

**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
374/2013/R/GAS**

**TERMINALI GNL: REGOLAZIONE DELLE CONDIZIONI DI
ALLACCIAMENTO E DI ACCESSO ALLA RETE NAZIONALE DI
GASDOTTI NEI CASI DI RINUNCIA ALL' ESENZIONE**

*Documento per la consultazione
Mercato di incidenza: gas*

5 settembre 2013

Premessa

Questo documento ha lo scopo di illustrare gli orientamenti dell'Autorità in merito alle condizioni di allacciamento e di accesso alla rete nazionale di gasdotti nei casi di rinuncia all'esenzione per terminali di GNL, in attuazione dell'art. 5.1 della deliberazione 272/2013.

Tutto ciò premesso, i soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità, per iscritto, le loro osservazioni e le loro proposte entro e non oltre il 14 ottobre 2013, termine improrogabile di chiusura della presente consultazione. Oltre agli spunti presenti nel documento è possibile segnalare ulteriori aspetti e problematiche non evidenziate, indicando anche eventuali proposte per le possibili soluzioni. I soggetti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, della documentazione inviata sono tenuti a indicare quali parti della propria documentazione sono da considerare riservate. In difetto, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità ai sensi dell'art. 4.10 della deliberazione GOP 46/09.

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).

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, fax, posta:

Autorità per l'energia elettrica e il gas

Direzione Mercati

Unità Mercati Gas all'Ingrosso

Piazza Cavour 5 – 20121 Milano

tel. 02.655.65.290/284

fax 02.655.65.265

sito internet: www.autorita.energia.it

e-mail: mercati@autorita.energia.it

1. Premessa

- 1.1. Con il presente documento per la consultazione si illustrano gli orientamenti dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas (di seguito: l’Autorità) in ordine alla regolazione delle condizioni di allacciamento e di accesso alla rete nazionale di gasdotti (di seguito: RNG) nei casi di rinuncia all’esonero per terminali di GNL.
- 1.2. L’intervento si colloca nell’ambito di una più ampia riforma avviata dall’Autorità al fine di chiarire, come previsto dall’art. 5.1 della deliberazione 25 giugno 2013, 272/2013/R/gas (di seguito: deliberazione 272/2013), quale sia la disciplina applicabile nei casi in cui una nuova infrastruttura che benefici di un’esonero (terminali di GNL, *interconnectors* o nuovi stoccaggi in sotterraneo) venga a perdere tale titolo (ciò che si potrebbero verificare nei casi in cui il Ministero accetti, secondo condizioni dal medesimo stabilite con apposito decreto, la rinuncia ovvero la revoca; tali casi non si sono al momento ancora verificati).
- 1.3. Con particolare riferimento ai terminali di GNL, l’Autorità, anche in ragione del sopravvenuto contesto congiunturale che ne rendeva urgente l’intervento, con la deliberazione 272/2013 ha definito i criteri applicabili sia con riferimento alla regolazione tariffaria applicabile, sia con riferimento alla disciplina in materia di accesso al terminale per cui venga meno l’esonero.
- 1.4. Quanto invece alla regolazione in materia di allacciamento e di accesso alla RNG, sebbene la disciplina vigente sia sufficientemente completa e chiara nei suoi limiti applicativi, tuttavia, l’Autorità ritiene comunque opportuno specificare in maggior dettaglio la disciplina degli allacciamenti applicabile nei casi di rinuncia all’esonero. Tale esigenza si pone soprattutto in ragione dell’utilità che comunque tali infrastrutture dovrebbero continuare ad assicurare al sistema.
- 1.5. Peraltro, in ragione dei necessari approfondimenti, l’art. 5.1 della deliberazione 272/2013 ha rinviato a successivo provvedimento l’adozione di una tale disciplina. A tal fine, con deliberazione 1 agosto 2013, 358/2013/R/gas, è stato avviato il relativo procedimento, limitato alla regolazione della durata e delle condizioni del contratto di trasporto tra l’impresa maggiore e il gestore del terminale per cui sia stata accettata (dal Ministero dello sviluppo economico) la rinuncia all’esonero (di seguito: terminale non più esente).
- 1.6. Prima di illustrare gli orientamenti dell’Autorità (Capitolo 3), occorre premettere alcune considerazioni sul quadro normativo attualmente vigente e sulle esigenze di contesto che devono essere necessariamente tenuti presenti (Capitolo 2).

