



S 1. Osservazioni in merito all'introduzione di un corrispettivo capacitivo per la copertura dei costi operativi.

S 2. Osservazioni in merito ad eventuali effetti sul funzionamento del mercato, derivanti dall'applicazione di un corrispettivo capacitivo nei punti di entrata della rete nazionale.

SGI concorda con gli orientamenti dell'Autorità in quanto i costi di trasporto sono prevalentemente fissi e si ritiene opportuno collegarne la copertura ad un corrispettivo di tipo capacitivo piuttosto che variabile.

In merito alle modalità di aggiornamento previste per la componente CP_o , riteniamo maggiormente condivisibile l'ipotesi di applicare il recupero di produttività e del tasso di inflazione direttamente alla quota di ricavo RT_e ; questo poiché la capacità prevista in conferimento nei punti di entrata della rete varia di anno in anno e, in questo modo, l'aggiornamento del corrispettivo risulterebbe più corrispondente ai ricavi da remunerare

Osserviamo, inoltre, come un'impostazione di questo tipo renda necessaria una rivisitazione degli accordi di ripartizione ricavi in vigore fra le imprese di trasporto, tema che verrà ripreso nella risposta allo spunto S.14.

S 3. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti.

SGI apprezza l'intento dell'Autorità di garantire maggiore trasparenza nel processo di determinazione dei corrispettivi di Rete Nazionale e, in tal senso, auspica che l'Impresa Maggiore di trasporto renda disponibile agli operatori interessati gli elementi informativi necessari alla determinazione dei corrispettivi di Rete Nazionale al fine di effettuare valutazioni circa i costi di trasporto sui punti della Rete Nazionale ed anche per poter concorrere ad individuare eventuali esigenze di sviluppo.

In merito alla determinazione delle tariffe di trasporto, SGI osserva che per concorrere all'obiettivo di rendere l'Italia un nodo di transito e scambio del gas, si potrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di introdurre una tariffa di trasporto specifica per il puro transito allorché il gas trasportato sia destinato ad altri Paesi e non usufruisca di possibilità di essere commercializzato direttamente a clienti finali. Tale approccio potrebbe contribuire a determinare dei costi di transito competitivo e quindi costituire un incentivo ad accedere al mercato UE attraverso l'Italia.



S 6. Osservazioni in merito alla modalità di determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di gasdotti.

SGI condivide in parte l'intenzione dell'Autorità di eliminare eventuali riduzioni nell'applicazione dei corrispettivi di trasporto su Rete Regionale.

Circa l'ipotesi di non legare l'applicazione del corrispettivo regionale alla distanza del punto di riconsegna (**PdR**) da Rete Nazionale, ritenendo tale modifica sicuramente impattante sui costi stimati dagli operatori nella programmazione annuale dei propri piani di trasporto, si condivide l'intenzione dell'Autorità di introdurre tali disposizioni gradualmente, limitando, per il quarto periodo di regolazione, l'applicazione della riduzione del corrispettivo esclusivamente ai PdR situati entro 5 km dalla Rete Nazionale di gasdotti.

Per quanto concerne, invece, l'eliminazione delle riduzioni applicate nei casi di avviamento di impianti termoelettrici, posto che tali fattispecie non risultano essere molto frequenti, si ritiene comunque auspicabile mantenere una forma di riduzione. Un'agevolazione per solo primo anno di avviamento, nella forma di un corrispettivo di durata inferiore all'anno (e.g. semestrale) ed una più ampia tolleranza sul supero delle capacità, sono a nostro avviso giustificate dall'erraticità dei prelievi propri delle operazioni di avviamento di impianti termoelettrici che – se entro limiti temporali rigidamente definiti – è accettabile possano essere posti a carico del sistema anche nel quadro di un generale regime di sostegno all'impiego di gas naturale per usi industriali. Tale disciplina potrà essere più compiutamente definita nell'ambito del DCO 317/2013/R/gas che disciplinerà la riforma dei conferimenti di capacità di trasporto nei punti di riconsegna.

