

**DCO 16/09**

**DISPOSIZIONI PER L'ACCESSO ALLA RETE NAZIONALE  
DEI GASDOTTI IN APPLICAZIONE DEL DECRETO DEL  
MINISTRO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE 28 APRILE  
2006**

*Documento per la consultazione  
Mercato di incidenza: gas naturale*

*1 luglio 2009*

### **Premessa**

*Il presente documento per la consultazione illustra gli orientamenti e le possibili opzioni che l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (nel seguito: l'Autorità) ha individuato ai fini della definizione delle procedure applicative del Decreto del Ministro delle attività produttive 28 aprile 2006, che disciplina le modalità di accesso alla rete nazionale dei gasdotti conseguenti al rilascio dell'esenzione dal diritto di accesso dei terzi a nuove interconnessioni con le reti europee di trasporto del gas naturale, a nuovi terminali di rigassificazione e relativi potenziamenti, e al riconoscimento dell'allocazione prioritaria.*

*I temi trattati nel presente documento di consultazione sono di primaria importanza per la promozione dell'accesso al sistema nazionale dei gasdotti in relazione a progetti di importazione dai quali si attende uno stimolo essenziale allo sviluppo del mercato del gas anche in una prospettiva di integrazione a livello europeo.*

~ ~ ~ ✕ ~ ~ ~

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità, per iscritto, le loro osservazioni e le loro proposte entro e non oltre il 10 settembre 2009, termine di chiusura della presente consultazione. Al fine di consentire all'Autorità di valutare compiutamente le osservazioni pervenute e tenerne conto in maniera adeguata, si richiama l'attenzione dei soggetti che intendono partecipare attivamente alla consultazione sull'importanza di fornire sempre motivazione completa delle osservazioni.*

*I soggetti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, della documentazione inviata sono tenuti ad indicare espressamente quali parti dei documenti trasmessi all'Autorità si intendano riservate alla medesima.*

*È preferibile che i soggetti interessati inviino osservazioni e commenti attraverso il servizio telematico interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità ([www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it)).*

*In alternativa, i soggetti interessati possono inviare osservazioni e commenti al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi: e-mail con allegato il file contenente le osservazioni (preferibile), fax o posta:*

**Autorità per l'energia elettrica e il gas**  
**Direzione mercati**  
**Unità Dispacciamento, Trasporto/Trasmissione e Stoccaggio**  
**Unità Mercati all'Ingrosso e Concorrenza**

piazza Cavour 5 – 20121 Milano  
e-mail: [mercati@autorita.energia.it](mailto:mercati@autorita.energia.it)  
fax 02-65565 265

## INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	4
2.	LA PRIMA RICHIESTA DI ACCESSO ALLA RETE.....	5
2.1	Soggetti titolati ad effettuare la prima richiesta di accesso.....	5
2.2	Durata dell'accesso e capacità oggetto della richiesta.....	5
2.3	Contenuto della richiesta.....	7
3.	VERIFICA DELLA COMPLETEZZA E DELLA CORRETTEZZA DELLE RICHIESTE.....	9
4.	APERTURA E SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA APERTA.....	10
4.1	Requisiti per la partecipazione PA e contenuto della relativa richiesta.....	12
4.2	Termine per la presentazione della richiesta.....	15
4.3	Termine per la comunicazione delle capacità conferibili e suo contenuto.....	16
4.4	Termine per la trasmissione della richiesta impegnativa di conferimento.....	17
4.5	Cauzione e garanzie finanziarie.....	18
4.6	Risoluzione anticipata del contratto di trasporto e ritardo della messa a disposizione delle capacità.....	20
5.	MODALITÀ DI DETERMINAZIONE DELLA CAPACITÀ ESISTENTE, IN CORSO DI REALIZZAZIONE E DI NUOVA REALIZZAZIONE.....	22
6.	CRITERI DI PROPOSTA E DI CONFERIMENTO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO.....	23
6.1	Entità e durata del conferimento di capacità.....	24
6.2	Criteri di risoluzione delle congestioni e priorità di conferimento.....	26

## 1. INTRODUZIONE

Con il decreto 28 aprile 2006 (di seguito: il Decreto) il Ministro delle attività produttive, ora Ministro dello sviluppo economico, (di seguito: il Ministro) ha definito, ai sensi dell'articolo 1, comma 17, della legge 23 agosto 2004, n. 293/04 (di seguito: legge n. 239/04) le modalità di accesso alla rete nazionale dei gasdotti conseguenti al rilascio dell'esenzione dalla disciplina che prevede il diritto di accesso dei terzi (di seguito: esenzione TPA) relativamente a nuovi - o significativi potenziamenti di - terminali di rigassificazione o infrastrutture di interconnessione tra le reti nazionali di trasporto di gas degli Stati membri dell'Unione europea e la rete di trasporto italiana (di seguito: infrastrutture UE). Con il medesimo decreto il Ministro ha disciplinato le modalità di accesso alla rete nazionale dei gasdotti in relazione al diritto di accesso prioritario (di seguito: diritto AP) accordato, ai sensi dell'articolo 1, comma 18, della legge n. 239/04, ai soggetti che investono, direttamente o indirettamente, nella realizzazione di nuovi - o nel potenziamento di- infrastrutture internazionali di interconnessione con Stati non appartenenti all'Unione europea (di seguito: infrastrutture non UE).

Il Decreto prevede, in estrema sintesi, che i soggetti titolari dell'esenzione TPA o del diritto AP presentino all'impresa maggiore di trasporto le relative richieste di accesso alla rete nazionale di gasdotti, e che una volta pervenuta la richiesta, l'impresa maggiore di trasporto avvii una procedura aperta a tutti i soggetti interessati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto (di seguito: procedura aperta o PA), in esito alla quale l'impresa maggiore di trasporto determina il complesso della capacità di trasporto da realizzare e stipula con i richiedenti i relativi contratti di trasporto.

La previsione di una procedura nell'ambito della quale venga raccolto l'interesse di tutti i soggetti al potenziamento della rete di trasporto ed in conseguenza della quale vengano formalizzati i relativi impegni contrattuali risulta funzionale ad uno sviluppo complessivo della rete di trasporto efficiente ed ordinato, che permetta, all'impresa di trasporto, di realizzare ottimizzazioni nella pianificazione delle opere e nella loro esecuzione.

Il Decreto assegna il compito di definirne le disposizioni attuative all'Autorità, la cui azione è, in base alla legge istitutiva, orientata al perseguimento degli obiettivi di promozione della concorrenza e dell'efficienza dei servizi. Di seguito verranno presentati gli orientamenti dell'Autorità al riguardo con riferimento alle varie fasi della PA previste dal Decreto: prima richiesta di accesso, apertura della procedura aperta, definizione delle capacità da rendere disponibile e conferimento.

È bene rilevare che le citate disposizioni contenute all'articolo 1, commi 17 e 18, della legge n. 239/04 prevedono che l'esenzione TPA o il diritto AP possano essere accordate per la durata di almeno 20 anni e con riferimento ad almeno l'80% della capacità delle nuove infrastrutture o potenziamenti. Alla capacità delle nuove infrastrutture o potenziamenti che costituisce complemento della capacità oggetto di esenzione TPA o di diritto AP si farà di seguito riferimento con il termine di capacità residua.

Come illustrato nel seguito, il Decreto prevede che le imprese di trasporto realizzino la nuova capacità necessaria per le nuove infrastrutture oggetto di esenzione TPA o di diritto AP e riconosce una specifica priorità di conferimento ai soggetti che ne beneficiano (direttamente o indirettamente). Nel valutare l'opportunità di accordare un'esenzione TPA o un diritto AP, occorrerà quindi tenere conto – anche sotto il profilo dell'impatto della nuova infrastruttura sulla concorrenza e sulla sicurezza del sistema - dei benefici e dei costi, derivanti alla generalità degli utenti e consumatori dai relativi potenziamenti della rete nazionale dei

gasdotti. Ciò prefigura un limite quantitativo sul complesso della capacità oggetto di esenzione TPA o diritto AP che, anche in relazione a criteri di sicurezza del sistema, si ritiene ragionevole assumere nell'ordine della capacità della maggiore infrastruttura di importazione.

## **2. LA PRIMA RICHIESTA DI ACCESSO ALLA RETE**

La PA è avviata dall'impresa maggiore di trasporto in esito alla ricezione di richiesta di accesso alla rete nazionale di trasporto funzionale alle nuove infrastrutture di importazione e terminali di rigassificazione, o loro potenziamento, come indicato all'articolo 1, commi 17 e 18, della legge n. 239/04, per le quali il Ministero ha riconosciuto, a seconda dei casi, l'esenzione TPA o il diritto AP.

Nel presente capitolo verranno esaminati i requisiti che devono possedere i richiedenti per presentare la prima richiesta di accesso alla rete, la capacità che i medesimi soggetti sono tenuti a richiedere nonché il contenuto della richiesta.

### **2.1 *Soggetti titolati ad effettuare la prima richiesta di accesso***

In base al Decreto il soggetto che ha titolo a richiedere la capacità è differenziato in relazione al tipo di infrastruttura per la quale si richiede l'accesso, distinguendo fra terminali di rigassificazione e gasdotti. In particolare:

- a) nel caso di terminali di rigassificazione in relazione ai quali il Ministero ha riconosciuto l'esenzione TPA, il soggetto titolato a presentare la richiesta è l'impresa che realizza il terminale, che corrisponde all'impresa di rigassificazione cui è rilasciata l'esenzione TPA;
- b) nel caso di infrastrutture UE o non UE in relazione alle quali il Ministero ha rilasciato l'esenzione TPA o il diritto AP, il soggetto titolato a presentare la richiesta è l'importatore che investe direttamente o indirettamente, sottoscrivendo impegni di approvvigionamento e trasporto di lunga durata, nella nuova infrastruttura; il Decreto precisa che tale soggetto corrisponde a quello tenuto a richiedere l'autorizzazione all'importazione di gas naturale ai sensi del decreto legislativo n. 164/00.

### **2.2 *Durata dell'accesso e capacità oggetto della richiesta***

Il Decreto fissa l'entità della capacità e la durata dell'accesso che i soggetti sopra individuati sono tenuti a richiedere. Tali entità e limiti sono differenziati in relazione alla tipologia di infrastrutture e verranno di seguito esaminati separatamente.

