

DCO 270/2013/R/GAS

Mercato del gas naturale - orientamenti in merito all'applicazione delle disposizioni europee in materia di allocazione della capacità (CAM) e risoluzione delle congestioni (CMP) presso i punti di entrata del sistema nazionale dei gasdotti interconnessi con l'estero

Osservazioni e proposte ANIGAS

Milano, 31 luglio 2013

PREMESSA

Anigas formula le proprie osservazioni agli orientamenti delineati nel documento di consultazione 270/2013/R/gas (di seguito anche DCO) in merito alle modifiche da apportare alla regolazione vigente in materia di accesso al servizio di trasporto e criteri di conferimento della capacità esistente presso i punti di entrata interconnessi con l'estero, a seguito del recepimento delle disposizioni del “*Network Code on Capacity Allocation Mechanism in Gas Transmission Systems*” e le disposizioni in materia di gestione delle congestioni del Regolamento CE n. 715/2009 (CMP).

OSSERVAZIONI

Il recepimento delle disposizioni del “*Network Code on Capacity Allocation Mechanism in Gas Transmission Systems*” (CAM) rappresenta un passo importante per il conseguimento di un mercato europeo del gas naturale funzionante e maggiormente integrato.

Anigas ritiene infatti che l'armonizzazione delle regole per l'allocazione delle capacità di trasporto sia una condizione imprescindibile per raggiungere tale obiettivo.

A tal fine, Anigas evidenzia la necessità di prevedere un'implementazione anticipata delle CAM in maniera coordinata e omogenea da parte di tutti i Paesi, in modo di creare un *fair playing field* per tutti gli operatori attivi sul mercato europeo ed evitare possibili discriminazioni.

In particolare, posto che le nuove regole saranno applicate alla capacità esistente man mano che questa si rende disponibile dalla progressiva scadenza dei contratti di trasporto in essere, e posto che esistono differenti durate dei conferimenti nei

diversi Paesi europei Anigas evidenzia come il mancato coordinamento di implementazione delle CAM – sia come tempistica di avvio che come tempistica/condizioni con cui si rende disponibile la capacità esistente - potrebbe comportare distorsioni in relazione ai diritti di trasporto detenuti dagli operatori che operano in Italia sui tratti esteri e sui relativi punti di ingresso nel sistema italiano.

Si auspica pertanto che le istituzioni competenti promuovano la massima estensione e il coordinamento nel recepimento delle disposizioni del CAM.

I. Aspetti auto applicativi del CAM NC

Con riferimento ai prodotti di capacità (annuale, trimestrale, mensile, giornaliero e infra-giornaliero), Anigas auspica che il passaggio dall'attuale disciplina di conferimento alla nuova prevista dal CAM avvenga secondo criteri chiari, trasparenti e resi noti con congruo anticipo, anche in relazione alle condizioni economiche di assegnazione di tali prodotti. In particolare, in relazione ai prodotti conferibili, non è chiara la necessità di eliminare il conferimento di prodotti trimestrali (punto 5.11 del DCO).

In merito ai meccanismi di conferimento, Anigas condivide l'adozione di criteri di allocazione mediante asta *on-line* trasparente e non discriminatoria. Tuttavia, con riferimento all'eliminazione dei criteri di priorità di conferimento, si evidenzia l'opportunità di valutare eventuali ricadute sui titolari di contratti di lungo termine qualora le CAM non fossero implementate in modo coordinato a livello europeo.

Con riferimento all'offerta di prodotti *bundled*, Anigas evidenzia l'opportunità di prevedere l'introduzione di tali prodotti secondo una gradualità, prevedendo delle fasi di test (come già introdotte per i punti di *entry* di Tarvisio, Passo Gries e Gorizia) e al contempo l'avvio di iniziative di coordinamento tra l'Autorità italiana e le autorità di regolazione / ministeri dei Paesi interessati, affinché si pervenga alla

definizione di un completo quadro di riferimento volto a:

- ridurre e/o eliminare la disottimizzazione delle capacità esistenti a causa dei differenti livelli e tipologie di capacità effettivamente e contrattualmente disponibili sui due o più punti di interconnessione;
- garantire massimo coordinamento tra i trasportatori interessati.

A questo proposito, al fine di allineare i contratti di importazione con i contratti di trasporto già sottoscritti all'estero, potrebbe essere opportuno consentire un allineamento in termini di durata purché tali capacità siano rese *bundled*.

II. Aspetti non auto applicativi del CAM NC

Con riferimento alle previsioni di riservare una quota minima di capacità esistente per l'allocazione di prodotti di breve e medio termine, Anigas condivide l'orientamento espresso dall'Autorità di prevedere che tale quota sia pari ai quantitativi di *default* previsti dalle CAM in quanto ritiene che:

- l'implementazione dal 1° ottobre 2013 dei meccanismi di gestione delle congestioni contribuisca all'obiettivo di rendere disponibile capacità inutilizzata per conferimenti di breve termine;
- eventuali orientamenti sull'incremento di tale quota potranno essere valutati in futuro, anche tenuto conto che regole di questo tipo possono esporre il sistema al rischio di mancata allocazione della capacità.

