

**DCO 576/2017/R/GAS**

**Disposizioni in materia di utilizzo  
flessibile della capacità di trasporto  
conferita per periodi pluriennali**

**Commenti e proposte Anigas**

*Milano, 15 settembre 2017*

## **Premessa**

ANIGAS formula le proprie osservazioni agli orientamenti delineati nel documento di consultazione 576/2017/R/gas (di seguito anche DCO) in relazione alla possibile introduzione di clausole che consentano ai titolari di capacità di trasporto presso i punti di entrata interconnessi con l'estero di rimodulare nel tempo i propri diritti di trasporto.

## **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALI**

In primo luogo Anigas accoglie con favore che l'Autorità abbia avviato la consultazione in oggetto riconoscendo la necessità di introdurre misure volte a mitigare gli effetti della discontinuità regolatoria legata anche alle regole di accesso introdotte dai Regolamenti europei CAM e CMP, ad integrazione della disciplina introdotta con la delibera 575/2017/R/gas, nell'ambito del procedimento di definizione dei criteri di regolazione delle tariffe di trasporto per il periodo transitorio e per il 5° Periodo di Regolazione del Trasporto (5PRT).

Con l'occasione, giova richiamare alcune delle riflessioni già formulate nell'ambito della consultazione relativa ai criteri di regolazione delle tariffe di trasporto per il periodo di transizione e per il 5PRT relative al mutamento del contesto di mercato, alla prossima scadenza di molti contratti *long term* (fine del 2019) e alla necessità di favorire la concorrenza sulla materia prima.

L'Autorità stessa ha sottolineato come la definizione dei criteri per il 5PRT si collochi in un contesto di profonda evoluzione del settore del gas naturale caratterizzato, tra l'altro, da un utilizzo delle infrastrutture differente rispetto al passato che impone, in ogni caso, una riflessione in merito alla sostenibilità nel lungo periodo di alcune scelte regolatorie adottate nei periodi di regolazione precedenti.

Lo scenario di mercato vedrà infatti uno spostamento progressivo dai contratti *long-term* TOP verso forniture *spot* approvvigionate dai principali *hub* europei; la sicurezza e la competitività di approvvigionamento dipenderà sempre di più dalla capacità di mettere in competizione rotte e Paesi alternativi, via gasdotti e GNL, massimizzando flussi commerciali effettivamente importabili dal mercato italiano alle migliori condizioni economiche.

Con riferimento alla concorrenza del mercato italiano, si è già sottolineato la necessità di una revisione della quota dei ricavi da attribuire ai punti di entry e la definizione di una struttura tariffaria che favorisca la concorrenza sulla materia prima, **evitando in ogni modo possibili aumenti delle tariffe di entry** e limitando per quanto possibile le differenze di costo logistico tra diversi mercati europei e differenti canali di approvvigionamento. Ciò infatti contribuirebbe a perseguire parallelamente l'integrazione del mercato italiano con quello europeo, valorizzando peraltro il ruolo del mercato italiano alla luce delle specificità geopolitiche nel contesto europeo.

Infatti, sebbene ad oggi siano noti i criteri tariffari del trasporto per gli anni 2018-2019, e in particolare l'Autorità abbia previsto la definizione delle tariffe di trasporto per il periodo transitorio utilizzando la medesima configurazione di flussi di gas usata per l'approvazione delle tariffe 2017, il procedimento e i criteri tariffari per il 5PRT sono ancora *in fieri* e pertanto rimangono incertezze in merito a taluni elementi necessari per valutare compiutamente la proposta di cui al DCO in oggetto.

Ciò premesso, Anigas condivide gli orientamenti espressi dall'Autorità nel DCO circa il riconoscimento della possibilità concessa ai soggetti di lungo termine titolari di capacità di trasporto presso i punti di entrata interconnessi con l'estero - prima delle nuove regole europee - di rimodulare nel tempo i propri diritti di trasporto (c.d. *reshuffling*). Si ritiene tuttavia necessario che siano rispettati i seguenti principi.

1. Garantire completa copertura dei ricavi riconosciuti al trasportatore dalla vigente metodologia tariffaria e non alterazione dei flussi di cassa del TSO, con definizione nell'ambito dei criteri tariffari del 5PRT delle modalità per garantire al TSO i ricavi riconosciuti in presenza di fruizione della capacità il cui utilizzo è stato differito nel tempo.
2. Prevedere stabilità tariffaria, attualmente con particolare riferimento al periodo transitorio delle tariffe di trasporto (2018-2019), evitando di introdurre misure che possano comportare un possibile aumento dei corrispettivi di *entry*, posto che oggi non sono noti i criteri e la struttura tariffaria per il 5PRT.
3. Assicurare parità di trattamento tra gli operatori, evitando l'introduzione di diritti di accesso prioritario con riferimento alla capacità di trasporto "differita" che venisse richiesta successivamente dall'utente e che, alterando il quadro competitivo a vantaggio dei detentori di capacità a lungo termine, determinerebbe effetti regolatori opposti a quelli perseguiti.

Conseguentemente, si condivide la previsione che la tariffa corrisposta dall'utente che si avvalsesse della facoltà del *reshuffling* vada fatturata all'utente con le tempistiche di fatturazione e alle condizioni previste dal codice di rete, imputandola ai ricavi di competenza del TSO nell'anno termico di riferimento (momento dell'incasso).

Compatibilmente con l'esigenza di non incrementare i corrispettivi ai punti di entry per il periodo transitorio, per un utilizzo realmente flessibile della capacità, la capacità oggetto del meccanismo dovrebbe poter essere utilizzata nei tre anni termici successivi a ciascun anno contrattualizzato con Snam anche prima della fine dell'impegno di prenotazione pluriennale.

Infine, pur ribadendo il positivo accoglimento del principio sotteso a tale consultazione volto ad introdurre misure di mitigazione, si segnala a mancanza di illustrazione dei dettagli di funzionamento del meccanismo proposto nonché una valutazione degli impatti regolatori derivanti. L'assenza di tali elementi pone incertezze in termini di *compliance* delle disposizioni proposte rispetto ai Regolamenti Europei in materia di CAM (obbligo di conferimento delle capacità in forma *bundled*) e di CMP.

Anigas auspica che tematiche regolatorie rilevanti - come quella trattata nel DCO in oggetto - possano essere in futuro affrontate prevedendo tempistiche congrue sia in termini di consultazione che di implementazione della nuova disciplina. Ciò al fine di garantire un *framework* regolatorio stabile e prevedibile. Si ritiene ad esempio che potrebbe essere ragionevole un termine che contemperi l'esigenza di scelte razionali con quella di offrire a capacità rilasciata con gli adeguamenti tecnici.