Nel caso di terminali di rigassificazione la capacità richiesta deve essere almeno pari alla capacità giornaliera di rigassificazione del terminale rapportata alla percentuale di esenzione ottenuta, ma ove l'impresa di rigassificazione non intenda richiedere una capacità pari alla massima capacità di rigassificazione essa è tenuta ad avviare, prima della richiesta, una procedura pubblica per individuare i soggetti che si impegnano a sottoscrivere contratti di rigassificazione per la quota di rigassificazione residua secondo i criteri definiti all'articolo 6 del medesimo decreto. Al termine della predetta procedura l'impresa di rigassificazione è tenuta a richiedere la capacità giornaliera massima complessiva risultante dalla somma della capacità oggetto di esenzione e di quella relativa alla quota residua degli impegni sottoscritti.

Ai fini della definizione delle modalità applicative delle disposizioni l'Autorità ritiene opportuno formulare le seguenti precisazioni.

La capacità massima giornaliera di rigassificazione in base alla quale è individuata la capacità di trasporto richiesta è la massima portata volumetrica di gas che può essere prodotta dal terminale per l'immissione nella rete di trasporto – di seguito si farà riferimento a tale

grandezza con il termine anglosassone *Send Out*; tale precisazione risulta opportuna al fine di prevenire possibili fraintendimenti con la nozione di capacità di rigassificazione, definita dall'Autorità con la deliberazione n. 167/05 recante garanzie di accesso al servizio di rigassificazione, che fa riferimento al volume di Gnl che può essere consegnato presso il terminale in un dato periodo ed al massimo numero di discariche con le quali tale volume può essere consegnato.

La capacità di trasporto minima che l'impresa è tenuta a richiedere sarà pertanto pari al prodotto fra il *Send Out* massimo e la quota di capacità di rigassificazione impegnata (corrispondente alla somma della capacità oggetto di esenzione TPA e la capacità conferita a terzi).

Si rileva che la capacità di rigassificazione impegnata, al momento della presentazione della richiesta, potrebbe non essere costante nel tempo, ad esempio in quanto la percentuale di esenzione TPA riconosciuta è modulata nel tempo (ipotesi prevista all'articolo 2, comma 3, lettera a del decreto del Ministro 11 aprile 2006) ovvero perché la capacità di rigassificazione residua che è stata conferita nell'ambito delle relative procedure non è costante per tutto il periodo di esenzione. Conseguentemente anche la capacità di trasporto oggetto della richiesta da parte dell'impresa di rigassificazione potrà essere modulata nel tempo nel rispetto dei limiti minimi previsti dal Decreto e sopra individuati.

Il Decreto prevede che l'impresa di trasporto renda disponibile presso il terminale una capacità di trasporto pari al *Send Out* massimo anche nel caso in cui la capacità richiesta sia inferiore. Al capitolo 6 verranno discusse le modalità di conferimento di tale quota di capacità e le eventuali integrazioni alla regolazione dell'accesso alla capacità di trasporto definite nella deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02.

Per quanto riguarda la durata oggetto della richiesta di accesso, il Decreto prevede che essa non sia inferiore a quella per la quale è stata ottenuta l'esenzione. Ciò posto, al fine di perseguire un allineamento tra le durate dei conferimenti di capacità di rigassificazione e di trasporto, tenuto anche conto che in base all'articolo 6 del Decreto la capacità di rigassificazione residua può essere conferita per una durata pari al periodo di esenzione, si ritiene opportuno prevedere che:

- a) relativamente alla quota di capacità di trasporto corrispondente alla quota di capacità oggetto di esenzione la durata dell'accesso richiesta debba corrispondere alla durata dell'esenzione;
- b) relativamente alla quota di capacità di trasporto corrispondente alla quota di capacità residua l'accesso sia richiesto per un periodo non inferiore ai termini temporali dei contratti di rigassificazione sottoscritti relativamente a detta capacità residua e non superiore a quello dell'esenzione ottenuta.

Nel caso di infrastrutture UE o non UE, il Decreto prevede che la capacità di trasporto sia richiesta in misura pari alla capacità oggetto di esenzione TPA o di diritto AP, e per un periodo corrispondente alla relativa durata dell'esenzione TPA o del diritto AP.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.1** *Si ritengono condivisibili le disposizioni proposte circa l'entità della capacità e la durata di conferimento che i soggetti titolati ad effettuare la richiesta sono tenuti a richiedere?*

### 2.3 *Contenuto della richiesta*

Al fine di assicurare procedimenti trasparenti e non discriminatori è bene che sia definito il contenuto minimo della richiesta di accesso. Essa, oltre l'attestazione del possesso dei requisiti previsti per la presentazione della richiesta, dovrà contenere le informazioni necessarie alle imprese di trasporto interessate per definire lo sviluppo della rete di trasporto in coerenza con le tempistiche previste per l'entrata in esercizio della nuova infrastruttura in relazione alla quale è richiesto l'accesso, nonché le informazioni necessarie per l'avvio della PA.

In considerazione dei diversi requisiti e dei diversi presupposti per la richiesta di accesso, sopra individuati, in relazione alle diverse tipologie di infrastrutture, il contenuto della richiesta sarà anch'esso differenziato in base al tipo di infrastrutture.

Con riferimento alle infrastrutture UE o non UE è bene rilevare che i soggetti titolati a presentare la richiesta non corrispondono, in via generale, al soggetto che realizza la nuova infrastruttura e che quindi è in possesso di tutti i dati tecnici e informazioni contrattuali relative alla medesima infrastruttura. Peraltro, nel caso di infrastrutture UE, il soggetto cui è rilasciata l'esenzione TPA, ai sensi dell'articolo 2 del decreto 11 aprile 2006, è in via principale il soggetto che realizza il gasdotto e non il soggetto importatore.

Si consideri inoltre che la nuova infrastruttura UE o non UE potrebbe essere finanziata da più di un importatore.

Pertanto, al fine di consentire un'adeguata programmazione dei potenziamenti della rete nazionale di gasdotti in linea con lo sviluppo delle infrastrutture per cui si richiede l'accesso, è opportuno che la richiesta di accesso contenga le informazioni necessarie a verificare, prima dell'apertura della PA, che le richieste di accesso pervenute riguardino anche nel loro insieme l'intera capacità oggetto di esenzione TPA o di diritto AP dell'infrastruttura.

Risulta in particolare necessario che:

- a) l'impresa maggiore di trasporto possa individuare tutti i soggetti importatori che finanziando la realizzazione dell'infrastruttura hanno titolo a richiedere l'accesso, nonché la relativa entità e durata in base all'esenzione TPA o il diritto AP accordati;
- b) tutti i soggetti di cui alla precedente lettera a) presentino contestualmente la richiesta di accesso all'impresa maggiore di trasporto per l'entità e la durata di competenza.

Le informazioni di cui alla precedente lettera a) sono disponibili, nel caso di infrastrutture UE all'impresa titolare dell'esenzione e nel caso di infrastrutture non UE all'MSE.

Si ritiene quindi che la richiesta di accesso alla rete nazionale di gasdotti, nel caso di infrastrutture UE o non UE sia accompagnata da una dichiarazione del soggetto che realizza l'infrastruttura contenente le informazioni tecniche necessarie a pianificare lo sviluppo della rete nazionale di gasdotti nonché, nel caso di infrastrutture UE, l'individuazione dei soggetti titolati a richiedere la capacità di trasporto, e la relativa entità e durata. Al fine di preservare la confidenzialità di eventuali informazioni riservate in possesso dell'impresa che realizza l'infrastruttura tale dichiarazione, ove necessario, può essere inviata dall'impresa separatamente e contestualmente alle richieste di accesso da parte degli importatori.

Un ulteriore requisito, previsto dall'articolo 7, comma 1, lettera a) del Decreto, necessario per l'apertura della PA è costituito dal versamento contestuale alla richiesta di una cauzione all'impresa maggiore di trasporto. L'entità e le modalità del versamento saranno esaminate nel successivo paragrafo 4.5 unitamente ad altre previsioni relative alle garanzie finanziarie che il soggetto richiedente è tenuto a presentare all'impresa di trasporto.

In base alle considerazioni sopra esposte il richiedente, nella richiesta d'accesso, dovrà, in relazione all'infrastruttura per la quale è presentata la richiesta:

- 1) attestare il possesso dei requisiti previsti dall'articolo 2 del Decreto, ed, in particolare, di essere:
  - a) nel caso di terminali di rigassificazione, titolare dell'esenzione TPA;
  - b) nel caso di infrastrutture UE per i quali l'MSE ha rilasciato esenzione TPA, il soggetto che investe, direttamente o indirettamente, sottoscrivendo impegni di approvvigionamento e trasporto di lunga durata, nella realizzazione del gasdotto;
  - c) nel caso di infrastrutture non UE, il soggetto titolare del diritto AP;
- 2) attestare:
  - a) nel caso di terminali di rigassificazione, la quota di capacità del terminale per la quale è stata accordata l'esenzione TPA e la relativa durata;
  - b) nel caso di infrastrutture UE, la durata e l'entità in termini di capacità di trasporto relativi agli impegni di approvvigionamento e trasporto di lunga durata di cui al precedente punto 1, lettera b);
  - c) nel caso di infrastrutture non UE, la capacità di trasporto per la quale è stato accordato il diritto AP e la relativa durata.

Nel caso in cui le grandezze di cui alle precedenti lettere a), b) e c) siano modulate nel tempo, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lettera a), del decreto 11 aprile 2006, dovranno essere attestati gli elementi che ne individuano la variazione nel tempo.

- 3) indicare il punto di entrata della rete nazionale di gasdotti, esistente o da realizzare, la capacità di trasporto richiesta nel medesimo punto e la relativa durata del servizio di trasporto, coerenti con i vincoli definiti dal Decreto e dall'Autorità; ove la capacità richiesta sia modulata nel tempo dovranno essere indicati anche gli elementi che ne individuano la variazione;
- 4) attestare, nel caso di terminali di rigassificazione, ove la capacità richiesta sia inferiore al *Send Out* massimo, l'avvenuta conclusione della procedura pubblica per l'individuazione dei soggetti che si impegnano a sottoscrivere contratti di rigassificazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a), del Decreto, ed indicare l'entità e la durata della capacità residua conferita in esito alla predetta procedura;
- 5) indicare il soggetto che realizza la nuova infrastruttura o potenziamento in funzione della quale è richiesto l'accesso e che è tenuto a dichiarare le informazioni necessarie all'impresa di trasporto più avanti individuate;
- 6) attestare, nel caso di infrastrutture UE e non UE, il possesso dell'autorizzazione all'importazione di cui al decreto legislativo n. 164/00, ove previsto dall'articolo 2, comma 3 del decreto 28 aprile 2006, per quantitativi di gas corrispondenti alla capacità di trasporto e alla durata del servizio di trasporto oggetto della richiesta;
- 7) attestare l'avvenuto versamento all'impresa maggiore di trasporto della cauzione prevista all'articolo 7, comma 2, del Decreto.