2. Elementi di contesto

2.a *Fondamento dell’intervento e disciplina vigente*

- 2.1. L’intervento prefigurato dall’art. 5.1 della deliberazione 272/2013, che qui si illustra, si fonda sul generale potere dell’Autorità di regolare le condizioni tecnico-economiche di allacciamento e di accesso alle reti di trasporto del gas naturale, ai sensi degli articoli 8 e 24, comma 5, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, e costituisce un’integrazione dell’attuale assetto delle condizioni di allacciamento e accesso alla RNG disciplinate (ai sensi dell’articolo 1, comma 17, della legge 23 agosto 2004, n. 239, e del decreto del Ministro delle attività produttive 28 aprile 2006) dalla deliberazione 31 luglio 2006, n. 168/06 (di

seguito: deliberazione 168/06) e dalla deliberazione 21 gennaio 2010, n. 2/10 (di seguito: deliberazione 2/10).

- 2.2. In forza delle deliberazioni 168/06 e 2/10 infatti:
 - (i) l'impresa maggiore di trasporto è tenuta a realizzare la capacità di trasporto pari al *send out* massimo del terminale esente, i cui costi di realizzazione saranno interamente ricompresi nelle tariffe di trasporto;
 - (ii) a fronte di tale "beneficio" per il gestore del terminale, quest'ultimo è tenuto però a concludere con detta impresa maggiore un contratto di trasporto di durata e per capacità pari all'esenzione ricevuta.
- 2.3. La ragione di quest'ultimo adempimento (posto in capo al gestore del terminale) è garantire all'impresa maggiore di trasporto (e conseguentemente ai consumatori nazionali) di poter recuperare, mediante la certezza del pagamento, per un periodo pluriennale, della tariffa di trasporto relativa al punto di *entry* presso il terminale, almeno una quota parte degli oneri sostenuti per la realizzazione delle opere (anche in caso di mancato o sotto utilizzo del terminale).
- 2.4. La disciplina delle deliberazioni 168/06 e 2/10 sopra richiamata ha integrato i contratti di allacciamento conclusi tra gestore del terminale esente e impresa maggiore di trasporto e, conseguentemente, qualora il gestore del terminale non concluda con detta impresa maggiore, entro un anno dal termine dell'esecuzione dei lavori di allacciamento, un contratto di trasporto coerente con le disposizioni delle medesime deliberazioni è tenuto al pagamento degli interi costi per la realizzazione delle opere di allacciamento. Pertanto, poiché il contratto ha forza di legge tra le parti e non può essere sciolto che per mutuo consenso o nei casi previsti dalla legge, in assenza di una tale norma di legge applicabile (o prevista dalle citate deliberazioni), il perfezionamento dell'uscita dall'esenzione (successiva alla conclusione del contratto di allacciamento) non è idonea a liberare il gestore del terminale dall'adempimento dell'obbligo di concludere il contratto di trasporto di durata e capacità pari a quelle oggetto di esenzione, pena il pagamento degli interi costi di realizzazione dell'opera.
- 2.5. Quanto sopra vale, in particolare, nei casi in cui l'impresa maggiore abbia realizzato gli investimenti pattuiti. Nei casi in cui i predetti interventi non fossero ancora ultimati dall'impresa (o neppure iniziati), la richiamata disciplina dell'Autorità consente già al gestore del terminale di recedere unilateralmente dal contratto di allacciamento a determinate condizioni e previo pagamento di determinati corrispettivi.
- 2.6. Come chiarito nella delibera 358/2013 non costituisce oggetto del presente documento di consultazione, il contenuto di eventuali contratti di trasporto di natura transitoria che l'impresa maggiore ritiene opportuno concludere ai fini del *commissioning* e del collaudo del terminale di GNL.

2.b Ulteriori elementi di contesto

- 2.7. Ai fini del corretto esercizio del potere di regolazione delle condizioni di accesso alla RNG, per le finalità di tutela dei terminali di GNL che rinuncino all'esenzione, occorre tenere presente due aspetti importanti.
- 2.8. In primo luogo, occorre osservare che la disciplina oggi vigente in materia di allacciamento e accesso alla rete di trasporto, applicabile rispetto a tutte le richieste di allacciamento relative a impianti diversi da infrastrutture esenti (cioè

soggetti a TPA), è interamente contenuta nei codici di rete dell'impresa di trasporto (approvati dall'Autorità) e impone al richiedente l'allacciamento l'obbligo di concludere (entro un anno dalla sua realizzazione) un contratto di trasporto secondo le regole ordinarie, ossia contratti di durata (tendenzialmente) annuale.

