

PRESUPPOSTI PER L'ADOZIONE DI GARANZIE DI LIBERO  
ACCESSO AL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE E  
DI NORME PER LA PREDISPOSIZIONE DEI CODICI DI RETE

Relazione tecnica predisposta ai sensi dell'articolo 2, comma 12, lettera d) ed e), della  
legge 14 novembre 1995, n. 481

**17 luglio 2002**

## *INDICE*

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CONTESTO NORMATIVO .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>IL CODICE DI RETE E GLI OBBLIGHI DEI SOGGETTI CHE SVOLGONO L'ATTIVITA' DI TRASPORTO.....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE .....</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>L'APPROVVIGIONAMENTO NAZIONALE E LE INFRASTRUTTURE AD ESSO FUNZIONALI .....</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>ACCESSO AL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>13</b>
6.1	Obblighi informativi a beneficio dell'Autorità.....	13
6.2	Obblighi informativi a beneficio degli utenti .....	14
6.3	Conferimento di capacità di trasporto .....	14
6.3.1	<i>Procedura di conferimento.....</i>	<i>15</i>
6.3.2	<i>Accesso alle nuove capacità di trasporto.....</i>	<i>16</i>
<b>7.</b>	<b>EROGAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>18</b>
7.1	Condizioni minime per l'esecuzione dei contratti .....	18
7.1.1	<i>Corrispettivi per il bilanciamento .....</i>	<i>19</i>
<b>8.</b>	<b>DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI.....</b>	<b>20</b>
8.1	Adozione e aggiornamento del codice di rete .....	20

## **1. INTRODUZIONE**

Con il presente provvedimento, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) definisce i criteri atti a garantire a tutti gli utenti la libertà di accesso a parità di condizioni, la massima imparzialità del trasporto e del dispacciamento in condizioni di normale esercizio e gli obblighi dei soggetti che svolgono le attività di trasporto e di dispacciamento, ai sensi dell'articolo 24, comma 5, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 di attuazione della direttiva europea 98/30/CE, recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale, a norma dell'articolo 41 della legge 17 maggio 1999, n. 144 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00).

Saranno definiti con successivo provvedimento i criteri di realizzabilità tecnica ed economica degli allacciamenti alle reti di trasporto che li rendano obbligatori, se richiesti da un utente, ai sensi dell'articolo 8, comma 2 del decreto legislativo n.164/00. Tali criteri riguardano la *connessione* alle reti di trasporto, che costituisce il presupposto materiale alla libertà di accesso.

## **2. CONTESTO NORMATIVO**

Ai fini di definire il quadro legislativo di riferimento in cui opera l'Autorità in materia di accesso e utilizzo regolato delle attività di trasporto e dispacciamento del sistema nazionale del gas, è necessario richiamare l'articolo 1 e l'articolo 2, comma 12, lettera d) della legge 14 novembre 1995, n. 481 (di seguito: legge n. 481/95), nonché l'articolo 1 bis del decreto legislativo 31 maggio 1994 n.332 convertito con modificazioni in legge 30 luglio 1994, n.474.

L'articolo 2, comma 12, lettera d), della legge n.481/95, prevede che l'Autorità “propone la modifica delle clausole delle concessioni e delle convenzioni, comprese quelle relative all'esercizio in esclusiva, delle autorizzazioni, dei contratti di programma in essere e delle condizioni di svolgimento dei servizi, ove ciò sia richiesto dall'andamento del mercato o dalle ragionevoli esigenze degli utenti, definendo altresì le condizioni tecnico-economiche di accesso e di interconnessione alle reti, ove previsti dalla normativa vigente”.

Questi compiti sono rivolti al perseguimento della finalità stabilita dall'articolo 1 della legge n.481/95, che è quella di “garantire la promozione della concorrenza e dell'efficienza nel settore dei servizi di pubblica utilità”, come anche al mantenimento della garanzia disposta dall'articolo 1 bis del decreto legislativo n.332/94 convertito con modificazioni nella legge n.474/94: “Le dismissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici nelle società di cui all'articolo 2 sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolarizzazione delle tariffe e il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse pubblico”.

L'articolo 41 della legge 17 maggio 1999, n.144 di attuazione della direttiva europea 98/30/CE (di seguito: legge n.144/99) fa salvo l'impianto del sistema di regolazione del settore del gas come definito dalla legge n.481/95, in quanto l'articolo 41, comma 1, lettera a) vincola il Governo a rispettare i poteri dell'Autorità e il comma 1, lettera f) del

medesimo articolo prevede il rispetto del principio volto a garantire condizioni trasparenti e non discriminatorie per l'accesso regolato al sistema nazionale del gas.

L'articolo 2, comma 20, lettera a), della legge n. 481/95 attribuisce all'Autorità il potere di richiedere ai soggetti esercenti i servizi di pubblica utilità "informazioni e documenti sulle loro attività".

Il decreto legislativo n. 164/00, nel dare attuazione all'articolo 41 della legge n.144/99, ha ridisegnato interamente la struttura del settore del gas in Italia, prevedendo che le attività di importazione, esportazione, trasporto e dispacciamento, distribuzione e vendita di gas naturale in qualunque sua forma e comunque utilizzato siano libere e aperte alla concorrenza, nei limiti delle disposizioni del medesimo decreto, e ha stabilito le condizioni per l'accesso regolato al sistema nazionale del gas.

All'articolo 2, comma 1 del predetto decreto legislativo sono fra l'altro individuati:

- alla lettera j) il *dispacciamento* come "l'attività diretta ad impartire disposizioni per l'utilizzazione e l'esercizio coordinato degli impianti di coltivazione, di stoccaggio, della rete di trasporto e di distribuzione e dei servizi accessori";
- alla lettera n) la *distribuzione* come "il trasporto di gas naturale attraverso reti di gasdotti locali per la consegna ai clienti";
- alla lettera ii) il *trasporto* come "il trasporto di gas naturale attraverso la rete di gasdotti, esclusi i gasdotti di coltivazione e le reti di distribuzione".

L'articolo 9 del decreto legislativo n.164/00 ha definito i criteri in base ai quali il Ministero delle attività produttive individua i gasdotti di trasporto che formano la rete nazionale di gasdotti, e provvede ai relativi aggiornamenti. La rete nazionale di gasdotti è stata individuata con decreto ministeriale 22 dicembre 2000, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n.18, del 23 gennaio 2001.

L'articolo 2, comma 1, lettera n) e l'articolo 14, commi 1 e 4, del decreto legislativo n. 164/00, individuano le reti di distribuzione come le reti di gasdotti sulle quali si esercita l'attività di distribuzione, quale servizio pubblico di trasporto locale per la consegna ai clienti, affidato mediante gara dagli enti locali i quali regolano i loro rapporti con il gestore del servizio mediante appositi contratti di servizio, sulla base di un contratto tipo predisposto dall'Autorità e approvato dal Ministero delle attività produttive, ai sensi dell'articolo 14, comma 1 del medesimo decreto, e al termine del periodo di affidamento rientrano nella piena disponibilità delle reti e degli impianti.

La deliberazione dell'Autorità 28 dicembre 2000, n.237/00 definisce l'impianto di distribuzione "una rete di gasdotti locali integrati funzionalmente, per mezzo dei quali è esercitata l'attività di distribuzione; l'impianto di distribuzione è costituito dall'insieme di punti di alimentazione della rete di gasdotti locali, dalla stessa rete, dai gruppi di riduzione e/o dai gruppi di riduzione finale, dagli impianti di derivazione di utenza fino ai punti di consegna o di vendita e dai gruppi di misura; l'impianto di distribuzione può essere gestito da uno o più esercenti".