La dichiarazione dell'impresa che realizza l'infrastruttura UE o non UE in relazione alla quale è richiesto l'accesso dovrà contenere, tutte le informazioni necessarie all'impresa di trasporto per l'apertura della PA e determinare il conseguente piano di sviluppo della rete. In particolare la dichiarazione dovrà contenere:

- a) l'individuazione del punto di entrata, nuovo o esistente, presso il quale è richiesta l'interconnessione con la rete nazionale di gasdotti;
- b) i dati necessari all'individuazione della capacità minima di trasporto che l'impresa di trasporto è tenuta a realizzare ai sensi dell'articolo 5 del Decreto, ivi compresa la capacità di trasporto prevista dell'infrastruttura nel punto di entrata presso il quale si



richiede l'accesso, ovvero, il massimo *Send-Out* nel caso di terminali di rigassificazione; l'impresa maggiore di trasporto definirà con maggiore dettaglio le informazioni necessarie;

- c) i tempi previsti per l'entrata in esercizio dell'infrastruttura, con la specificazione di eventuali periodi di avviamento;
- d) l'indicazione, nel caso di terminali di rigassificazione e infrastrutture UE per le quali l'esenzione TPA sia stata rilasciata al soggetto che realizza l'infrastruttura, della quota di capacità e relativa durata, e degli eventuali termini della modulazione della stessa ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lettera a), del decreto 11 aprile 2006, per la quale è stata rilasciata esenzione TPA, e la quota di capacità residua;
- e) l'indicazione, nel caso di infrastrutture UE per le quali l'esenzione TPA sia stata rilasciata al soggetto che realizza l'infrastruttura, dei soggetti che hanno contribuito, direttamente o indirettamente, al finanziamento dell'opera, nonché i termini temporali e la capacità di trasporto, riferita al punto di entrata per il quale è richiesto l'accesso, contenuti nei contratti di trasporto che rilevano a tal fine;
- f) l'indicazione, nel caso di infrastrutture UE, della eventuale allocazione della capacità residua, e in tal caso l'individuazione dei soggetti cui tale capacità è stata conferita e i relativi termini di entità e durata.

Tenuto conto che il Decreto prevede che a seguito dell'apertura della PA gli altri soggetti interessati possano richiedere capacità di nuova realizzazione presso altri punti di entrata e di uscita della rete nazionale dei gasdotti, la richiesta, oltre alla capacità di trasporto funzionale alle nuove infrastrutture o potenziamenti, per i quali è stato riconosciuta l'esenzione TPA o il diritto AP, potrà riguardare anche nuova capacità in entrata ed uscita dal sistema nazionale. I requisiti che deve avere il richiedente, e il contenuto della richiesta, in relazione a questa capacità saranno discussi al paragrafo 4.1.

### **Spunti per la consultazione**

**Q.2** *Si ritiene esaustiva la proposta circa il contenuto della richiesta di accesso?*

### **3. VERIFICA DELLA COMPLETEZZA E DELLA CORRETTEZZA DELLE RICHIESTE**

Prima dell'avvio della PA l'impresa maggiore di trasporto, al fine di un corretto e ordinato svolgimento della medesima procedura, dovrà verificare la correttezza e completezza delle richieste ricevute.

La verifica riguarderà, in particolare, la coerenza delle richieste, individualmente e nel loro insieme per ciascuna infrastruttura, con i requisiti e gli obblighi sopra discussi.

Nel dettaglio l'impresa maggiore di trasporto dovrà verificare, nei casi di:

- infrastrutture UE, che la capacità e la durata del servizio di trasporto richieste corrispondano per ciascun richiedente e nel complesso alla capacità e alla durata oggetto di esenzione TPA;
- infrastrutture non UE, che la capacità e la durata del servizio di trasporto richieste corrispondano, per ciascun richiedente e nel complesso all'entità e alla durata dei diritti AP accordati.

Tenuto anche conto che, come sopra osservato alcune informazioni necessarie per la verifica potrebbero non essere disponibili ai richiedenti o alle imprese che realizzano le infrastrutture tenute a trasmettere le informazioni integrative, è necessario che l'impresa maggiore di trasporto si coordini a questo scopo con il Ministero, in quanto soggetto titolare delle

competenze amministrative in materia di riconoscimento dell'esenzione TPA, del diritto AP e delle autorizzazioni all'importazione e alla realizzazione degli impianti.

Ove la capacità richiesta e relativa durata, individualmente o nel complesso per quanto riguarda ciascuna nuova infrastruttura o potenziamento, non corrisponda alla capacità che, ai sensi del Decreto, deve formare oggetto di richiesta, si ritiene opportuno, al fine di consentire un procedimento trasparente, che l'impresa maggiore di trasporto ne dia indicazione al richiedente in modo che possa riformulare correttamente la propria richiesta, e, ove necessario, provveda a coordinarsi con gli altri soggetti che sono tenuti a presentare la richiesta in relazione alla medesima nuova infrastruttura o potenziamento.

La PA è avviata solo successivamente alla ricezione di richieste positivamente verificate.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.3** *Si ritiene opportuno che siano individuate nel provvedimento le verifiche che l'impresa maggiore di trasporto dovrà effettuare prima dell'apertura della PA ai fini di un regolare svolgimento della stessa? In particolare si ritiene necessario individuare altri ambiti di verifica oltre a quelli sopra proposti?*

#### **4. APERTURA E SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA APERTA**

Una volta effettuate, con esito positivo, le verifiche di cui al paragrafo precedente, l'impresa maggiore di trasporto è tenuta ad avviare la PA. Il Decreto assegna a tal fine all'impresa maggiore di trasporto un termine non superiore a 10 giorni dalla ricezione della prima richiesta. Si ritiene che tale termine sia adeguato posto che la sua decorrenza faccia riferimento alla ricezione di richieste individualmente e, per quanto discusso al precedente paragrafo, anche nel complesso correttamente e completamente compilate.

Il Decreto prevede altresì che siano resi noti i dati relativi al punto di entrata per il quale è pervenuta la richiesta e che sia consentita la presentazione di ulteriori richieste di capacità di nuova realizzazione anche con riferimento a punti di entrata e di uscita della rete di trasporto diversi da quello per il quale è stata presentata la richiesta.

Al fine di assicurare trasparenza ed efficacia alla PA, consentendo la partecipazione a tutti i soggetti interessati, è opportuno che l'avvenuto avviamento della PA sia adeguatamente pubblicizzato e che siano contestualmente pubblicate dall'impresa maggiore di trasporto, sul proprio sito internet tutte le informazioni necessarie al regolare svolgimento della procedura.

Al fine di garantire un'adeguata pubblicizzazione dell'apertura della PA si ritiene opportuno che l'impresa maggiore di trasporto ne dia notizia attraverso avvisi su quotidiani di diffusione nazionale, internazionale e su periodici specializzati nel settore energetico. Tali avvisi dovranno recare i riferimenti presso i quali i soggetti interessati possono trovare le informazioni che l'impresa maggiore di trasporto deve contestualmente rendere note.

Le informazioni da rendere note al momento dell'apertura della PA, attraverso la pubblicazione sul sito internet dell'impresa maggiore di trasporto, riguarderanno, oltre l'indicazione dell'avvenuta ricezione della richiesta di accesso positivamente verificata e le informazioni individuate dal Decreto (ossia l'indicazione dei punti di entrata ed uscita oggetto della richiesta), anche ulteriori informazioni utili ai soggetti interessati ai fini di valutare la propria partecipazione alla PA quali la capacità complessivamente richiesta per ciascun punto e la relativa decorrenza del servizio di trasporto, nonché le modalità di svolgimento della PA come di seguito descritto.

Ove la richiesta di accesso che da inizio alla PA sia riferita ad un'infrastruttura non UE in relazione alla quale sia stato accordato il diritto AP, l'impresa maggiore di trasporto

pubblicherà anche la relativa quota di capacità residua, nonché i criteri di conferimento della medesima quota stabiliti ai sensi dell'articolo 6, del Decreto.

Nel caso di infrastrutture UE, si ricorda che, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, del Decreto, le procedure di conferimento della quota residua della capacità e la corrispondente capacità in entrata alla rete nazionale di gasdotti, sono stabiliti dall'Autorità in accordo con l'autorità di regolazione dello Stato membro dell'Unione europea interessato.

Unitamente alle informazioni sopra individuate è opportuno che l'impresa maggiore di trasporto pubblichi la procedura che i soggetti interessati dovranno seguire per la partecipazione alla PA. In particolare, tenuto conto dei criteri e delle fasi di svolgimento della PA individuati dal Decreto, dovranno essere fornite le seguenti informazioni:

- a) i requisiti dei quali devono essere in possesso i soggetti che possono partecipare alla PA e contenuto della richiesta di partecipazione alla PA;
- b) il termine ultimo per la presentazione della richiesta;
- c) entità e modalità di versamento della cauzione il cui importo è determinato ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera a) del Decreto;
- d) il termine entro il quale l'impresa maggiore di trasporto da comunicazione ai richiedenti dell'esito delle valutazioni effettuate circa lo sviluppo della rete nazionale in base alle richieste pervenute, ed il contenuto della comunicazione (articolo 3, comma 5 del Decreto);
- e) il termine entro il quale i richiedenti sono tenuti a confermare, in tutto o in parte, la richiesta di accesso, inviando una richiesta impegnativa, ed il contenuto della stessa (articolo 3, commi 7 e 8 del Decreto);
- f) l'entità e le modalità di presentazione delle garanzie finanziarie che i richiedenti sono tenuti a presentare all'impresa maggiore di trasporto, al momento della richiesta impegnativa (articolo 7, comma 1, lettere b) e c) del Decreto);
- g) i termini per la stipula del contratto di trasporto, in esito alla PA, e l'entità delle garanzie finanziarie che i sottoscrittori sono tenuti a presentare (articolo 7, comma 1, lettere b) e d) del Decreto);
- h) le disposizioni relative alla risoluzione anticipata del contratto di trasporto, le penali applicate in tali casi nonché le penali dovute dall'impresa maggiore di trasporto nei casi di ritardi della messa a disposizione delle capacità di nuova realizzazione non dipendenti da cause di forza maggiore.

