

Osservazioni e proposte di Sorgenia S.p.A.

al documento per la consultazione

**CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI
TRASPORTO E DI DISPACCIAMENTO DEL GAS NATURALE PER IL QUARTO
PERIODO DI REGOLAZIONE**

diffuso dall'Autorità per l'energia elettrica ed il gas in data 18 aprile 2013

Milano, 27 maggio 2013



Osservazioni di carattere generale:

in termini generali, si condivide l'orientamento dell'Autorità rivolto da un lato a confermare alcuni aspetti del metodo per la determinazione delle tariffe vigenti nel terzo periodo regolatorio e dall'altro ad introdurre nuovi meccanismi di remunerazione degli investimenti secondo una logica output based, insieme a meccanismi per la compartecipazione delle imprese di trasporto al rischio associato al sottoutilizzo delle nuove infrastrutture.

Con riferimento al tema riguardante gli incentivi offerti alle nuove infrastrutture in capacità di trasporto, riteniamo fondamentale che nel disegnare tali meccanismi l'Autorità si ponga anche l'obiettivo di una maggiore responsabilizzazione del TSO nell'individuare investimenti in grado di generare effetti positivi sul sistema e avere riconosciuto un maggiore rendimento solo in funzione dei risultati concordati ex ante (output). Con particolare riferimento a quest'ultimo aspetto, sempre nell'ottica di trovare una soluzione che stimoli l'efficienza e l'efficacia del trasportatore nella realizzazione di nuove infrastrutture, risulta a nostro parere necessario minimizzare i tempi intercorrenti tra il riconoscimento dei nuovi investimenti in tariffa e la messa in esercizio della nuova infrastruttura, che si traduce nella manifestazione dei benefici apportati dalla capacità incrementale agli utenti della rete.

Benché non condividiamo il fatto che i nuovi meccanismi di incentivazione trovino applicazione solamente a partire dal 2016, riteniamo opportuno che, considerando il contesto attuale di domanda del gas stagnante e di sufficiente capacità di trasporto disponibile, venga definita una soluzione transitoria che al più dia priorità alla realizzazione degli investimenti di capacità di esportazione. Tale approccio risulta essere coerente con l'ottica assunta dall'Autorità di maggiore selettività degli incentivi.

In tema di ripartizione dei ricavi di riferimento, sebbene condividiamo l'obiettivo generale di rendere le tariffe di trasporto gas maggiormente cost reflective, riteniamo che l'eliminazione del corrispettivo variabile costituisca, se non accompagnato da interventi regolatori di altra natura, un elemento di criticità con particolare riferimento alle utenze termoelettriche.

Vogliamo portare evidenza all'Autorità del periodo di crisi che il settore termoelettrico si trova ad affrontare, che non sembra destinato a migliorare durante il prossimo periodo regolatorio. In un contesto di diminuzione del funzionamento dei cicli combinati, dovuto sia al calo della domanda che alla penetrazione delle rinnovabili, la possibilità di passare ad una tariffa di trasporto unicamente capacitiva rappresenta a nostro parere un ulteriore aggravio per un settore già in sofferenza. Un incremento del peso del costo del trasporto difficilmente recuperabile nei prezzi elettrici implica una maggiore probabilità che tali utenze, che rappresentano un importante elemento di flessibilità per la sicurezza del sistema elettrico, possano raggiungere la remunerazione minima necessaria per giustificare la permanenza sul mercato. Riteniamo quindi fondamentale che tali aspetti vengano presi in considerazione dal Regolatore nell'analisi condotta per la definizione della struttura tariffaria all'interno del successivo documento di consultazione, senza confinarsi a valutazioni unicamente dal punto di vista del recupero dei costi fissi operativi in capo al trasportatore. In particolare, l'elevata variabilità dell'andamento della produzione degli impianti termoelettrici dovrebbe giustificare non solo l'opportunità di eliminazione del corrispettivo variabile in virtù di una maggiore aderenza ai costi, ma anche l'opportunità di introdurre una tariffa di trasporto capacitiva maggiormente degressiva e meglio rispondente ai profili di prelievo di tali utenze.