Le reti di gasdotti che operano il trasporto in ambito prevalentemente regionale restano individuate per differenza, in quanto non appartenenti né alla rete nazionale di gasdotti, né a reti di distribuzione.

L'articolo 8, comma 1 del decreto legislativo n.164/00 stabilisce che l'attività di trasporto è attività di interesse pubblico.

L'articolo 8, comma 4 del decreto legislativo n. 164/00 prevede, tra l'altro, che l'Autorità vigili "affinché l'attività di trasporto e dispacciamento sia svolta in modo da non ostacolare la parità di condizioni di accesso al sistema, nonché sulla corretta applicazione del codice di rete". A tal fine sono rilevanti, in quanto strumentalmente essenziale, all'effettivo esercizio della funzione di vigilanza, non solo il potere dell'Autorità di richiedere agli esercenti i servizi di pubblica utilità nei settori di propria competenza, "informazioni e documenti sulle loro attività", ai sensi del citato articolo 2, comma 20, lettera a), della legge n. 481/95, ma anche il potere di imporre obblighi informativi agli utenti del servizio stesso.

Gli articoli 24, 25 e 26 del decreto legislativo n.164/00 definiscono norme, procedure e obblighi in tema di disciplina dell'accesso al sistema nazionale del gas.

L'articolo 24, comma 1 stabilisce l'obbligo per le imprese di gas naturale di permettere l'accesso a coloro che ne facciano richiesta nel rispetto delle condizioni tecniche di accesso e di interconnessione.

Il comma 2 del medesimo articolo indica che le imprese di gas naturale possono rifiutare l'accesso "al sistema del gas alle altre imprese o ai clienti idonei che ne facciano richiesta solo nel caso in cui esse non dispongano della capacità necessaria, o nel caso in cui l'accesso al sistema impedirebbe loro di svolgere gli obblighi di servizio pubblico cui sono soggette, ovvero nel caso in cui dall'accesso derivino gravi difficoltà economiche e finanziarie ad imprese del gas naturale operanti nel sistema, in relazione a contratti di tipo *take or pay* sottoscritti prima dell'entrata in vigore della direttiva 98/30/CE".

Il comma 5 del medesimo articolo prevede, tra l'altro, che l'Autorità fissi "i criteri atti a garantire a tutti gli utenti della rete del gas la libertà di accesso, a parità di condizioni, la massima imparzialità e neutralità delle attività del trasporto e del dispacciamento in condizioni di normale esercizio" e che fissi anche "gli obblighi dei soggetti che svolgono le attività di trasporto e di dispacciamento del gas". Ai sensi delle disposizioni del suddetto comma, entro tre mesi dalla pubblicazione del provvedimento che fissa i criteri di cui sopra, le imprese di trasporto "adottano il proprio codice di rete, che è trasmesso all'Autorità che ne verifica la conformità ai suddetti criteri" e, "trascorsi tre mesi dalla trasmissione senza comunicazioni da parte dell'Autorità, il codice di rete si intende conforme".

Le disposizioni del citato articolo 24 configurano una particolare declinazione del più generale potere dell'Autorità di definire condizioni tecnico-economiche di accesso e di interconnessione alle reti, di cui al citato articolo 2, comma 12, lettera d), della legge n. 481/95, e verranno approfondite nel capitolo 3.

L'articolo 25, comma 1, del decreto legislativo n. 164/00, dispone che "nel caso in cui il rifiuto dell'accesso derivi da mancanza di capacità o di connessione, o dall'impedimento ad assolvere obblighi di servizio pubblico, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas verifica che le opere necessarie per ovviare a tale mancanza o impedimento non risultino tecnicamente o economicamente fattibili in base ai criteri di cui agli articoli 8, comma 2, e 16, comma 2 del medesimo decreto. L'accesso non può

essere rifiutato ove il cliente sostenga il costo delle opere necessarie per ovviare alla mancanza di capacità o di connessione”.

Giova precisare sin da ora che l'articolo 25 del decreto legislativo n. 164/00 declina una deroga generale ai principi posti dall'articolo 24: qualora la capacità sia scarsa e l'utente realizzi a proprie spese le strutture necessarie ad ovviare a siffatta carenza l'accesso non può essere negato. Tale regola si risolve, in termini positivi, nel senso che a detto utente viene riconosciuto un *diritto di accesso prioritario* attraverso le strutture dallo stesso apprestate.

L'articolo 18, comma 6, del decreto legislativo n. 164/00, prevede che l'Autorità definisca un corrispettivo che i soggetti che effettuano la vendita di gas naturale, nel caso essi utilizzino, per sopperire a temporanee richieste dei clienti superiori a quanto concordato, ulteriori capacità di trasporto, stoccaggio e di modulazione oltre quanto impegnato, debbano versare ai soggetti che svolgono le connesse attività di trasporto e dispacciamento e di stoccaggio, ai fini del bilanciamento del sistema o per la tempestiva reintegrazione degli stoccaggi.

A tale proposito, l'Autorità ha istituito, ai sensi delle delibere 3 agosto 2000, n. 146/00 e n. 150/00, un gruppo di lavoro informale in materia di corrispettivi per il bilanciamento del sistema e di pubblicazione dei dati relativi al processi di conferimento delle capacità nell'ambito dei provvedimenti di cui agli articoli 20, comma 2, e 24, comma 5, del decreto legislativo n. 164/00 (di seguito: gruppo di lavoro).

Ai sensi dell'articolo 35, comma 1 del decreto legislativo n.164/00, l'Autorità è competente per risolvere in sede amministrativa le controversie, anche transfrontaliere, relative all'accesso al sistema del gas naturale (in recepimento dell'indicazione dell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva europea 98/30/CE).

Nel nuovo contesto normativo risultano pertanto identificate le attività che, pur libere e aperte alla concorrenza, sono regolate dall'Autorità e gli ambiti in cui le stesse attività sono esercitate.

Tra le attività regolate rientrano quelle di trasporto e dispacciamento esercitate attraverso reti di gasdotti (con le relative pertinenze infrastrutturali, quali gli impianti di compressione, di riduzione e regolazione della pressione) nell'ambito del sistema nazionale del gas.

Per quanto sopra detto, risulta ben radicato un provvedimento dell'Autorità in materia di garanzie di accesso e di utilizzo regolato delle attività di trasporto e dispacciamento sulle reti di gasdotti, nonché di obblighi dei soggetti che le esercitano, diretto a garantire condizioni trasparenti e non discriminatorie agli utilizzatori del servizio di trasporto e dispacciamento (di seguito: servizio di trasporto, inteso come il servizio offerto con le attività di trasporto e dispacciamento). Tale provvedimento costituisce un passaggio fondamentale per la promozione della concorrenza e il perseguimento delle finalità che l'Autorità è chiamata a perseguire secondo il disposto dell'articolo 1, comma 1, della legge n.481/95.