Nel seguito, con riferimento agli elementi sopra elencati, che formano oggetto della pubblicazione da parte dell'impresa maggiore di trasporto, si espongono gli orientamenti dell'Autorità per la definizione, in coerenza con le disposizioni del Decreto, delle modalità di svolgimento della PA.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.4** *Si ritengono condivisibili le modalità proposte per la pubblicizzazione dell'avviamento della PA?*

**Q.5** *Si ritiene esaustivo l'elenco delle informazioni che l'impresa di trasporto è tenuta a pubblicare al momento dell'avvio della PA? Quali altre informazioni si ritiene che l'impresa di trasporto debba rendere disponibile?*

#### **4.1 Requisiti per la partecipazione PA e contenuto della relativa richiesta**

Il Decreto prevede che la partecipazione alla PA sia aperta a tutti i soggetti interessati a capacità di nuova realizzazione anche con riferimento a punti di entrata e/o di uscita diversi da quelli per i quali è stata presentata la prima richiesta.

La PA è finalizzata alla realizzazione di potenziamenti della rete di trasporto in maniera coordinata raccogliendo l'interesse e i relativi impegni da parte di tutti i soggetti interessati. L'effetto dei potenziamenti necessari per soddisfare la richiesta pervenuta potrebbe essere limitato ad una sola porzione della rete. Conseguentemente ai fini della programmazione dei potenziamenti potrebbe essere sufficiente raccogliere il relativo interesse solo sulla porzione di rete coinvolta. In altri termini potrebbe risultare più efficiente se la PA avviata in esito alla richiesta di capacità in un punto fosse aperta alla sola presentazione di richieste di accesso presso altri punti della rete di trasporto che insistono sulla stessa porzione di rete interessata dai potenziamenti necessari per soddisfare la richiesta di accesso. In base a questa ipotesi, l'impresa maggiore di trasporto dovrebbe individuare e pubblicare gli elementi che individuano la porzione di rete in relazione alla quale possono essere presentate altre richieste di capacità di nuova realizzazione. Nel caso altri soggetti presentassero, anche successivamente al termine fissato in esito alla procedura così avviata, richieste presso altri punti non appartenenti alla porzione di rete individuata l'impresa maggiore di trasporto dovrebbe aprire una nuova PA, da svolgere contestualmente alla procedura già avviata, ed individuare la porzione di rete da questa interessata.

##### **Spunti per la consultazione**

- Q.6** *Si ritiene opportuno, ai fini di maggiore efficienza del procedimento, che sia previsto che la PA avviata in esito ad una richiesta di accesso riguardi la sola porzione di rete interessata dai potenziamenti necessari per soddisfare tale prima richiesta?*
- Q.7** *Se sì, ritenete necessario che siano definiti i criteri in base ai quali l'impresa maggiore di trasporto individua la porzione di rete interessata, e quali?*

I soggetti interessati a capacità di nuova realizzazione in punti di entrata o di uscita interconnessi con l'estero possono essere individuati nei soggetti che intendono immettere gas in Italia o esportarlo all'estero, in relazione a nuove infrastrutture o potenziamenti di infrastrutture esistenti. Quindi, ai fini della partecipazione alla PA, il richiedente dovrà essere coinvolto in progetti di importazione o esportazione. Anche in questo caso, è bene distinguere il caso dei terminali di rigassificazione con il caso dei gasdotti di interconnessione con altri paesi. Infatti mentre nel primo caso il soggetto titolato a richiedere l'accesso alla rete funzionale alla nuova infrastruttura è l'impresa di rigassificazione, nel secondo caso il soggetto titolato è l'importatore, ovvero relativamente ai punti di uscita, l'esportatore.

Le richieste presentate potranno riguardare sia infrastrutture per le quali è stato riconosciuto un diritto AP o un'esenzione TPA, sia infrastrutture da sviluppare in regime di TPA.

Nel primo caso, ossia nel caso di infrastrutture per le quali è stato rilasciato diritto AP o esenzione TPA, i requisiti in possesso dei richiedenti sono i medesimi previsti al precedente capitolo 2 in relazione alla prima richiesta di accesso e dovranno contenere le medesime attestazioni ed informazioni ivi proposte. Per ciascuna infrastruttura l'impresa di trasporto verificherà la completezza delle richieste pervenute ed in particolare che la capacità richiesta da ciascun soggetto e nel complesso corrisponda all'esenzione TPA e diritto AP rilasciati, ed all'eventuale capacità residua allocata nel caso di infrastrutture UE.

Il rilascio di un'esenzione TPA, come di un diritto AP, costituisce una previsione di deroga rispetto al normale regime di accesso alle infrastrutture del gas per le quali vale in generale

l'obbligo di dare accesso ai terzi. Occorre quindi considerare anche la possibilità che nuova capacità di importazione sia sviluppata in regime di accesso dei terzi, in linea con gli orientamenti espressi in materia dall'Autorità, in particolare nel caso dei terminali di rigassificazione, per i quali ha previsto incentivi tariffari e meccanismi di garanzia dei ricavi per i soggetti che vi investono.

Nel caso di infrastrutture da realizzare in regime di TPA occorre poi distinguere il caso di terminali di rigassificazione dal caso di gasdotti di interconnessione, indipendentemente dal fatto che si tratti di infrastrutture UE o meno.

Nel primo caso un efficiente accesso dei terzi all'infrastruttura può essere perseguito sulla base degli strumenti a disposizione della regolazione nazionale. Al riguardo, con la deliberazione n. 167/05, l'Autorità ha definito le regole di accesso e di erogazione del servizio di rigassificazione. Tali regole potranno essere eventualmente aggiornate in relazione all'evoluzione del mercato nazionale del gas ed internazionale del Gnl.

Nel caso di infrastrutture UE o non UE, invece, occorre considerare che ai fini di un reale ed efficace accesso dei terzi alle nuove capacità di importazione e/o esportazione è necessario che le regole di accesso e di erogazione del servizio, definite in conformità con la normativa europea, siano omogenee lungo l'intero tragitto dell'infrastruttura. Diversamente, anche in ragione delle differenti modalità con cui è stata data applicazione nei diversi Paesi alla normativa europea in materia di accesso alle reti di trasporto del gas, ne potrebbero risultare ingiustificate barriere all'accesso ed ostacoli all'uso efficiente della capacità realizzata, che il terzo pacchetto legislativo comunitario, nel promuovere il coordinamento tra autorità di regolazione e imprese di trasporto a livello regionale ed europeo, ha l'obiettivo di rimuovere.

Al fine di prevenire la formazione di ostacoli ad un efficace accesso dei terzi a gasdotti di interconnessione, si ritiene quindi opportuno che, per ciascuna infrastruttura, le modalità applicative della disciplina dell'accesso e del regolamento del trasporto europei siano definite sulla base del coordinamento fra l'Autorità e le competenti amministrazioni degli altri Stati interessati. In particolare, per quel che qui rileva, l'ambito del predetto coordinamento dovrebbe riguardare le metodologie di accesso alla capacità, di risoluzione delle congestioni la disciplina del mancato utilizzo della capacità conferita.

Dalle considerazioni sopra esposte consegue che ai fini della richiesta di accesso alla rete nazionale di gasdotti funzionali a nuove infrastrutture UE o non UE realizzate in regime di accesso dei terzi siano preventivamente acquisite le necessarie intese per assicurare un efficace implementazione della disciplina relativa all'accesso dei terzi. Le predette intese individueranno anche i soggetti tenuti a presentare la richiesta nonché i relativi termini.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.8** *Ritenete condivisibile che ai fini della partecipazione alla PA in relazione a infrastrutture UE o non UE sviluppate in regime di accesso siano preventivamente stabilito, sulla base di accordi con le autorità di regolazione interessate, le previsioni che assicurino un efficace applicazione della disciplina di accesso dei terzi sull'infrastruttura?*

Al riguardo è utile richiamare il combinato disposto dell'articolo 8, comma 2, e gli articoli 24 e 25 del decreto legislativo n. 164/00 che dispongono che non può essere rifiutato l'accesso alla rete di trasporto ove le opere necessarie per realizzare la capacità che si rende necessaria risultino tecnicamente o economicamente fattibili, e che in ogni caso l'accesso non può essere

rifiutato ove il richiedente sostenga il costo delle opere necessarie. Con le deliberazioni in materia di tariffe dell'attività di trasporto l'Autorità ai fini dello sviluppo delle capacità di trasporto del sistema nazionale, ha definito incentivi per la realizzazione delle nuove capacità prevedendo una remunerazione aggiuntiva e per una durata che si estende oltre il periodo di regolazione. L'assetto tariffario così definito riconosce alla impresa maggiore di trasporto una congrua remunerazione del capitale investito.

Tenuto conto dell'onerosità degli investimenti per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto risulterà opportuno prevedere, anche in coerenza con i predetti accordi, forme di garanzia circa il loro recupero. In linea con le previsioni poste nei casi di realizzazione di nuova capacità della rete nazionale funzionale ad infrastrutture oggetto di esenzione TPA o diritto AP, anche nel caso di nuova capacità di trasporto realizzata per infrastrutture sviluppate in regime di accesso dei terzi, potrebbe essere previsto l'obbligo per i richiedenti di sottoscrivere contratti di trasporto di durata opportuna.

Ciò posto, occorre considerare che il soggetto richiedente è interessato ad avere accesso alla rete nazionale di gasdotti con tempistiche coerenti con l'avviamento della nuova infrastruttura o potenziamento, di conseguenza occorre che il relativo progetto sia ad un grado di avanzamento tale che al momento della successiva richiesta impegnativa di accesso vi siano, anche sotto il profilo autorizzativo, sufficienti garanzie circa la sua effettiva realizzazione in termini compatibili a quelli per i quali è stato preso l'impegno. Se da una parte è necessario che il richiedente possa avere accesso al sistema in coerenza con lo sviluppo delle nuove infrastrutture dall'altra occorre evitare che eventuali ritardi o la mancata o parziale realizzazione del progetto comportino un aggravio di costi per il consumatore in relazione agli investimenti effettuati sulla rete nazionale di trasporto.