- 2.9. È bene subito chiarire che tale disciplina è stata costruita sulla base delle esigenze sottese agli allacciamenti alla rete di impianti di consumo, i quali richiedono interventi realizzativi molto meno complessi e onerosi di quelli, invece, necessari per consentire a un nuovo terminale GNL (o a un nuovo *interconnector*) di immettere elevati quantitativi di gas nel sistema (basti pensare alle esigenze di potenziamento dell'intera RNG che, normalmente, non sono necessarie nei casi "ordinari").
- 2.10. In tale contesto, l'obbligo per il richiedente la connessione di concludere un contratto di trasporto della durata di un solo anno trova ragione nei costi di realizzazione dell'opera di allacciamento, di gran lunga inferiori e recuperabili (tendenzialmente) mediante l'applicazione delle tariffe di trasporto per un anno termico al richiedente. Tale disciplina, pertanto, appare inadeguata rispetto alle esigenze sottese alla realizzazione di allacciamenti a un terminale di GNL anche se questo ricadesse in regime regolato, e non può quindi essere presa a riferimento per la nuova regolazione.
- 2.11. In secondo luogo, è bene ribadire (come peraltro chiarito nelle deliberazioni 272/2013 e 358/2013) che l'assetto legislativo comunitario e nazionale in tema di esenzione pone un limite generale per la regolazione applicabile nei casi di rinuncia alla (o revoca della) esenzione, consistente nel principio (richiamato anche nel decreto ministeriale 6 agosto 2010) in forza del quale dalla perdita dell'esenzione non possono derivare, per chi la perde, ulteriori benefici con oneri a carico del sistema. Su questo aspetto è anche opportuno richiamare che le condizioni alle quali si perfeziona l'uscita dal regime di esenzione devono essere fissate da un apposito Decreto Ministeriale.
- 2.12. Tale principio comporta che la previsione di una riduzione della durata del contratto di trasporto tra impresa maggiore e terminale non più esente deve essere temperata dall'introduzione di ulteriori condizioni idonee a bilanciare gli effetti di tale riduzione e mantenere un ragionevole equilibrio delle posizioni delle parti interessate, nel rispetto delle "condizioni di uscita" specificate nel Decreto Ministeriale.
- 2.13. A tal fine, assume rilievo l'utilità che il terminale non più esente dovrebbe continuare ad assicurare al sistema, e che giustifica l'intervento dell'Autorità prefigurato dall'art. 5.1 della deliberazione 272/2013. Ciò comporta che un tale intervento, a fronte della riduzione della durata del contratto di trasporto, dovrebbe comunque garantire che, alla scadenza del contratto, il terminale continui a restare in esercizio e offrire i servizi di rigassificazione, e non cessi quindi la propria attività in modo inefficiente e/o con oneri per il sistema.

3. **Possibile impostazione della nuova regolazione** In coerenza con le esigenze e i vincoli esposti nei precedenti Capitoli 1 e 2, nel presente Capitolo 3 si illustrano gli elementi principali in cui si articola la misura che l'Autorità intende adottare

con riferimento ai terminali di GNL per i quali sia accettata (dal MSE, previo parere dell’Autorità) la rinuncia all’esonero.

