punto di interconnessione di Tarvisio.

SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S1. Si ritiene opportuno implementare presso i punti di interconnessione della rete nazionale il meccanismo di FDA UIOLI anziché quello di OS&BB? Se no, per quale motivo?

S2. Si condivide la tempistica di attuazione? Se no, per quale motivo?

Come illustrato nelle Osservazioni Generali alle quali si rimanda, Anigas ritiene che sia da adottare il meccanismo di OS&BB in luogo del meccanismo di FDA UIOLI in quanto lo ritiene maggiormente efficiente ai fini della risoluzione *ex ante* delle possibili situazioni di congestione e ai fini della maggiore valorizzazione e ampliamento dell'utilizzo dei diritti di capacità degli Utenti e delle capacità di importazione del sistema. Tanto più alla luce del prossimo avvio del ciclo di rinomina degli Utenti con cadenza oraria, ai sensi del Regolamento europeo n. 312/2014 sul bilanciamento.

Il meccanismo OS&BB dovrebbe essere disegnato prevedendo incentivi a favore del TSO definiti in misura congrua e commisurata ai rischi e ai benefici insiti nel meccanismo stesso.

Laddove l'Autorità dovesse invece procedere all'introduzione nella regolazione italiana delle disposizioni relative al meccanismo del FDA UIOLI, fermo restando che non si condivide il meccanismo, la tempistica di attuazione dovrebbe essere definita a seguito del verificarsi di situazioni di effettiva o prevista congestione contrattuale, per cercare di limitare gli effetti restrittivi nell'utilizzo dei diritti di capacità insiti nel meccanismo stesso. A tal proposito, Anigas evidenzia anche la necessità di un ulteriore approfondimento in merito al calcolo della "capacità tecnica media nel punto di interconnessione".

S4. Si condividono gli orientamenti dell'Autorità in merito alla nuova tempistica proposta per l'applicazione del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine? Se no, per quale motivo?

S5. Si condividono le nuove integrazioni proposte? Se no, per quale motivo?

Anigas condivide gli orientamenti in merito alla nuova tempistica proposta per l'applicazione del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine e condivide le nuove integrazioni proposte nel DCO.