La richiesta di partecipazione alla PA non comporta l'impegno alla sottoscrizione del contratto di trasporto, ferma restando la mancata restituzione della cauzione che il richiedente è tenuto a depositare al momento della richiesta. Infatti, la finalità di questa fase della PA è quella di raccogliere le manifestazioni di interesse allo sviluppo delle capacità della rete di trasporto, e relative tempistiche, ai fini della definizione da parte dell'impresa maggiore di trasporto di un piano preliminare di sviluppo della rete di trasporto. Il piano sarà definitivo e impegnativo per la realizzazione da parte delle imprese di trasporto interessate solo dopo la sottoscrizione dei relativi contratti di trasporto a valle della richiesta impegnativa da parte dei soggetti interessati.

Fermo restando che nel caso di infrastrutture per le quali sia stato rilasciato diritto AP o esenzione TPA, il possesso dei requisiti è funzionale alla verifica da parte dell'impresa maggiore di trasporto della completezza delle richieste complessivamente trasmesse, nel caso di infrastrutture sviluppate in regime di accesso dei terzi, il possesso dei sopra individuati requisiti può anche essere attestato al momento della richiesta impegnativa di capacità. La previsione di una cauzione che verrà trattenuta dall'impresa maggiore di trasporto ove il richiedente non presentasse la successiva richiesta impegnativa, costituisce un sufficiente incentivo alla presentazione di richieste per le quali è prevedibile che al momento della formalizzazione dell'impegno i richiedenti dispongano dei requisiti necessari.

In questa fase della PA è comunque necessario che i richiedenti trasmettano in maniera completa le informazioni necessarie alle imprese di trasporto per pianificare lo sviluppo della rete di trasporto in coerenza con lo sviluppo dei progetti in relazione ai quali è richiesto l'accesso. In particolare, dato che come sopra discusso, le richieste di nuova capacità sono in generale relative a nuovi progetti di importazione o esportazione, i richiedenti dovranno fornire informazioni esaustive circa la capacità da realizzare in funzione del complessivo progetto di importazione/esportazione.

Nel caso di richieste di accesso in punti di entrata interconnessi con terminali di rigassificazione sviluppati in regime di accesso dei terzi, la richiesta dovrà quindi essere presentata dall'impresa di rigassificazione che realizza il terminale, che dovrà:

- 1) indicare il punto di entrata della rete nazionale di gasdotti, esistente o da realizzare, la capacità di trasporto richiesta nel medesimo punto e la relativa durata del servizio di trasporto; l'entità e la durata minima della richiesta saranno discussi al paragrafo 6.1
- 2) attestare l'avvenuto versamento all'impresa maggiore di trasporto della cauzione prevista all'articolo 7, comma 2, del Decreto.

Al momento della richiesta impegnativa di capacità l'impresa di rigassificazione dovrà attestare il possesso dell'autorizzazione alla realizzazione del terminale.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.9** *Si ritengono condivisibili i presupposti per la partecipazione alla PA e completi i contenuti della richiesta nel caso di terminali di rigassificazione realizzati in regime di accesso dei terzi?*

#### **4.2 Termine per la presentazione della richiesta**

Questa fase della PA è funzionale alla raccolta di tutte le manifestazioni di interesse in relazione allo sviluppo di nuova capacità di trasporto nella rete nazionale di gasdotti. Si ricorda che le richieste presentate in questa fase non sono impegnative, ma in caso di mancata presentazione della richiesta impegnativa il richiedente perde la cauzione, e conseguentemente sarà necessario che il termine fissato consenta la valutazione circa la propria partecipazione alla PA e gli adempimenti richiesti. D'altra parte occorre considerare che sino a che la PA non si è conclusa con la sottoscrizione di contratti di trasporto, non sarà possibile aprirne di nuove e d'altra parte, nel caso in cui la richiesta fosse presentata in un momento successivo, le tempistiche di messa a disposizione della nuova capacità, sulla base degli impegni di realizzazione precedentemente presi dall'impresa di trasporto, potrebbero risultare non coerenti con le tempistiche individuate dal richiedente nella successiva PA.

Il termine per la presentazione delle richieste dovrà pertanto essere adeguato per la valutazione tecnico economica circa la possibilità di partecipazione alla PA e per la predisposizione degli adempimenti e della documentazione necessaria a tal fine, mentre non dovrà essere eccessivamente esteso in modo da non compromettere la possibilità di rendere disponibili le nuove capacità in linea con le necessità del primo richiedente.

Tenuto conto di quanto sopra si ritiene opportuno che tale termine sia fissato in trenta giorni dalla data di avvio della PA.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.10** *Si ritiene adeguato il termine di trenta giorni per la presentazione di richieste di accesso a seguito dell'apertura della PA?*

### **4.3 Termine per la comunicazione delle capacità conferibili e suo contenuto**

Sulla base delle richieste pervenute, una volta verificatane la corretta compilazione e il contenuto, l'impresa maggiore di trasporto effettuerà uno studio finalizzato ad individuare la capacità che può essere realizzata, i relativi tempi di messa a disposizione della nuova capacità e l'ordine con la quale la stessa viene resa disponibile ai richiedenti sulla base dei criteri definiti nel Decreto, che verranno esaminati successivamente. I tempi per la predisposizione dello studio dovranno essere sufficienti a consentire che esso sia sufficientemente approfondito affinché l'impresa maggiore di trasporto possa assumere i conseguenti impegni per la messa a disposizione della capacità, senza eccessive cautele in riferimento alle relative tempistiche.

In esito alla definizione del piano l'impresa maggiore di trasporto proporrà a ciascun richiedente la capacità conferibile e i relativi tempi minimi di messa a disposizione.

In considerazione di quanto sopra espresso si propone che il termine per la trasmissione delle proposte di conferimento sia fissato in novanta giorni dal termine ultimo per la presentazione delle richieste. Tale termine potrebbe essere ridotto nel caso in cui, oltre ai primi richiedenti, nessun altro soggetto abbia partecipato alla PA. Inoltre in relazione alle richieste per le quali è riconosciuta priorità ai sensi dell'articolo 3, comma 6, del Decreto il termine sarà ridotto a trenta giorni nel caso in cui le infrastrutture necessarie per la richiesta siano comprese nei piani pubblicati dall'impresa di trasporto, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera b) della deliberazione n. 137/02.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.11** *Si ritiene adeguato il termine di novanta giorni per la comunicazione da parte dell'impresa maggiore di trasporto delle capacità conferibili? Si ritiene opportuno prevedere una riduzione del medesimo termine nel caso in cui non vi siano state richieste di accesso nell'ambito della PA?*

La comunicazione dell'impresa maggiore di trasporto al richiedente dovrà contenere le informazioni in base alle quali i richiedenti formuleranno le proprie richieste impegnative di conferimento. A proposito giova ricordare che il Decreto prevede diverse modalità di conferimento ove la richiesta sia soddisfatta con la capacità esistente, ovvero in corso di realizzazione, ovvero con la capacità realizzabile – le relative modalità di determinazione e conferimento delle capacità e l'ordine con le quali vengono proposte ai richiedenti verranno discusse al successivo capitolo 6. La comunicazione dell'impresa maggiore di trasporto dovrà, comunque, contenere le seguenti informazioni:

- a) le capacità di trasporto esistenti, quelle in corso di realizzazione, e quelle eventualmente realizzabili al fine di soddisfare la sua richiesta;
- b) la durata del conferimento delle capacità di cui al punto precedente;
- c) la localizzazione del punto;
- d) i corrispettivi stimati per i nuovi punti di entrata e per i nuovi punti di uscita sulla base dei criteri tariffari in vigore al momento della procedura;
- e) la data entro la quale possono essere rese disponibili le nuove capacità.

Inoltre al fine di rendere più agevoli le successive fasi della PA, si ritiene opportuno che la medesima comunicazione contenga le informazioni necessarie affinché il richiedente possa predisporre correttamente l'eventuale richiesta impegnativa di conferimento, indicando in particolare l'entità minima della capacità e la relativa durata, determinati ai sensi del Decreto



e delle disposizioni dell’Autorità in materia, che il richiedente è tenuto a confermare ove presenti la richiesta impegnativa di conferimento.

La proposta dovrà inoltre contenere la disciplina relativa alla facoltà delle parti (impresa di trasporto e utente) di posporre entro limiti prefissati, la data di messa a disposizione della capacità di trasporto. Difatti, al fine di coordinare i tempi previsti per l’entrata in esercizio della capacità nella rete nazionale dei gasdotti con l’entrata in esercizio dell’infrastruttura a monte (o a valle nel caso di punti di uscita interconnessi con le esportazioni) si ritiene opportuno che le parti successivamente alla data di stipula del contratto di trasporto, e con cadenza regolare, possano richiedere lo slittamento di tale data in un arco di periodo di opportuna durata avente inizio alla data di messa a disposizione della capacità previsto nel contratto di trasporto inizialmente sottoscritto. Al fine di fissare la durata di tale arco temporale occorre contemperare da una parte l’esigenza che esso sia commisurato a ragionevoli ritardi nella realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento o esportazione e dall’altra essere adeguatamente breve in modo tale che il recupero dei relativi investimenti effettuati dalle imprese di trasporto inizi tempestivamente con la realizzazione della nuova capacità. La facoltà di spostare la data di messa a disposizione della capacità nei termini sopra delineati potrà essere esercitata, anche più di una volta, fino a pervenire con congruo anticipo alla determinazione della data definitiva. A tale riguardo si propone il seguente schema:

- la data di messa a disposizione della capacità di trasporto potrà essere posposta rispetto alla data inizialmente prevista nel contratto di trasporto purché contenuta all’interno di un arco temporale di sei mesi decorrente dalla data inizialmente prevista nel contratto di trasporto;
- la data definitiva di messa a disposizione della capacità di trasporto dovrà essere definita con un anticipo non inferiore a tre mesi.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.12** *Si ritiene esaustivo il contenuto individuato per la richiesta di accesso, ed eventualmente quali integrazioni si ritengono necessarie?*

**Q.13** *Si ritengono condivisibili la disciplina proposta per l’individuazione della data definitiva di messa a disposizione della capacità di nuova realizzazione e le relative tempistiche?*

#### **4.4 Termine per la trasmissione della richiesta impegnativa di conferimento**

Il termine a decorrere dalla data della comunicazione da parte dell’impresa maggiore di trasporto di cui al paragrafo precedente dovrà essere sufficiente alla predisposizione della richiesta. Si ritiene che un termine di trenta giorni dal ricevimento della proposta da parte dell’impresa maggiore di trasporto sia sufficiente a tale fine, ferma restando la facoltà per il richiedente di presentare la richiesta impegnativa in anticipo rispetto al termine.