- 3.2. In termini generali, l’Autorità intende prevedere che:
- (i) il contratto di trasporto che il terminale è tenuto a concludere con l’impresa maggiore sia di durata non inferiore a 5 (cinque) anni e abbia a oggetto la capacità di trasporto corrispondente al 100% del c.d. *send out* massimo del terminale (indipendentemente dal valore della capacità oggetto di esenzione);
 - (ii) l’applicazione della nuova disciplina del contratto di trasporto *sub* (i) sia facoltativa per il terminale non più esente, il quale pertanto potrebbe preferire l’applicazione della regolazione del contratto di trasporto prevista per i terminali esenti (durata e capacità pari a quelle oggetto dell’esonero ottenuta – circa 20-25 anni per una capacità corrispondente a una misura compresa tra l’80-100% del *send out* massimo);
 - (iii) il terminale non più esente che eserciti la facoltà *sub* (i), qualora sia stato ammesso a beneficiare del fattore di garanzia (ai sensi dell’art. 2 della deliberazione 272/2013), è comunque tenuto, anche dopo la scadenza del contratto di trasporto *sub* (i), a continuare a offrire i servizi di rigassificazione per il residuo periodo di applicazione del predetto fattore di garanzia, pena la decadenza da esso (con il conseguente obbligo di compensare il sistema degli importi sino ad allora percepiti).
- 3.3. Nel seguito sono illustrati con maggior dettaglio le misure *sub* (i) e *sub* (iii).
- 3.4. In via preliminare, è bene evidenziare che la previsione di un conferimento di capacità di trasporto pari all’intero *send out* massimo del terminale, nonché le misure a garanzia della continuità dell’esercizio del terminale (anche dopo la scadenza del contratto di trasporto), dovrebbero costituire adeguati bilanciamenti, rispetto alla riduzione del contratto di trasporto, al fine di rendere la misura complessivamente coerente con il principio di evitare oneri impropri per il sistema e maggiori benefici per il gestore del terminale.

3.a Sulla durata e sul valore della capacità oggetto del contratto di trasporto tra terminale uscito dall’esonero e impresa maggiore

- 3.5. Con riferimento alla durata e alle capacità oggetto del contratto di trasporto, come già chiarito al Capitolo 2 (§§ 2.8-2.10) la disciplina ordinaria prevista dai codici di rete per gli allacciamenti alla rete non risulta adeguata alle esigenze sottese agli interventi (più onerosi) di allacciamento e di potenziamento della RNG, e quindi non può essere considerata un idoneo parametro di riferimento.
- 3.6. Diversamente, un valido parametro di riferimento può essere ricavato dalla vigente disciplina della c.d. procedura aperta (*open season*) di cui alla deliberazione 2/10, che l’impresa maggiore è tenuta ad avviare, in seguito alla richiesta di allacciamento alla RNG da parte di un terminale esente.
- 3.7. Come noto, l’*open season* è finalizzata a verificare se vi sono altre esigenze di allacciamento e ottimizzare i potenziamenti tecnicamente realizzabili alla RNG; a tal fine, la deliberazione 2/10 prevede che alla *open season* possano partecipare anche gestori di terminali “*da realizzare in regime di accesso di terzi*” (ossia terminali che “nascono non esenti”).
- 3.8. In tale caso, l’art. 12.7 della deliberazione 2/10 prevede che tali gestori siano tenuti a concludere con l’impresa maggiore un contratto di trasporto della durata

di 5 (cinque) anni per una quota di capacità corrispondente al 100% del *send out* massimo del terminale.¹ Infatti, anche nel caso dei terminali regolati, tenuto conto della onerosità degli investimenti per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto, si è ritenuto di prevedere l'obbligo per i richiedenti di sottoscrivere contratti di durata opportuna e capacità adeguate al fine di garantire, in una certa misura, tali investimenti (mediante un flusso stabile di ricavi conseguenti all'applicazione della tariffa di trasporto).

- 3.9. Si ritiene pertanto che la riduzione della durata del contratto di trasporto tra il gestore del terminale (non più esente) e impresa maggiore debba essere fissata per un periodo non inferiore a 5 anni.
- 3.10. Per il medesimo motivo, si ritiene che, a fronte della riduzione del contratto di trasporto, sia necessario stabilire che la capacità di trasporto oggetto del contratto debba corrispondere al 100% del *send out* massimo del terminale.² In ogni caso, il conferimento di una quota di capacità inferiore a quella prevista dal contratto di allacciamento (corrispondente al *send out* massimo) determinerebbe comunque l'obbligo in capo al gestore del terminale di riconoscere all'impresa maggiore di trasporto l'intero costo di realizzazione dell'allacciamento.

Q1. In caso di rinuncia all'esenzione concessa a favore di un terminale di GNL, quale durata si ritiene appropriata, all'interno del range prospettato (non superiore alla durata dell'esenzione e non inferiore a 5 anni), per il contratto di trasporto tra il gestore del terminale non più esente e l'impresa maggiore?

Q2. Qualora si ritenga necessario un periodo superiore a quello minimo di 5 anni, in base a quale motivazione?