Per il caso dei punti caratterizzati da prelievi fuori punta SGI suggerisce di valutare il mantenimento dell'attuale disciplina in quanto misura sinergica all'implementazione di un'attiva politica di gestione della domanda, cosa che si concilia con il ruolo di Hub cui il nostro paese si candida.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali.

SGI condivide l'orientamento dell'Autorità di enucleare i costi sostenuti per l'erogazione di servizi opzionali e concorda che tali servizi debbano essere erogati assicurando trasparenza e parità di trattamento tra gli utenti.

Riguardo alle tariffe per l'erogazione di tali servizi SGI auspica che l'Autorità non preveda necessariamente l'applicazione di meccanismi di recupero di efficienza, ma piuttosto si riservi l'opportunità d'inserire tali meccanismi a valle di una valutazione caso per caso. Si ritiene, infatti, che



non trattandosi di attività tipicamente svolte dall'impresa di trasporto, non sempre sia possibile pervenire a dei recuperi di efficienza nell'applicazione delle tariffe di anno in anno.

SGI ritiene inoltre che non porre come vincolo la presenza tassativa di un meccanismo di recupero di efficienza nella tariffa possa rappresentare un incentivo per le imprese di trasporto a individuare opportunità per offrire nuovi servizi.

S 12. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei fattori di emissione.

Relativamente alle modalità di determinazione dei fattori di emissione proposte dall'Autorità, SGI concorda in linea generale con la soluzione proposta, con le seguenti precisazioni:

- con riferimento al p.to 16.8 SGI ritiene che occorrerebbe prevedere la possibilità di stimare puntualmente i maggiori volumi geometrici di gas emesso da ventato eccedenti il volume annuo, calcolato sulla base di un indicatore medio e per la lunghezza della rete (Smc/km/a), qualora si verificassero emissioni straordinarie dovute a rotture per eventi eccezionali e/o imprevedibili, non imputabili all'impresa di trasporto e della cui incidenza l'impresa stessa darà prova;
- con riferimento ai p.ti 16.13, 16.14 e 16.15, SGI ribadisce di aver riscontrato che le condizioni di esercizio e manutenzione delle stazioni di misura dei REMI nella titolarità dei clienti finali sono mediamente non ottimali e le perdite fuggitive non possono al momento essere calcolate considerando i dati in linea con i benchmark disponibili. SGI propone, pertanto, che i quantitativi maggiori di perdite fuggitive, rispetto al livello di perdita ritenuto ottimale (in linea con i benchmark) vengano inseriti come fattore aggiuntivo nell'equazione di bilancio per la determinazione del Gas Non Contabilizzato (GNC). Dovrebbe poi essere previsto un meccanismo che da un lato penalizzi i titolari delle stazioni REMI non adempienti al dovere di manutenzione incombente sugli stessi *(la cui verifica è in capo all'impresa di trasporto, con riferimento alle norme UNI, MID, alle pratiche di buona tecnica e, ove applicabili, alle condizioni ottimali degli impianti stabilite nel "il Piano di adeguamento tecnologico e di manutenzione degli impianti di misura", trasmesso all'Autorità dalla società Snam Rete Gas S.p.A., in data 30 giugno 2010 - prot.generale A/24218)* e dall'altro consenta all'impresa di trasporto di inserire tali "perdite" a correzione dei valori di consumo mensile dei REMI interessati.

SGI osserva che la mancata attuazione da parte dei proprietari/gestori delle stazioni REMI di adeguati piani di manutenzione, tesi a una riduzione nelle perdite fuggitive e all'efficientamento delle



stesse cabine, con particolare riferimento ai sistemi di misura, è una delle cause che concorrono alla determinazione del GNC.

S13. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei coefficienti per l'assegnazione delle perdite di rete.

S 14. Osservazioni in merito alla opportunità di modificare la modalità di allocazione delle perdite di rete a partire dal 1 gennaio 2015.