La richiesta impegnativa potrà confermare in tutto o in parte l’iniziale richiesta fermo restando il rispetto degli obblighi in termini di entità e durata del conferimento previsti dal Decreto per i titolari, o beneficiari, di esenzione TPA o di diritto AP, nonché eventualmente definiti dall’Autorità, come discusso al successivo paragrafo 6.

La richiesta impegnativa di conferimento dovrà inoltre contenere l’indicazione della data per la quale si richiede la decorrenza del servizio. Tale data non potrà essere precedente a quella indicata nella proposta dell’impresa maggiore di trasporto.

Qualora la capacità proposta dall'impresa di trasporto non sia successivamente confermata dal richiedente con la richiesta impegnativa di conferimento e le capacità tecnicamente realizzabili non siano risultate sufficienti a soddisfare tutte le richieste, la capacità realizzabile così resasi disponibile sarà messa a disposizione degli altri soggetti la cui richiesta non fosse stata soddisfatta sia in termini di entità che con riferimento alla data di decorrenza del servizio di trasporto.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.14** *Si ritiene adeguato il termine di trenta giorni per la trasmissione all'impresa di trasporto della richiesta impegnativa di conferimento?*

#### **4.5 Cauzione e garanzie finanziarie**

L'articolo 7, comma 1, lettera a), del Decreto stabilisce che il soggetto che effettua la prima richiesta di accesso alla rete nazionale di gasdotti che determina l'avvio della PA, e gli altri soggetti che presentano richiesta di accesso a seguito dell'avvio, versino una cauzione che verrà loro restituita ove essi presentino richiesta impegnativa di conferimento.

Il Decreto prevede, in particolare che l'entità della cauzione sia determinata dalle imprese di trasporto interessate, sulla base dei criteri ivi definiti e di quelli stabiliti dall'Autorità, prevedendo che essa sia commisurata alla capacità giornaliera di trasporto richiesta, e non sia superiore a 100.000 euro.

Al riguardo si ritiene opportuno che l'impresa di trasporto determini l'entità della cauzione, nei limiti sopra indicati, sulla base dei costi che prevede di sostenere per le attività funzionali alla definizione della proposta di conferimento della capacità. Inoltre nel caso la richiesta riguardi più imprese di trasporto è opportuno che esse si coordinano al fine della determinazione dell'entità della cauzione, e che la stessa sia versata ad un'unica impresa, la quale nel caso in cui il richiedente non sottoscriva la richiesta impegnativa di capacità di trasporto, ripartisce fra le imprese di trasporto interessate l'importo da trattenere in proporzione ai relativi costi sostenuti.

Si ritiene inoltre opportuno che, in caso di sottoscrizione della richiesta impegnativa per una quota parziale della capacità proposta, la cauzione sia restituita solo parzialmente ed in misura commisurata alla capacità offerta e non sottoscritta.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.15** *Si ritiene condivisibile la disciplina proposta in merito alla cauzione da versare al momento della richiesta di accesso?*

Il Decreto prevede inoltre che il richiedente presenti garanzie bancarie all'impresa di trasporto in relazione agli impegni presi con la richiesta impegnativa e con la stipula del contratto di trasporto. In materia di garanzie bancarie è bene richiamare le disposizioni contenute nel codice di rete di Snam Rete Gas, che in particolare, per i conferimenti di capacità pluriennali prevede:

- a) una garanzia bancaria pari al 20% del massimo corrispettivo annuo di capacità da presentare al momento della richiesta impegnativa; tale garanzia è restituita ove il richiedente sottoscriva un contratto di trasporto per l'intera capacità oggetto di richiesta impegnativa;
- b) una garanzia bancaria a copertura delle obbligazioni derivanti dal conferimento da presentare al momento della sottoscrizione del contratto pari a un terzo del massimo

- corrispettivo annuo di capacità, ovvero, il possesso di un adeguato rating creditizio fornito da primari organismi internazionali individuato nel medesimo codice;
- c) una garanzia bancaria a copertura delle obbligazioni derivanti dall'erogazione del servizio pari al 3% del massimo corrispettivo annuo di capacità.

La disciplina delle garanzie bancarie contenuta dal Decreto è differenziata a seconda che la capacità esistente e in corso di realizzazione al momento delle richieste per ciascun punto di entrata e di uscita risulti, o meno, interamente disponibile per soddisfare l'intera richiesta di capacità. Nel dettaglio il Decreto prevede che:

1. la garanzia di cui alla precedente lettera a) sia:
  - di entità fino al doppio di quella prevista per il conferimento pluriennale di capacità ove la capacità esistente e in corso di realizzazione al momento delle richieste per ciascun punto di entrata e di uscita risulti interamente disponibile per soddisfare l'intera richiesta di capacità; ovvero, in caso contrario
  - di entità non superiore al 20% del corrispettivo annuo di capacità;
2. la garanzia di cui alla precedente lettera b) sia:
  - di entità fino al doppio di quella prevista per il conferimento pluriennale di capacità ove la capacità esistente e in corso di realizzazione al momento delle richieste per ciascun punto di entrata e di uscita risulti interamente disponibile per soddisfare l'intera richiesta di capacità; ovvero, in caso contrario
  - di entità non superiore al massimo corrispettivo annuo di capacità; tale garanzia è ridotta in misura non superiore al doppio di quella prevista per i contratti di trasporto relativi alla capacità esistente, a decorrere da un tempo non superiore a due anni dall'inizio del servizio di trasporto.
3. la garanzia di cui alla precedente lettera c) sia di entità corrispondente a quella prevista per i contratti di trasporto relativi alle capacità esistenti.

In applicazione della disciplina contenuta nel Decreto si propongono le seguenti modalità applicative per la determinazione delle garanzie bancarie:

1. nel caso in cui al momento delle richieste la capacità esistente o in corso di realizzazione per ciascun punto di entrata e di uscita risulti interamente disponibile per soddisfare l'intera richiesta di capacità:
  - le garanzie bancarie di cui alla precedente lettere a) siano della medesima entità di quelle definite nel codice di rete;
  - le garanzie bancarie di cui alla precedente lettere b) siano della medesima entità di quelle definite nel codice di rete per contratti di durata fino a 5 anni (corrispondente alla durata dei contratti pluriennali di cui alla deliberazione n. 137/02) e di entità corrispondente al valore massimo previsto dal Decreto pari al doppio di quelle previste nel codice di rete per i conferimenti pluriennali (corrispondenti a due terzi del massimo corrispettivo annuo di capacità) per contratti di durata superiore a 5 anni;
  - le garanzie bancarie di cui alla precedente lettere c) siano di importo pari a quelle previste nel codice di rete;
2. nel caso in cui al momento delle richieste la capacità esistente o in corso di realizzazione per ciascun punto di entrata e di uscita non risulti interamente disponibile per soddisfare l'intera richiesta di capacità:

- le garanzie bancarie di cui alla precedente lettere a) siano della medesima entità di quelle definite nel codice di rete; esse attualmente risultano pari al valore massimo previsto dal Decreto;
- le garanzie bancarie di cui alla precedente lettere b) siano pari al valore massimo previsto dal Decreto, ossia pari al valore massimo del corrispettivo annuo di capacità;
- le garanzie bancarie di cui alla precedente lettere c) siano di importo pari a quelle previste nel codice di rete.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.16** *Si ritiene condivisibile la disciplina proposta in merito alle garanzie bancarie?*

**Q.17** *Si ritiene opportuno prevedere forme alternative di garanzia quali il possesso di un adeguato rating creditizio?*

#### **4.6 Risoluzione anticipata del contratto di trasporto e ritardo della messa a disposizione delle capacità**

All'articolo 7, commi da 2 e 4, il Decreto contiene una disciplina relativa a diritti delle parti nella risoluzione anticipata del contratto e nei casi di ritardo nella messa a disposizione della capacità non dipendenti da cause di forza maggiore.

In relazione alla possibilità di risoluzione anticipata del contratto, l'articolo 7, comma 2, integra la disciplina definita nel codice di rete nel quale sono precisate cause ed effetti di tale fattispecie. In particolare il codice di rete prevede che in caso di risoluzione anticipata del contratto l'utente è comunque tenuto al pagamento degli importi dovuti per la capacità riferiti all'intera durata residua del contratto.

Nel caso in cui il periodo intercorrente fra la stipula del contratto e le data di messa a disposizione della capacità sia superiore a due anni il Decreto riconosce all'utente la facoltà di recedere anticipatamente dal contratto. Tale facoltà può essere esercitata entro la metà del periodo sopra individuato e comporta l'applicazione da parte delle imprese di trasporto di una penale. Tale penale, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del decreto è determinata sulla base di criteri stabiliti dall'Autorità, in misura crescente in proporzione al tempo trascorso tra la sottoscrizione del contratto e la data di risoluzione, con un massimo non superiore a 500'000 euro per MSmc/g di capacità richiesta.

In base alla disciplina contenuta nel Decreto si propongono i seguenti criteri: la penale

- è pari al 20% del massimo corrispettivo annuale di capacità ove la risoluzione avvenga il giorno successivo alla stipula del contratto; tale ammontare corrisponde al valore della garanzia bancaria che l'impresa di trasporto ha diritto ad escutere nel caso in cui il richiedente non sottoscriva il contratto di trasporto per l'intero ammontare di capacità per il quale ha fatto richiesta; e
- cresce linearmente sino al valore massimo previsto dal Decreto (500.000 €MSmc/g) relativo alla risoluzione anticipata del contratto che avvenga in corrispondenza del termine ultimo della metà del periodo sopra individuato.