Sono di seguito richiamati i provvedimenti emanati dall'Autorità, collegati al presente provvedimento:

- a) la deliberazione 30 maggio 2001, n. 120/01, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale, n. 147 del 27 giugno 2001, recante la “definizione di criteri per la determinazione delle tariffe per il trasporto e dispacciamento del gas naturale e per l’utilizzo dei terminali di Gnl” (di seguito: deliberazione n. 120/01), in cui sono contenute, tra l’altro, disposizioni transitorie in materia di conferimento delle capacità e dei corrispettivi per il bilanciamento del sistema;
- b) la deliberazione 21 dicembre 2001, n.311/01, “direttiva per le separazioni contabile e amministrativa per i soggetti giuridici che operano nel settore del gas e relativi obblighi di pubblicazione e comunicazione”;
- c) la Comunicazione del 18 settembre 2001, con cui l’Autorità fornisce chiarimenti in ordine all’attuazione della deliberazione n. 120/01 e alla disciplina di accesso alle reti di trasporto di gas naturale;
- d) la deliberazione 27 febbraio 2002, n. 26/02, recante criteri per la determinazione delle tariffe di stoccaggio del gas naturale (di seguito: deliberazione n.26/02);
- e) la deliberazione 15 maggio 2002, n. 91/02, recante la disciplina dell’accesso di cui all’articolo 25, comma 1, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164/00, nel caso di realizzazione di nuovi terminali di gas naturale liquefatto e di loro potenziamento (di seguito: deliberazione n. 91/02).

### **3. IL CODICE DI RETE E GLI OBBLIGHI DEI SOGGETTI CHE SVOLGONO L'ATTIVITA' DI TRASPORTO**

L’articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo n. 164/00 definisce il codice di rete come “codice contenente regole e modalità per la gestione e il funzionamento della rete”.

La dizione “codice” ha scarsi precedenti nell’ordinamento italiano, almeno come codice di regole e modalità di gestione e funzionamento adottato da un’impresa.

Nel settore dell’energia elettrica, la società Gestore della rete di trasmissione nazionale Spa (di seguito: Grtn) ha adottato un “codice di trasmissione e dispacciamento”, ai sensi della direttiva 21 gennaio 2000 del Ministro dell’industria, del commercio e dell’artigianato, che disciplina le attività e i rapporti del Grtn con gli utenti e i proprietari della rete di trasmissione nazionale. In quanto adottato da un’azienda pubblica, qual è il Grtn, concessionaria esclusiva di un pubblico servizio, tale codice si configura come un disciplinare tecnico-amministrativo.

Il codice di rete previsto dal decreto legislativo n.164/00, viene invece adottato da una libera impresa e come tale si iscrive nel perimetro dell’autonomia dei soggetti economici privati, pur con i vincoli stabiliti per essi dallo stesso decreto, integrati anche dai criteri e dagli obblighi fissati dall’Autorità ai sensi dell’articolo 24, comma 5 del medesimo decreto, nonché dalla verifica da parte della stessa Autorità della conformità del codice di rete ai suddetti criteri, e dalla sua vigilanza del rispetto dei suddetti obblighi.

La verifica dell'Autorità condiziona la validità del codice di rete il quale, una volta approvato, costituisce la fonte normativa dell'erogazione del servizio di trasporto, integrante le condizioni generali di un contratto per adesione.

Nel codice di rete si possono distinguere le seguenti tipologie di regole e modalità di gestione e funzionamento:

- a) le *regole e modalità di accesso* con le quali l'impresa di trasporto disciplina la propria attività precontrattuale, finalizzata ad individuare l'utente col quale l'impresa medesima è tenuta a stipulare il relativo contratto, nonché a determinare la capacità di trasporto rilevante ai fini dell'esecuzione del contratto medesimo.

Questa materia viene regolata dall'Autorità con norme ad alto grado di autoesecutività ("obblighi"), per quanto è necessario alla garanzia del conseguimento degli obiettivi di promozione della concorrenza, di libertà di accesso, di imparzialità e di neutralità, anche in base all'esperienza dei conferimenti effettuati per l'anno termico 2001-2002, secondo le disposizioni urgenti in materia di *conferimento di capacità*, contenute negli articoli 14 e 15 della deliberazione, n.120/01. Più recentemente, anche per lo stoccaggio l'Autorità ha introdotto disposizioni urgenti in materia di conferimento della relativa capacità, con gli articoli 10 e 11 della deliberazione n. 26/02;

- b) le *regole e modalità di uso* aventi ad oggetto l'erogazione del servizio di trasporto, secondo i termini dei singoli rapporti contrattuali.

Questa materia viene regolata dall'Autorità con norme di maggiore generalità ("criteri") per la cui applicazione l'impresa di trasporto conserva un maggiore grado di autonomia nella propria "autoregolazione controllata";

- c) le *regole e modalità di connessione* aventi ad oggetto il presupposto materiale alla libertà di accesso, costituito dalla realizzazione e gestione dei punti di consegna e dei punti di riconsegna.

Questa materia viene regolata dall'Autorità con altro provvedimento, ai sensi dell'articolo 8, comma 2 del decreto legislativo n.164/00, anche in considerazione del fatto che riguarda un rapporto intercorrente fra l'impresa di trasporto e un soggetto (cliente finale, o impresa di distribuzione, o altra impresa di trasporto, o impresa di produzione) che in linea di principio è diverso dall'utilizzatore del servizio di trasporto.

Per le analogie che l'impostazione del decreto legislativo n.164/00 ha con l'esperienza inglese, si ritiene opportuno riferire il codice di rete, per quanto non indicato espressamente dalla norma legislativa, al paradigma "contrattuale" del *Network Code*, e al suo contesto di "autoregolazione controllata", pur con le varianti suggerite dalle diversità strutturali e ordinamentali fra la situazione inglese e quella italiana.

Per l'aspetto strutturale, occorre osservare che nel Regno Unito le attività di trasporto e distribuzione sono svolte, in massima parte, da un'unica grande impresa (BG Transco), mentre in Italia esistono più imprese di trasporto e numerose imprese di distribuzione. Il *Network Code* inglese è strutturato in un insieme di condizioni generali di fornitura del servizio di trasporto (è compreso nel contesto inglese anche il servizio di trasporto su rete locale, ovvero, il servizio di distribuzione), con l'esclusione delle determinazioni che sono specifiche dei singoli rapporti contrattuali (quali ad esempio, i nomi dei



contraenti, la scelta dei servizi fra quelli contemplati nel codice, la scelta della durata fra quelle contemplate, le quantità contrattuali). Il paradigma inglese offre quindi con il *Network Code* un documento che riguarda le due attività di trasporto e di distribuzione, mentre nell'ordinamento italiano si prevedono codici di rete distinti per le due attività, trasporto e distribuzione (con le relative attività di dispacciamento) in ragione della separazione societaria appena ricordata, e distinti per impresa.

Per l'aspetto ordinamentale, occorre osservare che il regolatore inglese è in grado di trovare nella tradizione giurisdizionale di "*common law*" i modi più idonei a garantire la regolazione delle imprese di trasporto nella forma di "autoregolazione controllata", mentre in Italia questa forma si deve inscrivere in una diversa tradizione giurisdizionale e amministrativa.

Si osserva infine che alcuni degli obblighi da fissare ai sensi dell'articolo 24, comma 5, rispondono a esigenze di garanzia verso il sistema, che nel paradigma inglese sono corrisposte dalle condizioni di rilascio dell'autorizzazione (*PGT Licence*) prevista per quelle imprese di trasporto.

#### **4. IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE**

L'Autorità ha emanato, il 13 marzo 2001, il documento per la consultazione "Garanzie di libero accesso alle attività di trasporto e dispacciamento: criteri per la predisposizione dei codici di rete e obblighi dei soggetti che svolgono tali attività".