Con particolare riferimento alle modifiche da apportare agli aspetti economici e tariffari dei conferimenti, Anigas evidenzia la necessità che tali nuove disposizioni siano discusse e definite con congruo anticipo rispetto alla relativa implementazione, affinché gli operatori possano partecipare ai prossimi conferimenti sulla base di un quadro di riferimento certo.

Di seguito si riportano le osservazioni agli specifici spunti di consultazione.

Q1. Si condivide l'opportunità di definire criteri per il conferimento delle "competing capacities" che prevedano l'assegnazione delle capacità medesime in base ad un ordine di merito economico?

Anigas condivide il principio secondo il quale il trasportatore persegue l'ottimizzazione della capacità di trasporto esistente e ne realizza di nuova secondo principi di efficacia ed efficienza dell'investimento.

Premesso che si ritiene che lo strumento di *oversubscription* e *buy back* previsto dalle CMP possa risultare già adeguato alla gestione di situazioni di "limitata" *competing capacity*, Anigas evidenzia:

- la necessità di individuare le situazioni di *competing capacities*, distinguendo quelle che possono essere gestite mediante *oversubscription* e *buy back* da quelle che necessitano di procedure di conferimento *ad hoc*;
- l'opportunità di definire le modalità applicative da parte delle Autorità competenti previa consultazione degli operatori, in particolare per i punti di *entry* interconnessi con Paesi non EU;
- la necessità di identificare con congruo anticipo tali situazioni (sia in termini di tempistica - anni termici interessati - che di punti coinvolti), al fine di rendere quanto più significativi ed efficaci i segnali di prezzo circa il valore attribuito dal mercato all'eventuale potenziamento delle infrastrutture di sistema coinvolte.

I sopra menzionati presupposti risulterebbero ancor più essenziali e necessari con particolare riferimento agli *entry* interconnessi con Paesi non EU dove al momento non sono disponibili mercati liberalizzati. Tali tipologie di *entry*, infatti, come coerentemente sottolineato dal documento di consultazione, non assicurano i prerequisiti previsti dal disegno europeo per un'estensione della CAM nei loro

confronti (ovvero quelli di favorire l'accessibilità e lo sviluppo degli scambi tra più mercati liberalizzati e di rimuoverne gli eventuali ostacoli) e richiedono pertanto opportuni approfondimenti.

Con riferimento all'utilizzo di meccanismi d'asta per il conferimento delle "competing capacities" si ritiene che in questi casi si possa prevedere comunque che in prima istanza, le aste relative a ciascun punto di entrata/uscita debbano svolgersi indipendentemente da ogni altra asta per quantità coerenti con il vincolo tecnico.

Q2. Si condividono gli orientamenti dell'Autorità in materia di requisiti per l'accesso ai punti di entrata della rete di trasporto interconnessi con l'estero?

Anigas condivide gli orientamenti dell'Autorità in materia di requisiti per l'accesso ai punti di entry e in merito ritiene necessario prevedere:

- uniformità di requisiti previsti, estendendo le medesime modalità di accesso al sistema di trasporto anche nel caso di conferimento di capacità non accorpabile (punto 3.34 del DCO). Questo sia per garantire la non discriminazione di trattamento che per perseguire una maggiore efficienza complessiva della gestione dei conferimenti;
- prevedere un sistema di penalizzazioni a carico dei soggetti che richiedano e ottengano capacità di importazione e che poi risultino, per effetto di controlli effettuati dalle autorità competenti, non disporre dei requisiti necessari per utilizzare la capacità loro conferita;
- modalità operative note *ex ante* di gestione dei casi in cui - a valle della conclusione dell'asta - l'utente non dovesse presentare i requisiti stabiliti dalla legge (autorizzazione all'attività di import e titolarità di un contratto di

importazione); tali modalità dovrebbero al contempo garantire la certezza degli esiti dell'asta svolta e disincentivare tali comportamenti.

In tal caso si evidenzia che i risultati dell'asta non dovrebbero essere compromessi da una tale evenienza e che il soggetto inadempiente debba continuare a corrispondere la capacità acquisita sino a che non sia eventualmente assegnata ad altro soggetto, in analogia a quanto oggi previsto nel Codice di Rete nei casi di perdita dei requisiti.

Si osserva inoltre che la lettura congiunta dei punti 3.17, 3.34, e 5.18 porterebbe a ritenere che gli utenti titolari di contratti di capacità esistente ad un lato della interconnessione cui non corrisponde un contratto dall'altro lato, abbiano priorità nel conferimento della capacità.