Si ritiene opportuno prevedere anche che ove l'utente richieda, anziché la risoluzione del contratto, una riduzione della capacità conferita, la penale sia applicata pro rata sulla

differenza fra il valore originale della capacità e la capacità risultante dalla richiesta di riduzione.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.18** *Si ritiene condivisibile le modalità applicative proposte della disciplina relativa ai casi di risoluzione anticipata del contratto?*

In relazione a possibili ritardi nella messa a disposizione della capacità, per cause non dipendenti da forza maggiore, il Decreto prevede il riconoscimento di una penale all'utente interessato da parte dell'impresa di trasporto. A tal fine si ritiene opportuno innanzitutto definire gli eventi che possono essere cause di forza maggiore, che escludono l'applicazione della penale, in linea con quanto previsto dal codice di rete di Snam Rete Gas che al capitolo 19, paragrafo 4.2, individua possibili cause di forza maggiore tra le quali compaiono anche fattispecie relative alla realizzazione di gasdotti e tratti di rete.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.19** *Si ritiene appropriato, nel caso di ritardi nella messa a disposizione della capacità, fare riferimento alla disciplina prevista al capitolo 19 del codice di rete? Si ritengono opportuno un'integrazione o modifica della predetta disciplina per il caso in esame?*

Ai fini della determinazione dell'entità della penale occorre da una parte considerare gli eventuali oneri cui va eventualmente incontro l'utente nel caso in cui la capacità non venga messa a disposizione nel tempo previsto e dall'altra parte che essa sia proporzionale ai ricavi derivanti dal conferimento di capacità ed al ritardo.

Gli oneri eventualmente sostenuti dall'utente, tenuto conto che i contratti di importazione prevedono di norma clausole di tipo *take or pay* o *ship or pay*, sono correlati al valore della *commodity*, e generalmente mitigati da clausole di *make up* e *carry forward*. Peraltro, con riferimento all'avviamento di nuove infrastrutture di produzione o trasporto, i contratti di importazione prevedono generalmente clausole che mitigano il rischio associato al ritardo nella realizzazione degli investimenti riconoscendo la facoltà alle parti di rivedere la data di decorrenza delle consegne in relazione alla data di avviamento delle infrastrutture necessarie. In tale ambito, la definizione di una disciplina per la messa a disposizione di capacità di nuova realizzazione nella rete nazionale di trasporto può costituire un utile riferimento per la definizione di corrispondenti clausole nei contratti di importazione.

Occorre anche considerare che gli oneri eventualmente sostenuti dall'utente in relazione a ritardi nella messa a disposizione della capacità di nuova realizzazione potranno essere maggiori ove il ritardo non sia comunicato con adeguato anticipo.

In base alle considerazioni sopra espresse si ritiene opportuno che la penale in parola sia determinata anche tenendo conto del momento in cui viene comunicato il ritardo. In particolare si propone che la penale dovuta dall'impresa di trasporto sia pari al corrispettivo annuo di entrata o di uscita riferito al punto presso il quale si registra il ritardo, adeguato *pro rata temporis* e *pro quota* in base al ritardo con il quale viene resa disponibile la nuova capacità ove il ritardo sia comunicato con anticipo di ventiquattro mesi dalla data di messa a disposizione della capacità. Ove la notifica avvenga successivamente si propone che il corrispettivo venga aumentato del 5% per ogni mese successivo a tale termine (il ventiquattresimo mese precedente alla data di messa a disposizione della capacità) rispetto alla data nella quale avviene la notifica di ritardo.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.20** *Si ritiene condivisibile ed equilibrata la proposta in merito alla determinazione della penale dovuta dall'impresa di trasporto nei casi di ritardo di messa a disposizione della capacità?*

## **5. MODALITÀ DI DETERMINAZIONE DELLA CAPACITÀ ESISTENTE, IN CORSO DI REALIZZAZIONE E DI NUOVA REALIZZAZIONE**

La disciplina relativa al conferimento della capacità contenuta all'articolo 4, commi 1 e 2, del Decreto è differenziata a seconda che la capacità esistente e in corso di realizzazione al momento delle richieste per ciascun punto di entrata e di uscita risulti, o meno, interamente disponibile per soddisfare l'intera richiesta di capacità (articolo 4, commi 1 e 2, del Decreto).

Al fine di definire le modalità applicative del predetto articolo risulta preliminarmente opportuno chiarire le nozioni di capacità esistente, in corso di realizzazione e di nuova realizzazione. Tali nozioni devono essere coerenti con le modalità di determinazione della capacità di trasporto in un punto di entrata e di uscita in una rete magliata, qual è la rete nazionale di trasporto: il codice di rete di Snam Rete Gas definisce la capacità di trasporto in un punto di entrata interconnesso con le importazioni o di uscita interconnesso con le esportazioni come la massima capacità che può essere messa a disposizione degli utenti.

Le capacità di trasporto in tali punti vengono determinate mediante simulazioni idrauliche di trasporto utilizzando criteri differenti per le capacità di trasporto di tipo continuo e quelle di tipo interrompibile. In particolare, come descritto al capitolo 2 del codice di rete, la valutazione delle capacità di trasporto di tipo continuo è basata sull'assunzione che la disponibilità di tali capacità sia garantita in ogni situazione ed in ogni periodo dell'anno termico. Conseguentemente la capacità continua fa riferimento, oltre che ai vincoli gestionali, anche ai vincoli tecnici più gravosi: in particolare, per quanto riguarda gli scenari di trasporto, si considerano le condizioni di prelievo più severe, prevedibili nel corso dell'anno termico, per gli utenti collocati sulla rete (condizioni di esercizio speciali).

È bene inoltre rilevare che la capacità di trasporto in un punto, oltre che dallo scenario di trasporto considerato, dipende, specialmente in un sistema magliato qual è la rete nazionale di gasdotti, anche dalla capacità dei punti di immissione e prelievo attigui.

In base a quanto sopra ai fini di definire la capacità in un punto occorrerà individuare la capacità negli altri punti della rete. Questo è vero sia con riferimento alla capacità esistente che con riferimento alla capacità in corso di realizzazione e alla capacità di nuova realizzazione.

Quindi se è chiaro che la capacità esistente si riferisce alla disponibilità infrastrutturale al momento della richiesta, è necessario ai fini della determinazione della sua entità presso il punto al quale si riferisce la richiesta di accesso fissare la capacità negli altri punti.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 9, del decreto legislativo n. 164/00 la capacità in un punto interconnesso con le importazioni e esportazioni è oggetto di determinazione da parte delle imprese di trasporto che comunicano annualmente al Ministero ed all'Autorità le capacità impegnate e disponibili per un periodo di dieci anni. La capacità continua e la sua quota conferita, relativamente ad ogni punto di entrata interconnesso con l'estero, sono pubblicate sul sito internet dell'impresa maggiore di trasporto con riferimento ad un orizzonte temporale di dieci anni.

Ai fini della definizione dei piani di realizzazione di nuova capacità, è però opportuno verificare che la capacità attribuita a ciascun punto di entrata sia coerente con l'obiettivo di uno sviluppo efficiente del sistema. In altri termini si tratta di verificare se e fino a quale

entità la capacità disponibile in un punto di entrata possa essere “trasferita” presso il punto di entrata in relazione al quale è stata formulata la richiesta di accesso, tenuto conto della necessità di rispettare gli impegni di trasporto sottoscritti e la continuità degli approvvigionamenti.

A tale riguardo si possono prefigurare due approcci potendosi fare riferimento alla capacità contrattualmente impegnata, ovvero alla capacità tecnica delle infrastrutture interconnesse.

Nel primo caso l’impresa di trasporto mantiene in ciascun punto di entrata una capacità pari al minor valore fra la capacità disponibile come risulta dal piano decennale e il valore della capacità contrattualmente impegnata nel medesimo punto. Tale approccio è mirato a perseguire una corrispondenza fra capacità di importazione delle infrastrutture e capacità di trasporto sul sistema italiano che tenga conto dell’effettivo volume giornaliero importabile sulla base dei contratti di approvvigionamento di lungo periodo. Lo sviluppo del sistema di trasporto italiano commisurato ai volumi dei contratti di importazione pluriennali da un lato prefigura un utilizzo intensivo delle capacità realizzate in linea con le disponibilità di gas per le importazioni oggetto di impegno lungo tutta la catena di approvvigionamento, ma dall’altro potrebbe essere di ostacolo a forme di approvvigionamento più flessibili, a beneficio della liquidità del mercato del gas, che sfruttino le eventuali quote disponibili di capacità del trasporto del sistema estero.

In relazione a tale approccio occorre però precisare che, in base alle norme definite in tale materia dall’Autorità con la deliberazione n. 137/02, la capacità nei punti di entrata interconnessi con l’estero può essere impegnata per periodi pluriennali, in un orizzonte che si estende sino a sette anni termici, limitatamente alla quota riferita al volume medio giornaliero dei contratti di importazione che danno titolo a richiedere la capacità. Conseguentemente per seguire tale approccio sarebbe necessario definirne modalità applicative che tengano conto che, per quanto sopra precisato, la capacità di trasporto presso i punti di entrata interconnessi con l’estero conferita su base pluriennale è generalmente inferiore al quantitativo giornaliero massimo che può essere immesso in rete sulla base dei contratti di importazione sottesi.

Il secondo approccio prevede che l’impresa maggiore di trasporto mantiene, ove presente, in ciascun punto di entrata una capacità di trasporto continua corrispondente alla capacità di trasporto del sistema estero. Questo approccio comporta un opportuno coordinamento e scambio di informazioni fra imprese di trasporto dei diversi stati che gestiscono i sistemi interconnessi.

Si propone l’adozione del secondo approccio in quanto più consistente con uno sviluppo del sistema che permetta di perseguire maggiore sicurezza e al tempo flessibilità di utilizzo.

Per quanto riguarda la determinazione della capacità in corso di realizzazione disponibile per soddisfare le richieste di realizzazione di nuova capacità valgono le stesse considerazioni sopra esposte in relazione alla capacità esistente.

Una volta individuata e tenuta ferma la capacità esistente e in corso di realizzazione disponibile presso i punti di entrata esistenti e in corso di realizzazione, l’impresa di trasporto potrà pertanto individuare la capacità che può essere resa disponibile, in virtù dell’attuale assetto della rete, delle realizzazioni in corso e ulteriori, presso i punti di entrata e o uscita, esistenti o di nuova realizzazione, in relazione ai quali è stata presentata la richiesta di accesso nell’ambito della PA.