Gli aspetti maggiormente significativi per la liberalizzazione del mercato interno del gas naturale e per la sicurezza dell'approvvigionamento, posti a consultazione, riguardavano:

- l'organizzazione del codice di rete;
- il conferimento delle capacità di trasporto;
- il bilanciamento;
- i servizi offerti;
- gli aspetti relativi alla qualità del servizio;
- il coordinamento con le altre attività della filiera del gas
- la programmazione della domanda e dei potenziamenti delle infrastrutture di trasporto;
- le procedure di aggiornamento del codice di rete.

Hanno dato una risposta scritta al documento, contribuendo con osservazioni e proposte, i seguenti soggetti: Aiget, Bg Italia, Bp Italia, Cinergy Global Trading, Confindustria, Edison Gas, Exxon Mobil, Enel, Energia, Eni Divisione Agip, Federgasacqua, Gasit, Italgas, Mirant, Plurigas, Simea, Rete Gas Italia (oggi: Snam Rete Gas), Snam Mercato (oggi: Eni Divisione Gas & Power), Tmpc, Unapace.

In sede di elaborazione del provvedimento si è tenuto conto di quanto emerso durante il processo di consultazione, nonché dell'attività di studio e approfondimento effettuata

dal gruppo di lavoro, cui hanno partecipato i rappresentanti di imprese e di utenti delle reti, dell'Autorità e del Ministero delle attività produttive.

## **5. L'APPROVVIGIONAMENTO NAZIONALE E LE INFRASTRUTTURE AD ESSO FUNZIONALI**

Il sistema del gas naturale in Italia è fortemente dipendente dagli approvvigionamenti dall'estero, in particolare da Paesi non appartenenti all'Unione Europea.

All'approvvigionamento nazionale di gas si fa attualmente fronte in maniera prevalente per mezzo di gasdotti di importazione, la cui capacità di trasporto è strettamente commisurata al soddisfacimento della domanda. Tenuto conto dei potenziamenti già programmati, essa può ritenersi sufficiente per il mero aspetto quantitativo nel breve periodo.

Tale situazione incide negativamente sull'approvvigionamento di gas in Italia per quanto riguarda sia la sicurezza, sia il costo, nella misura in cui questi aspetti dipendono dalla diversificazione delle fonti e dalla concorrenza fra gli operatori. Si ritiene pertanto necessario favorire la realizzazione di opere che contribuiscano alla diversificazione geografica e tipologica delle fonti di approvvigionamento e favoriscano l'accesso al mercato nazionale di nuovi operatori, e concorrano alla riduzione del rischio di formazione di cartelli dei produttori e al contenimento del loro potere di mercato.

A tale fine assumono importanza la realizzazione di nuovi terminali di Gnl e il loro potenziamento (materia della deliberazione n. 91/02) come anche la realizzazione di nuovi gasdotti finalizzati al trasporto di gas naturale da sistemi esteri interconnessi al sistema nazionale del gas, o il potenziamento di gasdotti esistenti.

L'importanza del potenziamento delle infrastrutture di importazione è indicata anche nel Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2002-2006 (di seguito: DPEF 2002-2006), al capitolo III.2.7, e ribadita nello schema di Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2003-2007 (di seguito: DPEF 2003-2007) approvato dal Consiglio dei ministri il 5 luglio 2002 e attualmente al vaglio del Parlamento.

Questi interventi richiedono ingenti investimenti e garanzie per la copertura dei costi, anche a motivo dei tempi necessari per la formazione di un mercato europeo interno del gas naturale concorrenziale. Per l'incremento degli investimenti in nuove attività di trasporto occorre assicurare per una congrua durata le condizioni di economicità e di redditività e perciò l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della loro gestione. Risulta in altri termini opportuno prevedere una garanzia pluriennale del flusso dei ricavi risultanti dalla gestione delle nuove capacità di trasporto che vengono allestite.

Occorre, inoltre, osservare che il mercato internazionale del gas, rilevante ai fini dell'approvvigionamento, è allo stato attuale caratterizzato dalla prassi di negoziare contratti di importazione di durata pluriennale di tipo *take or pay*, o comunque connotati dalla previsione di impegni di prelievo annuali garantiti e flessibilità variabili.

I contratti di importazione pluriennali attivi hanno durata residua compresa fra 15 e 20 anni, per il 53% del volume complessivo importato tramite contratti pluriennali, compresa fra 10 e 15 anni per il 39% di quel volume, e inferiore a 10 anni per il restante 8%.

Una delle condizioni ricercate da chi sottoscrive un contratto pluriennale di approvvigionamento, con obblighi di *take or pay*, è quella di contenere il rischio del rifiuto di accesso al mercato designato, assicurandosi la capacità di trasporto in entrata, per un periodo commisurato all'impegno di approvvigionamento assunto (tenendo conto della possibilità della sua rinegoziazione, quale risulta dalla prassi del settore).

Secondo le stime dell'Autorità, le immissioni previste nel 2010 da strutture esistenti, per contratti di approvvigionamento in vigore, sono quelle indicate qui di seguito.

*Immissioni al 2010 da strutture esistenti (miliardi di metri cubi all'anno)*

Da importazioni via gasdotto	70
Da importazione di Gnl (Panigaglia)	3,5
Da produzione nazionale	8,5-12,5
Totale	82-86

Di seguito sono indicati i prelievi previsti per l'anno 2010 e per l'anno 2020.

*Prelievi previsti al 2010 (miliardi di metri cubi all'anno)*

Autorità 2000	89-98
Snam Rete Gas	93
Enel	96
Unione Petrolifera 2002	88
EIA/DOE 2002	88
IEA 2001	85

*Prelievi previsti al 2020 (miliardi di metri cubi all'anno)*

EIA/DOE 2002	107
IEA 2001	109

La realizzazione di questi scenari richiede il potenziamento delle infrastrutture di importazione oggi esistenti, e la sottoscrizione di nuovi contratti di importazione. Alcuni di questi potenziamenti sono già in programma, come quello per il nuovo gasdotto di importazione dalla Libia, per circa 8 miliardi di metri cubi all'anno, e quello

per il gasdotto con punto di entrata a Tarvisio, in relazione al completamento del quarto contratto di acquisto di gas russo, da parte di Eni.

Le capacità di trasporto continue dall'estero pubblicate dal Ministero delle attività produttive nel Bollettino ufficiale degli idrocarburi e della geotermia per l'anno termico 2002-2003, ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del decreto legislativo n. 164/00 (rispetto alle quali si misura l'incremento di capacità di trasporto di cui all'articolo 11, comma 3), per i punti di interconnessione via gasdotto assommano a 225,6 milioni di metri cubi al giorno, alle condizioni standard di temperatura e di pressione, equivalenti mediamente a 70 miliardi di metri cubi all'anno.

Al fine dell'equivalenza fra la capacità di trasporto espressa in milioni di metri cubi al giorno e la corrispondente capacità media di importazione, espressa in miliardi di metri cubi all'anno, si è applicato il fattore di carico medio delle importazioni, come definito all'articolo 2, comma 2, lettera b) del decreto ministeriale 9 maggio 2001, e fissato pari a 0,85 dall'articolo 2, comma 8 del medesimo decreto.