SIGI condivide l'orientamento dell'Autorità circa le modalità di copertura dei quantitativi di gas relativi ad autoconsumi e perdite, applicando i coefficienti γ_{GNC} e γ_{PE} all'energia immessa nei punti di entrata della rete e rendendo l'Impresa Maggiore di trasporto l'unico soggetto incaricato ad esigere i quantitativi di gas per poi destinare alle altre imprese di trasporto i quantitativi di gas riconosciuti in sede di approvazione delle proposte tariffarie. In tal modo si supererebbe la criticità, già evidenziata da SIGI, rappresentata dal fatto di legare il quantitativo di Gamma riconosciuto ai prelievi da punti di riconsegna della rete di trasporto e non alla totalità del gas in uscita dalla rete. Si ritiene, infatti, che calcolare la percentuale di GNC riconosciuto come rapporto fra perdite contabili e totale dei prelievi da punti di riconsegna non sia rappresentativo della condizione di alcune reti, come quella di SIGI, in cui parte considerevole del gas riconsegnato è diretto verso lo stoccaggio.

Per quanto concerne la ripartizione dei quantitativi di gas riconosciuto per la copertura delle perdite di rete fisiche e contabili e del GNC riconosciuto a ciascuna impresa di trasporto, SIGI ritiene che le quantità e le modalità di ripartizione debbano essere stabilite dall'Autorità, e non demandate ad accordi tra le parti.

In merito al meccanismo prospettato dall'Autorità, SIGI intende formulare le seguenti precisazioni.

Posto che il coefficiente γ_{GNM} è calcolato come ammontare complessivo del quantitativo di gas riconosciuto per la copertura delle perdite di rete, fisiche e contabili, di tutte le imprese di trasporto, rapportato per i quantitativi di gas previsti in immissione nell'anno considerato, ossia:

$$\gamma_{GNM} = \frac{GNC_{SIGI} + GNC_{SNAM} + GNC_{altri}}{I_{prev}}$$

dove I_{prev} = quantitativi di gas previsti in immissione,

SIGI ritiene che il totale derivante dall'allocazione del γ_{GNM} agli Utenti da parte dell'Impresa Maggiore di trasporto debba essere ripartito in maniera proporzionale al peso del GNC specifico di



impresa riconosciuto rispetto al totale dei quantitativi di gas previsti in immissione nell'anno considerato, ovvero:

$$\frac{GNC_{SGI}}{I_{prev}} = \gamma GNM_{SGI}$$

Pertanto, in base alla formula di cui sopra, il quantitativo che l'Impresa Maggiore di trasporto dovrà destinare ad SGI dovrà essere pari al prodotto fra la quota di γGNM di competenza SGI e i quantitativi di gas effettivamente immessi nell'anno considerato, ovvero:

$$\gamma GNM_{SGI} * I_{Eff}$$

dove I_{Eff} è la quantità di gas effettivamente immessa.

In merito alle tempistiche in base alle quali l'Impresa Maggiore di trasporto riconosce alle altre imprese di trasporto la quota di Gamma GNM di loro competenza, SGI ricorda come la voce di Gamma sia contenuta all'interno dell'equazione di bilanciamento di ciascuna impresa di trasporto pertanto riteniamo sia necessario che l'Impresa Maggiore di trasporto, in qualità di Responsabile del Bilanciamento, riconosca giornalmente quota parte del GNC riconosciuto a ciascuna impresa di trasporto di modo tale che la stessa non sia esposta a evidenti disequilibri nella giornata del bilanciamento gas.

SGI ritiene inoltre che tali aspetti di ripartizione del Gamma GNM, debbano essere regolati dall'Autorità, senza lasciare all'iniziativa dell'Impresa Maggiore e delle altre imprese di trasporto l'individuazione delle modalità di ripartizione.

Come SGI ha già osservato nella precedente consultazione, in assenza di regole prestabilite per la ripartizione dei ricavi tra le imprese di trasporto, il mancato accordo determina una dilazione nella stipula dell'accordo di ripartizione dovuto al protrarsi di una trattativa comportando la sospensione dei pagamenti dei ricavi da parte dell'Impresa Maggiore all'impresa di trasporto ponendo, di fatto, quest'ultima nella condizione di non poter rifiutare l'accordo di ripartizione proposto.

Per scongiurare il ripetersi di tali circostanze è importante, ad avviso di SGI, che l'accordo di ripartizione dei ricavi si limiti a formalizzare contrattualmente unicamente aspetti legali, amministrativi e finanziari.