3.b. Sulle misure a garanzia che il terminale non più esente rimanga in esercizio anche dopo la (ridotta) scadenza del contratto di trasporto

- 3.11. Per quanto riguarda l'esigenza di evitare che il gestore del terminale non più esente dismetta l'impianto dopo la scadenza della durata del contratto di trasporto ridotto nei termini sopra prospettati, occorre precisare che essa si pone con particolare riferimento a quei terminali che sono considerati utili per il sistema (si veda in proposito il §2.13). Rispetto a detti terminali la presenza di un contratto di durata pari all'esenzione avrebbe garantito l'esercizio almeno per tale periodo.³

¹ L'art. 12.7 della deliberazione 2/10, nella parte in cui rimette all'impresa maggiore l'individuazione della capacità oggetto del contratto, si giustifica in ragione del fatto che, nell'ambito dell'*open season* per la realizzazione di nuove capacità di trasporto, le infrastrutture esenti hanno diritto di priorità rispetto a quelle "in regolazione" nel caso in cui le capacità realizzabili non siano sufficienti a soddisfare tutte le richieste: pertanto, per i terminali "da realizzare in regolazione" potrebbero residuare capacità inferiori al rispettivo *send out* massimo. Che la finalità della disciplina sia quella di conferire la capacità (nella misura in cui sia realizzabile) corrispondente al 100% del *send out* massimo del terminale non esente, trova conferma nelle disposizioni attuative del codice di rete dell'impresa maggiore il quale consente al terminale "in regolazione" (in sede di *open season*) di chiedere una capacità inferiore al *send out* massimo, dietro il pagamento però degli interi costi di allacciamento.

² Nel caso di un terminale non più esente la RNG è stata già dimensionata al fine di rendere disponibile una capacità corrispondente al *send out* massimo del terminale, la quale gli dovrebbe essere interamente conferita

³ La possibilità che il gestore del terminale dismetta l'impianto alla scadenza del contratto di trasporto, dal punto di vista fattuale, appare relativamente probabile in quei casi in cui il terminale presenta caratteristiche non corrispondenti agli standard maggiormente adottati e pertanto tali da non agevolare, da un punto di vista fisico, l'accesso a terzi.

- 3.12. L'importanza che tali terminali assumono per il sistema, e la connessa esigenza che essi continuino a operare anche in seguito alla perdita dell'esenzione, è valorizzata dall'art. 2 della deliberazione 272/2013, che riconosce a tale tipologia di impianti l'applicazione del c.d. fattore di garanzia (sebbene con alcune attenuazioni). Esso è erogato a condizione che l'utilità per il sistema sia assicurata per tutto il tempo in cui il fattore di garanzia viene corrisposto.
- 3.13. Per tale motivo, l'Autorità intende circostanziare le misure a garanzia della continuità dell'esercizio del terminale (anche dopo la scadenza del contratto ridotto di trasporto) ai soli terminali che, in ragione della loro utilità per il sistema, sono stati ammessi a beneficiare del fattore di garanzia (ai sensi del citato art. 2 deliberazione 272/2013).
- 3.14. In tale prospettiva, pertanto, si potrebbe prevedere che il gestore del terminale non più esente, ma che soddisfi i requisiti per beneficiare del fattore di garanzia, a fronte del ridimensionamento del suo obbligo a concludere il contratto di trasporto con l'impresa maggiore, abbia l'ulteriore obbligo di mantenere comunque in esercizio il terminale per un periodo pari almeno al tempo residuo di applicazione del fattore di garanzia (pur restando libero, in tale tempo residuo, di chiedere capacità di trasporto coerente con le esigenze effettive del terminale).
- 3.15. Al fine di garantire l'effettività di tale obbligo, l'Autorità intende proporzionare al suo rispetto l'eventuale beneficio del fattore di garanzia, con la conseguenza che, in caso di dismissione anticipata dell'impianto, il gestore del terminale sarebbe tenuto a compensare il sistema delle somme eventualmente percepite sino a quel momento, in forza dell'applicazione dell'istituto in esame, in misura proporzionata alla perdita di utilità per il sistema.
- 3.16. In conseguenza di tale previsione, dovrebbe essere adeguata la disciplina delle garanzie che il gestore del terminale è tenuto a prestare all'impresa maggiore (non solo ai fini dell'adempimento degli obblighi a concludere il contratto di durata ridotta, ma anche al fine dell'obbligo di mantenere in esercizio il terminale per il residuo periodo di applicazione del fattore di garanzia). In particolare:
- (i) il gestore del terminale che rinuncia all'esenzione, e che è ammesso al fattore di garanzia, dovrà versare una nuova garanzia (per l'adempimento dell'obbligo di mantenere in esercizio il terminale) per una durata che dovrà coprire il periodo residuo (dalla scadenza del contratto di trasporto) di applicazione del fattore di garanzia;
 - (ii) dovrebbero essere previsti anche meccanismi di adeguamento (in aumento) di tale garanzia commisurati agli importi progressivamente percepiti dal gestore del terminale in applicazione del suddetto fattore di garanzia.
- 3.17. Inoltre, poiché il rilascio della nuova garanzia strutturata nei termini *sub* 3.16 potrebbe essere onerosa (specie in ragione della sua durata) si potrebbe valutare l'ipotesi di introdurre strumenti di garanzia alternativi rispetto a quelli oggi previsti dal codice di rete (fideiussione o altra garanzia finanziaria), ammettendo ad esempio una c.d. *parent company guarantee*.
- 3.18. Infine, si potrebbe prevedere che il gestore del terminale sia liberato dall'obbligazione di mantenere in esercizio il terminale anche dopo la scadenza del contratto, qualora egli sostituisca a sé un nuovo soggetto, che (i) assuma la responsabilità nella gestione del terminale (che può essere sia la medesima infrastruttura, ovvero un nuovo terminale che si connetta al medesimo punto di