Con la realizzazione entro il 2015 di nuova capacità via gasdotto per 75 milioni di metri cubi al giorno (limite stabilito dall'articolo 11, comma 3 del provvedimento, ai fini del riconoscimento della priorità di accesso), si stima che la capacità di importazione annua via gasdotto venga incrementata mediamente di circa 23 miliardi di metri cubi.

Con tale nuovo apporto, il sistema nazionale del gas disporrebbe entro il 2015 di una capacità annua complessiva di approvvigionamento di circa 105-111 miliardi di metri cubi, sufficiente a non porre vincolo al soddisfacimento in condizioni di concorrenza della domanda prevedibile per quell'anno, di circa 100 miliardi di metri cubi (ottenuta per interpolazione delle stime disponibili per il 2010 e il 2020, nell'ipotesi di sviluppo medio del sistema economico), e a mantenere sostanzialmente la medesima condizione anche fino al 2020, e oltre.

Le condizioni di concorrenza saranno favorite anche dalla costruzione di nuovi terminali di Gnl, di cui alla deliberazione n. 91/02. La differenziazione dei terminali di Gnl dai gasdotti, specie sotto l'aspetto della loro efficacia nella diversificazione (anche dinamica) delle fonti di approvvigionamento, e l'incertezza di scenario nel medio-lungo periodo suggeriscono di non porre vincoli alla scelta fra l'uno e l'altro modo di approvvigionamento, oltre a quelli derivanti dalle normali considerazioni economiche. Il limite di nuova capacità, ai fini del riconoscimento dell'accesso prioritario, vale perciò disgiuntamente, per i nuovi gasdotti e per i nuovi terminali di Gnl.

A completamento dello scenario di approvvigionamento, si citano infine i contratti di importazione via gasdotto di durata non superiore a 12 mesi con scadenza nel 2002, attivati nel corso dell'anno termico 2001-2002 e/o validi sino al termine del 2002, riguardanti complessivamente importazioni annue per circa 2 miliardi di metri cubi. La loro durata è inferiore a 5 mesi per il 25% di tale volume, compresa fra 5 e 9 mesi per il 17% del medesimo volume, e compresa fra 9 e 12 mesi per il restante 58%.

Non si formulano stime per la loro entità relativamente all'anno 2010 e oltre, ritenendo che le dotazioni infrastrutturali e le condizioni di apertura a terzi qui considerate (per il 20% della nuova capacità, ai sensi dell'articolo 11 del presente provvedimento, e ai sensi della deliberazione n. 91/02 per i nuovi terminali di Gnl) potranno favorire notevolmente anche questa componente.

Nell'Unione Europea è attualmente in corso un dibattito in merito alla necessità di garantire condizioni economiche e finanziarie tali da incentivare lo sviluppo di infrastrutture di approvvigionamento. Nella comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo del 21 dicembre 2001 "*European Energy Infrastructure*", nella quale si formula la previsione di un aumento del consumo di gas in Europa del 60% entro l'anno 2020, si riconosce la necessità di intraprendere azioni per assicurare l'esistenza di condizioni economiche e finanziarie favorevoli agli investimenti di lungo termine nelle infrastrutture di approvvigionamento del gas, di cui i contratti di approvvigionamento pluriennali (con clausole *take or pay*) rimangono un elemento importante.

## **6. ACCESSO AL SERVIZIO DI TRASPORTO**

Al fine di garantire la massima imparzialità e trasparenza nell'accesso al servizio di trasporto, l'Autorità ha definito per la fase precontrattuale norme ad elevato grado di autoesecutività, lasciando minore discrezionalità all'autoregolazione controllata delle imprese di trasporto.

L'Autorità ha individuato obblighi informativi in capo alle imprese di trasporto diversificandoli tra obblighi informativi a beneficio dell'Autorità e obblighi informativi a beneficio degli utenti del servizio, e ha definito norme riguardanti il conferimento della capacità di trasporto.

### **6.1 Obblighi informativi a beneficio dell'Autorità**

Si richiede alle imprese di trasporto la comunicazione mensile all'Autorità di dati e informazioni (anche "commercialmente sensibili", e pertanto non divulgabili) riguardanti le capacità richieste, conferite ed utilizzate dagli utenti, nonché le cessioni e gli scambi di capacità tra gli utenti e i conferimenti in corso d'anno, in modo che l'Autorità possa svolgere i propri compiti di monitoraggio e vigilanza.

Le imprese di trasporto inoltre devono trasmettere annualmente rapporti in merito agli accordi e al coordinamento con le imprese di stoccaggio e rapporti sulle condizioni e le prestazioni della rete, nonché rapporti contenenti:

- dati e informazioni in merito alle prestazioni che il sistema di trasporto è in grado di assicurare e modalità e strumenti con le quali tali prestazioni sono state definite;
- modalità di verifica da parte del dispacciamento dei programmi di trasporto richiesti dagli utenti, con particolare attenzione alle modalità con le quali vengono applicate restrizioni ai programmi richiesti dagli utenti nei casi in cui siano presenti vincoli tecnici o gestionali.

Per l'importanza della garanzia dell'approvvigionamento del gas da fonti estere, le imprese di trasporto devono comunicare all'Autorità il piano dei conferimenti della capacità di trasporto nei punti di entrata alla rete nazionale interconnessi con l'estero.

Al fine di consentire all'Autorità un efficace esercizio dei propri poteri di regolazione e di vigilanza, anche in considerazione degli episodi di congestione in alcuni punti di

entrata della rete di trasporto interconnessi con l'estero, verificatisi durante i conferimenti per l'anno termico 2001-2002, si richiedono informazioni e dati anche a soggetti diversi dalle imprese di trasporto, quali, ad esempio le imprese che esercitano l'attività di importazione.

## **6.2 Obblighi informativi a beneficio degli utenti**

Con la definizione di obblighi informativi a beneficio degli utenti si intende attenuare l'asimmetria informativa che attualmente svantaggia i nuovi entranti. Tali obblighi, definiti tenendo conto anche delle indicazioni emerse nel gruppo di lavoro, riguardano:

- a) la pubblicazione della rappresentazione dettagliata della rete di trasporto, sia geografica che schematica con l'indicazione della localizzazione degli impianti principali, quali stoccaggi, centrali di compressione e spinta, nodi di smistamento, impianti per la misurazione del potere calorifico superiore;
- b) la definizione e la pubblicazione annuale di piani di esercizio, con orizzonte temporale dell'anno e del biennio, di piani di potenziamento con orizzonte temporale quinquennale e decennale e di piani di conferimento decennali; i piani sono corredati delle informazioni riguardanti le prestazioni previste del sistema di trasporto;
- c) la fornitura dei dati di prelievo ai clienti allacciati alla rete di trasporto che ne facciano richiesta;
- d) le capacità tecniche di trasporto e le capacità disponibili per il servizio di trasporto continuo e per il servizio di trasporto interrompibile nei punti di entrata, di uscita e di riconsegna della rete di trasporto, nonché i relativi aggiornamenti; l'impresa è anche tenuta alla pubblicazione preventiva di eventuali variazioni di capacità a seguito di interventi di manutenzione o di potenziamento sulla rete di trasporto.

## **6.3 Conferimento di capacità di trasporto**

Il processo di conferimento della capacità di trasporto rappresenta uno degli aspetti più importanti e delicati nella disciplina della regolazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto del gas naturale. Esso è costituito dalle procedure che permettono l'instaurarsi di un rapporto contrattuale tra l'impresa di trasporto e l'utente del servizio di trasporto.