## **6. CRITERI DI PROPOSTA E DI CONFERIMENTO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO**

Il Decreto definisce i criteri in base ai quali l’impresa di trasporto propone ai richiedenti le capacità disponibili o realizzabili per il conferimento a seguito delle valutazioni condotte sulla

base delle richieste pervenute e conferisce le capacità a seguito delle richieste impegnative di conferimento. Le due fasi sono successive ma i criteri applicati sono necessariamente gli stessi, per cui verranno esaminati unitamente.

I criteri definiti nel Decreto riguardano sia l'individuazione dell'entità e della durata dei conferimenti, che le modalità di risoluzione delle congestioni nei casi in cui le richieste non possano essere completamente soddisfatte. Di seguito verranno esaminati dapprima i criteri relativi a entità e durata dei conferimenti e successivamente i criteri che si applicano in caso di congestione.

### **6.1 Entità e durata del conferimento di capacità**

In base al Decreto sono previsti criteri differenziati in base al tipo di infrastruttura e del titolo (esenzione TPA, diritto AP o accesso regolato) in base al quale è richiesto di accesso.

Per facilitare l'esposizione i criteri di accesso verranno esaminati con riferimento a:

1. terminali di rigassificazione oggetto di esenzione TPA
2. infrastrutture UE oggetto di esenzione TPA
3. infrastrutture non UE in relazione alle quali è stato rilasciato diritto AP
4. terminali di rigassificazione da realizzare in regime di accesso dei terzi.

Si ricorda che, sulla base delle considerazioni espresse al paragrafo 4.1, nel caso di infrastrutture UE o non UE da realizzare in regime di accesso dei terzi è stato proposto che i criteri di partecipazione alla PA siano definiti in linea con accordi fra le autorità di regolazione interessate finalizzati ad assicurare una efficace ed omogenea applicazione della disciplina di accesso dei terzi sull'intera infrastruttura.

Per ciascuno dei casi precedentemente individuati verranno esaminate, ove rilevanti, le modalità di conferimento sia della quota di capacità funzionale alla quota oggetto di esenzione TPA o al diritto AP, che della quota residua.

#### Terminali di rigassificazione oggetto di esenzione TPA

La capacità di nuova realizzazione è conferita all'impresa di rigassificazione:

- a) in misura corrispondente al *send out* massimo dell'impianto e alla durata dell'esenzione ottenuta, ove così richiesto dall'impresa di rigassificazione; ovvero
- b) in una misura minima corrispondente al *send out* massimo dell'impianto riproporzionato sulla base della percentuale di esenzione ottenuta, per la durata dell'esenzione, aumentata in misura corrispondente all'entità e per i periodi per i quali la medesima impresa ha conferito capacità di rigassificazione residua in esito alla procedura di cui all'articolo 6 del Decreto.

La capacità eventualmente non conferita nel caso di cui alla precedente lettera b) potrà essere successivamente richiesta dall'impresa di rigassificazione. Al riguardo si rileva che la deliberazione n. 168/06, ha previsto una deroga, limitatamente ai terminali per i quali alla data dell'entrata in vigore del Decreto era stata rilasciata l'esenzione TPA, alla disciplina della deliberazione n. 137/02 che prevede conferimenti di durata annuale o inferiore all'anno nei punti di entrata interconnessi con terminali di rigassificazione. In particolare la deliberazione n. 168/06 ha previsto:



al comma 6.3 l'obbligo per le imprese di trasporto di garantire la disponibilità delle capacità di trasporto non conferite, per un periodo di 5 anni termici successivi alla data di entrata in esercizio del Terminale stesso;

al comma 6.4 che tali capacità sia conferita secondo la richiesta dell'impresa di rigassificazione.

Tali disposizioni sono funzionali a garantire all'impresa di rigassificazione l'accesso alla capacità di trasporto in linea con l'esecuzione di contratti di rigassificazione eventualmente sottoscritti per la quota di capacità residua, e si ritiene opportuno estenderne la validità anche ai terminali oggetto di esenzione TPA non compresi nell'ambito di applicazione originale.

### **Spunti per la consultazione**

**Q.21** *Si ritengono condivisibili i criteri proposti per il conferimento della capacità in punti di entrata interconnessi con terminali di rigassificazione oggetto di esenzione TPA?*

#### Infrastrutture UE oggetto di esenzione TPA

La capacità di trasporto è conferita:

- a) ai soggetti importatori che beneficiano della quota oggetto di esenzione, in base alle richieste che dovranno essere relative, singolarmente e nel loro insieme, ad una capacità ed una durata corrispondenti all'esenzione accordata;
- b) ai soggetti importatori che utilizzano la quota residua in misura corrispondente alla durata e all'entità dei contratti sottoscritti per l'utilizzo di tale quota.

In relazione a quest'ultimo punto si osserva che, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, del Decreto, la quota di capacità residua dei gasdotti di interconnessione con paesi membri dell'UE è allocata in base a criteri di efficienza, economicità e sicurezza del sistema del gas, secondo condizioni e procedure definite dall'Autorità in accordo con la corrispondente autorità di regolazione dello Stato membro interessato, in applicazione di accordi stabiliti con lo stesso Stato. Il criterio di cui alla precedente lettera b) potrebbe essere quindi integrato in esito ai predetti accordi.

#### Infrastrutture non UE in relazione alle quali è stato rilasciato diritto AP

La capacità di trasporto è conferita:

- a) ai soggetti importatori titolari di diritto AP, in base alle richieste che dovranno essere relative, singolarmente e nel loro insieme, ad una capacità ed una durata corrispondenti ai diritti AP accordati;
- b) per la quota corrispondente alla capacità residua della nuova infrastruttura, ai richiedenti in misura e per la durata determinate in esito alle procedure definite all'articolo 6 del Decreto.

E' bene rilevare che a differenza della disciplina contenuta nella deliberazione n. 137/02 in materia di conferimento di capacità di trasporto<sup>1</sup>, le previsioni contenute all'articolo 6 del

---

<sup>1</sup> Infatti, in base alla deliberazione n. 137/02 un presupposto per l'accesso nei punti di entrata interconnessi con l'estero è il possesso da parte del richiedente di un contratto di importazione – ovvero il complesso di contratti di trasporto e approvvigionamento funzionali a rendere disponibile il gas nel punto di entrata - in coerenza con i termini di durata ed entità della capacità richiesta. Tale previsione è funzionale ad assicurare che il richiedente abbia la disponibilità del gas per l'utilizzo della capacità richiesta; diversamente, potrebbe derivarne il mancato conferimento ai soggetti che dispongono dei contratti di importazione. Tenuto conto che in generale in un punto di entrata interconnesso con l'estero corrisponde una capacità sul gasdotto di importazione a monte, è evidente

Decreto relative al conferimento di capacità di trasporto residua dei nuovi gasdotti di interconnessione con paesi extra UE, non prevedono che il richiedente sia in possesso di un contratto di importazione per volumi di gas e durata coerenti con la richiesta di capacità.

Conseguentemente i soggetti cui viene conferita la capacità di trasporto potrebbero non disporre del contratto di approvvigionamento che consente loro di utilizzare la capacità conferita. Tale previsione impone ai richiedenti di valutare la possibilità che a seguito della sottoscrizione del contratto di trasporto non abbiano la disponibilità del gas a prezzi per loro convenienti. D'altra parte la previsione in parola attribuisce ai soggetti che risultassero conferitari della capacità una prerogativa nei confronti del produttore o del soggetto che dispone del gas. Le disposizioni definite all'articolo 6 del Decreto, nella sostanza, appaiono mirate a perseguire il trasferimento dei vantaggi associati alla prerogativa posseduta dal soggetto conferitario al cliente finale in termini di accesso diretto alle importazioni, di maggiore liquidità del mercato ovvero di sicurezza del sistema.

#### Terminali di rigassificazione da realizzare in regime di accesso dei terzi

La capacità di trasporto è conferita all'impresa di rigassificazione. In termini di entità si ritiene che essa debba essere richiesta e ove disponibile e realizzabile sia conferita in misura pari al *send out* massimo del terminale e per un periodo pari alla massima durata prevista per il conferimento della capacità di rigassificazione ai sensi della deliberazione n. 167/05, ossia cinque anni termici. Successivamente la capacità è conferita secondo i termini previsti dalla deliberazione n. 137/02.

#### **Spunti per la consultazione**

**Q.22** *Si ritengono condivisibili i criteri proposti per il conferimento della capacità in punti di entrata interconnessi con terminali di rigassificazione da realizzare in regime di accesso dei terzi?*

#### **6.2 Criteri di risoluzione delle congestioni e priorità di conferimento**

La capacità tecnicamente realizzabile potrebbe non essere sufficiente a soddisfare interamente le richieste. La questione va esaminata sia sotto il profilo (i) dell'entità della capacità realizzabile che con riferimento a (ii) tempistiche di messa a disposizione della nuova capacità che non permettono di soddisfare le richieste di avvio del servizio richieste.

Il Decreto, all'articolo 3, comma 6, prevede, con riferimento al caso sub (i), che la capacità sia conferita secondo il seguente ordine di priorità:

- a) richieste relative a infrastrutture per le quali è stato accordato un diritto AP o un esenzione TPA, secondo l'ordine con le quali i medesimi esenzione o diritto sono stati accordati.
- b) richieste di conferimento relative ad infrastrutture diverse dalle precedenti con ripartizione pro-quota in base alle richieste.

Con riferimento al caso sub (ii), ossia qualora la tempistica di messa a disposizione delle capacità individuata dall'impresa di trasporto non permetta di soddisfare la data di avvio del servizio richiesta, si propone che l'impresa di trasporto adotti un ordine di priorità analogo a quello sopra descritto relativamente al caso sub (i).

---

che l'impostazione definita nella deliberazione n. 137/02 comporta che il conferimento di capacità di trasporto presso i punti di entrata della rete nazionale si risolve in una "ratifica" degli impegni sottoscritti in relazione alle capacità di trasporto a monte.

**Spunti per la consultazione**

**Q.23** *Si ritengono condivisibili e sufficientemente sviluppati i criteri proposti per la risoluzione delle congestioni e le priorità di conferimento?*