entrata della RNG),⁴ e (ii) concluda con l'impresa maggiore un contratto di trasporto per un periodo almeno pari al periodo residuo di applicazione del fattore di garanzia (e comunque non inferiore a 5 anni).

Q3. Si ritiene che le misure prospettate siano efficaci per garantire che il terminale rimanga in funzione al termine del contratto di trasporto? Quali ulteriori misure si ritiene si debbano aggiungere o possano sostituire quelle proposte?

Q4. Si ritiene che le misure sopra prospettate sub 3.a e 3.b siano complessivamente efficaci a limitare l'aggravio sulla collettività dei costi della rete di trasporto inizialmente sostenuti a vantaggio del gestore del terminale? Quali ulteriori misure si ritiene si debbano aggiungere a quelle illustrate? E, in tal caso, con quali motivazioni?

3.c Ambito di applicazione soggettiva della regolazione

3.19. Un ultimo aspetto di rilievo concerne l'ambito di applicazione soggettiva della disciplina sopra prospettata. In particolare, essa potrebbe avere:

- (i) applicazione generalizzata a tutti i terminali di GNL, per il solo fatto che questi vedano accolta la loro richiesta di rinuncia al regime di esenzione;
- (ii) applicazione selettiva, ossia ai soli terminali non più esenti per effetto di rinuncia che siano utili per il sistema (agli altri terminali non più esenti continuerebbe invece ad applicarsi l'attuale regolazione prevista per i terminali esenti).

3.20. Nel primo caso (applicazione generalizzata) occorre ricordare che le misure a garanzia della continuità dell'esercizio del terminale non più esente (*sub* 3.b) troverebbero comunque applicazione solo nei confronti dei terminali ammessi al fattore di garanzia ai sensi dell'art. 2 della deliberazione 272/13.

3.21. Nel secondo caso (applicazione selettiva) si pone il problema di individuare il criterio di selezione. Tale criterio potrebbe essere quello già previsto dall'art. 2 della deliberazione 272/2013 ai fini dell'applicazione del c.d. fattore di garanzia, la quale è subordinata alla utilità del terminale (individuata in esito alla procedura di cui all'art. 3 d.lgs. 93/11 ovvero, nelle more, dal Ministro dello sviluppo economico nel decreto di perfezionamento della rinuncia al regime di esenzione).

3.22 In alternativa al criterio di selezione di cui al precedente 3.21, potrebbero essere introdotti meccanismi diversi, ad esempio "di mercato", ossia su procedure di *market test* aperte agli operatori che consentano all'Autorità di apprezzare, di volta in volta la rilevanza "economica" dell'infrastruttura e l'utilità per il sistema.

Q5. Quale criterio, tra quelli indicati o eventuali altri possibili, si ritiene preferibile al fine di delimitare l'ambito soggettivo di applicazione delle misure prospettate? Per quali motivi?

⁴ Quest'ultima situazione si potrebbe verificare in casi in cui l'impianto di rigassificazione è posto su una nave metaniera anziché sulla terra ferma, la quale potrebbe essere sostituita da una nuova nave gestita, ad esempio, da una diversa società.