I criteri con i quali sono definite le modalità per il conferimento della capacità di trasporto devono tenere conto della specificità della situazione dell'approvvigionamento del sistema nazionale del gas, e della sua grande dipendenza da fonti distanti, ed esterne all'Unione Europea, con forniture regolate in massima parte da contratti pluriennali di tipo *take or pay* che prevedono impegni di pagamento annuali, indipendenti dalle quantità di gas effettivamente ritirate, e una certa flessibilità di ritiro nel corso dell'anno.

Il decreto legislativo n.164/00 prevede una specifica tutela del mantenimento delle condizioni di economicità e di praticabilità di tali contratti, purché sottoscritti prima dell'entrata in vigore della Direttiva n. 98/30/CE, e confermata nel DPEF 2002-2006 e ulteriormente nel DPEF 2003-2007 recentemente approvato dal Consiglio dei ministri.

Le modalità di conferimento devono pertanto rispondere alla duplice esigenza di garantire la sicurezza di approvvigionamento del sistema nazionale del gas e di favorire la promozione della concorrenza, permettendo a nuovi operatori di entrare nel mercato.

### 6.3.1 Procedura di conferimento

Per il servizio di trasporto continuo sulla rete nazionale il conferimento avviene su base annuale: con cadenza annuale viene conferita la capacità per la durata di un anno.

Nel caso dei punti di entrata interconnessi con l'estero, si mantiene la cadenza annuale di conferimento, ma con un anticipo di due anni, e con la possibilità di estendere il conferimento alla durata di cinque anni, per i titolari di contratti di importazione pluriennali, limitatamente alla quantità contrattuale media giornaliera.

La possibilità di estendere il conferimento alla durata di cinque anni per i titolari di contratti di importazione pluriennali corrisponde all'esigenza di non penalizzare questa forma di approvvigionamento che con la durata annuale resterebbe esposta all'alea della congestione in entrata e non potrebbe ragionevolmente essere praticata. La durata quinquennale consente di superare questo ostacolo, tenuto anche conto delle possibilità di rinegoziazione periodica dei contratti di approvvigionamento e di trasporto all'estero verso l'Italia.

L'anticipo di due anni corrisponde all'esigenza di lasciare un tempo sufficiente a intraprendere azioni di risposta a un'eventuale congestione in entrata: da parte dell'impresa di trasporto, con l'accelerazione della realizzazione di potenziamenti; da parte degli utenti, con l'offerta di sostenere il costo dei potenziamenti, o con la rinegoziazione dei loro contratti di approvvigionamento e di trasporto all'estero, verso l'Italia.

L'anticipo offre, inoltre, all'impresa di trasporto maggiore certezza sui ricavi e quindi sull'equilibrio economico e finanziario degli investimenti, e offre ai titolari di contratti di approvvigionamento pluriennali una precedenza rispetto ai titolari di contratti annuali.

La costruzione di nuovi gasdotti, o la realizzazione di potenziamenti, dipende da diversi fattori, principalmente dall'entità delle opere da realizzare, dall'ottenimento delle necessarie autorizzazioni, e dai tempi occorrenti al reperimento di materiali e attrezzature anche altamente specializzate. Il termine di due anni corrisponde a una stima media, che tiene conto della possibilità per l'impresa di trasporto di anticipare almeno in parte l'*iter* autorizzativo per gli interventi "probabili", salvo poi procedere solo con quelli che corrispondono alle risultanze del processo di conferimento.

Si osserva inoltre che è in corso un'iniziativa di legge, per la semplificazione delle procedure di autorizzazione.

L'entità della capacità conferibile per durata pluriennale è peraltro limitata alla quantità media giornaliera prevista nel contratto di importazione, in quanto è ad essa che logicamente corrisponde l'utilizzo continuativo della capacità, e che tipicamente consente all'operatore prudente il rispetto dei vincoli di *take or pay* che sono caratteristici di tali contratti.

I soggetti titolari di contratti di importazione di tipo *take or pay* sottoscritti prima dell'entrata in vigore della direttiva 98/30/CE, nei limiti appena descritti, godono di priorità a tutela del rischio di gravi difficoltà economiche e finanziarie contemplate dalla direttiva europea 98/30/CE e evidenziate nell'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo n. 164/00, quale si può presentare all'operatore prudente.

Si osserva che tali soggetti possono comunque ricorrere alla procedura di cui all'articolo 26 del decreto legislativo n. 164/00, ove se ne verifichino i presupposti.

I contratti di importazione di tipo *take or pay* sottoscritti prima dell'entrata in vigore della direttiva europea 98/30/CE sono oggetto di comunicazione per gli elementi di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto legislativo n. 164/00 (per i contratti di importazione da Paesi non appartenenti all'Unione Europea) e all'articolo 3, comma 7 del medesimo decreto (per i contratti di importazione da Paesi appartenenti all'Unione Europea).

Tutti i titolari di contratti di importazione pluriennali hanno accesso al conferimento di capacità annuale, ove residui dal conferimento pluriennale, concorrendovi insieme ai soggetti titolari di contratti di importazione di durata non superiore all'anno. La flessibilità di ritiro giornaliero oltre la quantità media giornaliera, ove prevista nei contratti di importazione, che il vincolo contrattuale massimo annuale rende generalmente sostenibile solo entro una scala temporale limitata e che serve anche alla gestione delle opportunità commerciali collegate alla variabilità del prezzo di acquisto, viene considerata in questa fase (conferimento di durata annuale) anche per consentire l'espressione di un certo grado di concorrenza *gas to gas*.

Per contratto di importazione di intende un contratto di acquisto con consegna alla frontiera italiana. Se il punto di consegna è altrove, va integrato da un contratto di trasporto da quel punto fino alla frontiera italiana e almeno per la durata del conferimento richiesto.

Si osserva che l'accaparramento di capacità viene scoraggiato dalla previsione di una garanzia finanziaria, a copertura delle obbligazioni conseguenti al conferimento stesso (che è distinta dalla garanzia a copertura delle obbligazioni derivanti dalla conseguente erogazione del servizio), ai sensi dell'articolo 14 della presente deliberazione, nonché dall'applicazione del principio *use it or lose it* di cui all'articolo 15, comma 4 della medesima deliberazione.

Si prevede inoltre che, nel caso in cui il cliente finale cambi il proprio fornitore di gas naturale, venga modificata la capacità di trasporto conferita nel punto di riconsegna, in riduzione al vecchio fornitore e in aumento al nuovo fornitore.

### 6.3.2 *Accesso alle nuove capacità di trasporto*

La forte dipendenza del sistema nazionale del gas dalle importazioni, tanto sotto il profilo della sicurezza quanto sotto quello della concorrenza nell'offerta, rende particolarmente rilevante il caso del rifiuto di accesso per mancanza di capacità, di cui all'articolo 24, comma 2 del decreto legislativo n. 164/00, in un punto di entrata della rete nazionale di gasdotti interconnesso con l'estero, e la disciplina della sua applicazione, tenendo conto della disposizione dell'articolo 25, comma 1 del medesimo decreto, per la quale "l'accesso non può essere rifiutato ove il cliente sostenga il costo delle opere necessarie per ovviare alla mancanza di capacità".