Si osserva infine che l'autorizzazione all'importazione è richiesta solo se l'attività avviene sulla base di contratti di durata superiore all'anno: in caso contrario è prevista una semplice comunicazione a cura dell'operatore al Ministero dello Sviluppo Economico.

Q.3 Si ritiene opportuno l'avvio da parte dell'Autorità di una consultazione degli utenti sulle modalità di calcolo delle capacità?

Anigas condivide la previsione che i conferimenti relativi agli aspetti implementativi del CAM siano svolti dal trasportatore mediante la piattaforma europea PRISMA, tra l'altro già utilizzata per il conferimento dei prodotti di capacità giornaliera.

Si ritiene utile che venga definito un set minimo di informazioni da fornire agli utenti per rendere trasparenti i risultati del calcolo delle capacità di entry (ad esempio nel caso di "*competing capacities*" dovrebbero essere resi disponibili i criteri di calcolo e le capacità disponibili singolarmente su ciascun punto e complessivamente.

Q.4 Si condividono gli orientamenti dell’Autorità in merito all’estensione dell’applicazione delle disposizioni del CAM NC ai punti di entrata/uscita interconnessi con Paesi non appartenenti all’Unione europea?

Tenendo conto delle osservazioni relative al Q1, Anigas ritiene ragionevole valutare l’opportunità, per il sistema nel suo complesso, di estendere ai punti di entrata interconnessi con Paesi non appartenenti all’UE l’applicazione delle disposizioni del CAM relative a:

- prodotti di capacità offerti;
- orizzonte temporale dei conferimenti (15 anni).

Anche se l’estensione delle regole del CAM NC ai paesi extra-UE (Passo Gries escluso) inizialmente non garantirebbe gli stessi benefici che si avrebbero con i paesi UE, l’applicazione di una normativa uniforme per tutti i punti della rete potrebbe essere di stimolo per l’innovazione e lo sviluppo di mercati ad oggi molto rigidi e chiusi, quali quelli Nord Africani.

Ad ogni modo, Anigas auspica che l’AEEG valuti l’adozione ai punti di entrata di Mazara del Vallo e Gela di prodotti giornalieri e infragiornalieri.

Q.5 Si condividono gli orientamenti dell’Autorità in merito alla gestione del rilascio di capacità?

Con riferimento alla gestione del rilascio di capacità, Anigas condivide la previsione che i gestori dei sistemi di trasporto accettino qualsiasi rilascio di capacità continua di durata pari o superiore al giorno e resa disponibile nell’ambito delle procedure di conferimento giornaliero.

Con riferimento alla priorità di ri-assegnazione della capacità nel caso in cui essa sia stata rilasciata da parte di più utenti e non risulti completamente riassegnata a terzi, Anigas auspica l’adozione di un meccanismo analogo a quello adottato a

livello europeo, al fine di garantire la massima armonizzazione del recepimento delle CMP.

Con riferimento al prezzo da riconoscere all'utente in caso di assegnazione a terzi della capacità rilasciata, Anigas evidenzia l'opportunità che all'utente della capacità sia riconosciuto l'intero valore della capacità riassegnata tenuto conto dell'ammontare nominale dei corrispettivi contrattuali di *entry/exit*, in particolare tenuto conto della capacità non accorpabile esistente, al fine di evitare che diversi criteri di ripartizione del valore della capacità riassegnata possano alterare le dinamiche del mercato secondario.

Q.6 Si condividono gli orientamenti dell'Autorità in materia di implementazione del regolamento CMP?

Anigas evidenzia la necessità di chiarimenti circa le modalità implementative del "ritiro" della capacità contrattuale non utilizzata, di cui al punto 4.26.

In particolare, considerato il nuovo assetto normativo introdotto dalle CMP nel quale è resa inefficace la restrizione del diritto all'accesso di terzi tramite pratiche di "*capacity hoarding*", si ritiene che le disposizioni in materia di mancato utilizzo della capacità debbano prevedere penalizzazioni equilibrate, che sanzionino la effettiva volontà di non offrire la capacità non utilizzata senza tuttavia disincentivare la richiesta da parte degli utenti di capacità di lungo termine.

Q.7 Si condivide l'ottica evolutiva prefigurata dall'Autorità? Si ritiene adeguata la tempistica proposta per la sua attuazione?

Posto che il termine di implementazione previsto dal Regolamento CE 715/2009 è il 1 luglio 2016, Anigas ritiene opportuno rimandare la valutazione circa l'eventuale anticipo dell'attuazione del meccanismo "*use it or get paid for it*" a valle di una prima esperienza dei meccanismi CMP previsti dall'1 ottobre 2013.

Q.8 Si condividono le tempistiche proposte e gli orientamenti relativi alla disciplina transitoria?

Si rimanda a tal fine a quanto esposto nelle osservazioni generali.