Nel conciliare tale deroga con la disciplina ordinaria all'accesso, in applicazione dei principi generali posti dall'articolo 24 e dall'articolo 25 del decreto legislativo n.164/00, l'intervento dell'Autorità può essere operato:

- *a posteriori*, valutando le segnalazioni di rifiuto ai sensi dell'articolo 24, comma 3 del citato decreto e utilizzando la leva prescrittiva-sanzionatoria (ordine di cessazione della condotta lesiva dei diritti degli utenti, ai sensi dell'articolo 2, comma 20, lettera d), della legge n. 481/95), ovvero
- *a priori*, delimitando la portata applicativa delle disposizioni di cui all'articolo 25, del decreto legislativo n. 164/00 nell'esercizio della funzione di regolazione prevista dall'articolo 24, comma 5 del medesimo decreto. Tale seconda via è stata intrapresa dall'Autorità con la deliberazione 15 maggio 2002, n. 91/01 relativamente all'accesso al servizio di rigassificazione di Gnl, per il quale è evidente la situazione di persistente scarsità di capacità, attraverso la realizzazione di nuovi terminali di Gnl e il loro potenziamento.

Le disposizioni dell'articolo 11 del presente provvedimento sono del secondo tipo (intervento *a priori*) e riconoscono una priorità di accesso alla nuova capacità di trasporto in entrata dall'estero. La priorità è riconosciuta ai promotori della nuova capacità, entro limiti di quantità e di durata che lo circoscrivono a quanto si stima necessario al conseguimento di una maggiore sicurezza dell'approvvigionamento del sistema nazionale del gas e di una maggiore concorrenza nel mercato interno del gas naturale, e con precise condizioni per il godimento e il mantenimento dell'accesso prioritario.

Questi limiti e questi vincoli, unitamente all'assoggettamento dell'accesso alle regole generali del codice di trasporto di cui all'articolo 24, comma 5 del decreto legislativo n. 164/00, mantengono la disciplina dell'accesso nella cornice dell'accesso regolato, stabilita dal medesimo decreto legislativo, in ottemperanza all'indicazione dell'articolo 41, comma 1, lettera f) per l'opzione di accesso regolato al sistema nazionale del gas.

L'accesso prioritario alla nuova capacità di trasporto in entrata dall'estero, in caso di rifiuto di accesso, è stabilito in misura non superiore all'80% di tale nuova capacità e per un periodo non superiore a venti anni, per i soggetti utilizzatori che abbiano provveduto a sostenerne il costo.

Le forme con le quali i soggetti sostengono il costo delle nuove infrastrutture possono includere la sottoscrizione di contratti di trasporto di lungo periodo, con impegni di pagamento del tipo *ship or pay*, nell'ambito di strutture finanziarie riconducibili alla tecnica della finanza di progetto.

Per non ostacolare l'attuazione di tali strutture finanziarie, nelle quali assumono primaria rilevanza i flussi dei ricavi e la garanzia del loro effettivo prodursi, secondo un'articolazione temporale e territoriale a volte complessa, si ammette che le condizioni economiche per l'erogazione del servizio di trasporto con tale nuova capacità siano negoziate tra l'impresa di trasporto che eroga il servizio e il titolare dell'accesso prioritario (lo sponsor delle nuove infrastrutture). Ai fini della trasparenza, dette condizioni devono essere rese pubbliche sul sito internet dell'Autorità o pubblicate nel Bollettino ufficiale degli idrocarburi e della geotermia. Resta fermo il principio generale della non discriminazione, di cui all'articolo 24, comma 5 del decreto legislativo n.164/00 che comporta l'assenza di sussidi fra il servizio con accesso prioritario alla

nuova capacità e il servizio con accesso ordinario alla capacità restante, vecchia e nuova, tenuto conto delle diversità fra l'uno e l'altro servizio.

L'accesso a condizioni non discriminatorie e trasparenti per la quota di nuova capacità che resta a disposizione di tutti gli utenti del servizio di trasporto, è invece garantito dall'applicazione delle condizioni generali di accesso al servizio di trasporto descritte nei precedenti paragrafi.

La regolazione dell'accesso prioritario, della cessione della capacità, della decadenza dalla titolarità in specifici casi, del trasferimento della capacità a terzi è analoga a quella prevista dalla deliberazione n. 91/02 per la nuova capacità di rigassificazione.

Il codice di rete sarà applicato alla nuova capacità di trasporto nella sua interezza. Verrà inoltre applicato il principio dello *use or lose it* con la decadenza dal diritto di accesso prioritario alla capacità per la quale si rilevi il "mancato utilizzo" su base annuale.

## **7. EROGAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO**

Sono definite dall'Autorità le condizioni minime per l'esecuzione dei contratti di trasporto, riguardanti le fasi di prenotazione e assegnazione delle capacità di trasporto, il bilanciamento commerciale e la tutela dei contraenti in relazione alla risoluzione di controversie relative al contratto di trasporto. Eccetto che per le norme in materia di bilanciamento e di corrispettivi di bilanciamento, fissate ai sensi dell'articolo 18, comma 6, del decreto legislativo n.164/00, per l'erogazione del servizio di trasporto vengono definite norme che si configurano sostanzialmente come principi di carattere generale, lasciando in tale ambito una maggiore autonomia alle imprese di trasporto.

### **7.1 Condizioni minime per l'esecuzione dei contratti**

Il provvedimento prevede che l'impresa di trasporto sia tenuta a svolgere l'attività di dispacciamento nel rispetto di quanto indicato dall'Autorità in merito alle prenotazioni e alla programmazione delle consegne e delle riconsegne del gas degli utenti.

Le prenotazioni effettuate dagli utenti non devono eccedere le capacità loro conferite.

In presenza di capacità disponibile, le imprese di trasporto sono tenute ad effettuare la riassegnazione agli utenti che riformulino la loro prenotazione, nonché a rendere disponibile a terzi la capacità che non risulti utilizzata in base ai programmi settimanali degli utenti, in attuazione del principio *use it or lose it* riconosciuto anche in sede di coordinamento europeo (Forum di Madrid).

L'attuazione di questo principio può comportare, nei punti di entrata interconnessi con l'estero della rete nazionale di gasdotti e per i soggetti la cui richiesta non sia stata soddisfatta interamente in sede di conferimento, l'accettazione di prenotazioni superiori alla capacità conferita, ma non alla richiesta di conferimento ammissibile. Tale accettazione può avvenire con un meccanismo di "lista di attesa" secondo l'ordine di priorità già seguito per il conferimento, e riguardare eventualmente un servizio di trasporto interrompibile (da disciplinare in dettaglio nel codice di rete, secondo il principio *use it or lose it*).

Tenendo conto degli elementi emersi nel corso dell'attività del gruppo di lavoro, si prevede inoltre la possibilità di cessione o di scambio delle capacità conferite agli utenti, nonché del gas entrato in rete, tenendone conto ai fini del bilanciamento. In tal modo si realizza un *National Balancing Point*, formato dall'intera rete nazionale di gasdotti.

L'Autorità ha già promosso l'istituzione di una bacheca elettronica per lo scambio e la cessione di capacità su base volontaria, realizzata da Snam Rete Gas sul proprio sito Internet e operativa dal mese di aprile 2002.

### *7.1.1 Corrispettivi per il bilanciamento*

Le imprese di trasporto, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo n.164/00, governano i flussi di gas naturale ed i servizi accessori, compresa la modulazione, necessari al funzionamento del sistema; esse hanno pertanto l'obbligo di assicurare il bilanciamento operativo della rete di trasporto.

Poiché tuttavia le imprese di trasporto non sono proprietarie del gas trasportato e non hanno il controllo delle quantità di gas rese disponibili o prelevate dagli utenti, l'utente è responsabile delle situazioni in cui i propri prelievi non siano equilibrati con le proprie immissioni.

La base temporale assunta per il bilanciamento amministrativo, ovvero per la determinazione del disequilibrio di ogni utente, è il giorno. La scelta di tale riferimento è dovuta essenzialmente ai seguenti motivi:

- il trasporto del gas presenta significative variazioni nell'ambito della giornata che l'impresa di trasporto solo in parte può assicurare con strumenti propri di bilanciamento, quali lo svaso e l'invaso di rete; per la parte eccedente l'impresa di trasporto deve fare ricorso all'erogazione da stoccaggio; per un disequilibrio che si protragga per più giorni, può fare ricorso unicamente allo stoccaggio;
- i contratti di approvvigionamento prevedono una disponibilità di gas a livello giornaliero e i contratti di fornitura al mercato sono riferiti ad impegni di portata giornalieri.

Perché venga correttamente attuato il bilanciamento amministrativo su base giornaliera è necessario che l'impresa di trasporto metta a disposizione di ciascun utente i dati, o per lo meno l'entità stimata, del suo disequilibrio e del suo scostamento con una accuratezza e una tempestività tali da permettergli eventuali correzioni.

Per evitare di creare situazioni di svantaggio nei confronti di nuovi entranti nel mercato nel caso in cui essi siano caratterizzati da una dimensione non elevata, si è fissata una soglia limite inferiore per il disequilibrio di ciascun utente pari a 6.000 Gigajoule, al di sotto della quale non sono dovuti i corrispettivi per il disequilibrio.

Sono, inoltre, definiti nel provvedimento i corrispettivi per lo scostamento, ovvero nel caso in cui le quantità immesse o prelevate in ciascun punto di entrata, di uscita o di riconsegna siano superiori alle quantità corrispondenti alla capacità conferita.

Le soglie di tolleranza previste per l'applicazione di tali corrispettivi sono definite in relazione alla tipologia del punto in cui avviene lo scostamento e al grado di controllo che l'utilizzatore ha sull'applicazione dei suoi programmi di trasporto (2 per cento per i

punti di entrata dall'estero, 4 per cento per i punti di entrata dalla produzione nazionale, 15 per cento per i punti di uscita e 10 per cento per i punti di riconsegna).

I corrispettivi di bilanciamento recepiscono essenzialmente le proposte del citato gruppo di lavoro. La loro entità potrà essere adeguata e integrata in sede di aggiornamento del codice.

Al fine del bilanciamento è inoltre necessario che l'impresa di trasporto, nei punti sia di immissione che di prelievo condivisi tra più utenti, provveda all'applicazione di regole di allocazione, ovvero delle regole per la ripartizione delle quantità misurate tra gli utenti titolari di capacità di trasporto in tali punti. Nel caso in cui gli utenti non si accordino sulle regole di allocazione, l'impresa di trasporto provvederà ad applicare la regola del *pro quota*, con riferimento ai programmi di consegna e di riconsegna giornaliera comunicati dagli utenti.

## **8. DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

Il conferimento della capacità di trasporto è previsto su base annuale. Per le importazioni, questo riguarda i primi due anni successivi all'emanazione del provvedimento in oggetto.

E' opportuno che il conferimento del secondo anno sia effettuato contestualmente al conferimento del primo quinquennio successivo, per le esigenze di continuità del servizio e di sicurezza dell'approvvigionamento sopra esposte.

Le disposizioni relative al servizio di rigassificazione del Gnl, contenute nella deliberazione n. 120/01, sono prorogate di dodici mesi, periodo nel quale saranno predisposti i codici di rigassificazione per i terminali di Gnl, di cui all'articolo 24, comma 5, del decreto legislativo n.164/00.

### **8.1 Adozione e aggiornamento del codice di rete**

Nella strutturazione dei codici definita dall'Autorità e già proposta nel documento di consultazione, la materia è organizzata in modo da rendere i codici uniformi per quanto concerne il contenuto, l'organizzazione, la terminologia e la simbologia adottata.

Anche al fine della verifica di conformità dei codici di rete redatti dalle imprese di trasporto ai criteri fissati dall'Autorità si è previsto un indice minimo di argomenti che il codice deve trattare (posto nell'Allegato 2 della proposta di delibera con una sintesi dei contenuti); tali argomenti sono organizzati in sezioni, che corrispondono alla natura degli adempimenti da considerare e delle attività da disciplinare, e in capitoli, che corrispondono alle singole situazioni o ai singoli processi operativi.

Le sezioni riguardano: l'informazione, l'accesso e l'erogazione del servizio, la qualità del servizio, la programmazione, l'amministrazione, le emergenze e la procedura di aggiornamento del codice stesso.

La sezione *Informazione* comprende la descrizione del contesto normativo, delle caratteristiche del sistema di trasporto, dei servizi offerti dall'impresa di trasporto (anche distinguendo i servizi di base, i servizi accessori e i servizi speciali) e delle

caratteristiche dei sistemi per lo scambio di dati e informazioni tra l'impresa di trasporto e gli utenti.

In linea con il provvedimento in oggetto, nella struttura del codice si è mantenuta distinta la fase dell'accesso al servizio di trasporto da quella di erogazione del servizio medesimo: ad ognuna delle due fasi è dedicata una sezione.

La sezione *Accesso* comprende la descrizione delle fasi dell'accesso al servizio, dai requisiti "legali" richiesti all'utente per accedere al conferimento ( di cui all'articolo 8 del presente provvedimento), alla procedura del conferimento, ai requisiti "tecnici" di accesso al servizio (ad esempio è descritta la procedura di allacciamento alla rete), nonché alla descrizione della gestione dei punti di consegna e di riconsegna.

La sezione relativa all'*Erogazione del servizio di trasporto* descrive l'iter della prenotazione, dell'assegnazione e della riassegnazione della capacità, nonché degli scambi e delle cessioni di capacità; la sezione comprende le regole del bilanciamento e le modalità di misura della quantità e della qualità del gas consegnato e riconsegnato.

La sezione *Qualità del servizio* riguarda la descrizione dei parametri di qualità tecnica e commerciale del servizio.

La sezione *Programmazione* riguarda la programmazione delle manutenzioni e le modalità di comunicazione agli utenti degli interventi di manutenzione; la sezione comprende anche l'insieme delle procedure adottate dall'impresa per il coordinamento con le imprese che gestiscono le altre attività della filiera del gas.

La sezione *Amministrazione* descrive le modalità di fatturazione e i termini del pagamento; richiama le responsabilità e gli obblighi di natura fiscale e doganale in capo all'impresa di trasporto e agli utenti previsti dalla normativa vigente; descrive inoltre le modalità di risoluzione di eventuali controversie tra le parti relative all'interpretazione e all'applicazione del contratto di trasporto.

Nella sezione *Emergenza*, sono descritte le procedure che l'impresa di trasporto, gli utenti e i loro clienti devono osservare all'insorgere di situazioni di emergenza (nonché al cessare di tali situazioni).

Infine, nella sezione *Aggiornamento* del codice di rete, l'impresa di trasporto redige una propria procedura di aggiornamento del codice di rete, che preveda la possibilità per gli utenti di parteciparvi.

ing. Claudio di Macco  
direttore dell'Area gas

dott. Antonio Molteni  
direttore del Servizio legale e legislativo