Benché l'Autorità ritenga che, come sottolineato all'interno della delibera 515/2012/R/GAS, le tariffe di trasporto del gas presentino già elementi di flessibilità ed economicità del servizio per i soggetti con maggiore consumo di gas naturale, auspichiamo che il secondo documento di consultazione contenga

opportuni approfondimenti al fine di trovare quali sono i meccanismi tariffari migliori per rendere più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale, come previsto dal comma 2 bis, dell'articolo 38, del Decreto Sviluppo, considerando con particolare riguardo le peculiarità del settore termoelettrico. A tale proposito riteniamo che per tali soggetti la tariffa capacitiva relativa all'utilizzo della rete regionale del trasporto dovrebbe prevedere termini proporzionali decrescenti per quote di consumo crescenti, allo scopo di tener conto delle economie di scala realizzabili nel trasporto quando il volume di gas trasportato aumenta. In alternativa, si potrebbe valutare l'opportunità di ripensare gli incentivi offerti ai prelievi nei periodi fuori punta, in modo da prevederne l'applicazione anche per le utenze termoelettriche.

Inoltre, ulteriori (se non prioritari) elementi di flessibilità che potrebbero essere introdotti già a partire dal prossimo anno termico a favore delle utenze termoelettriche, quali grandi consumatori di gas naturale caratterizzati da scarsa regolarità di prelievo, sono da ricercarsi in opportune modifiche ai criteri di conferimento della capacità di trasporto al fine di poter meglio rispecchiare le caratteristiche di prelievo di tali utenze. Auspichiamo quindi l'introduzione di processi di conferimento maggiormente flessibili per gli impianti di produzione termoelettrica, quali ad esempio sistemi di conferimento su base mensile oppure sistemi di conferimento su base annuale con possibilità di aggiustamento mensile della portata giornaliera e corrispettivi tariffari applicati sulla capacità massima utilizzata in ciascun mese, come risultante dalle rilevazioni giornaliere dei prelievi ai Punti di Riconsegna.

A tale proposito ricordiamo la volontà dell'Autorità stessa, espressa a suo tempo all'interno del DCO 25/10, di *poter valutare l'opportunità di rivedere i criteri di conferimento della capacità di trasporto sui punti di uscita/riconsegna della rete di trasporto corrispondenti a clienti finali ed in particolare agli impianti di produzione di energia elettrica, o – più in generale – l'opportunità di applicare corrispettivi di trasporto definiti sulla base delle caratteristiche dei prelievi, in corrispondenza dei punti di prelievo*, al fine di eliminare quei rischi in capo agli operatori non corrispondenti a costi per il sistema (rappresentati ad esempio dalla penali applicate dal Trasportatore per i superi di capacità conferita), che costituiscono oggi un potenziale elemento di inefficienza che si riflette sul mercato elettrico.

Auspichiamo dunque che la revisione del sistema tariffario per il prossimo periodo regolatorio possa rappresentare un'opportunità per poter "dare una boccata d'ossigeno" ad un settore attualmente in sofferenza, in virtù del suo fondamentale ruolo di risorsa di flessibilità per la sicurezza del sistema.

Seguono osservazioni di carattere puntuale.

Risposte agli spunti per la consultazione

S 1. Osservazioni in merito ai primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati.
--

Condividiamo i primi orientamenti espressi dall'Autorità all'interno del documento con riferimento alle modifiche ai meccanismi di incentivazione dei nuovi investimenti e al mantenimento dei criteri di riconoscimento dei costi e remunerazione del capitale investito attualmente vigenti.

Come espresso in introduzione al presente documento, in tema di incentivazione degli investimenti, riteniamo opportuno che si introducano meccanismi di compartecipazione al rischio di sottoutilizzo della capacità di trasporto già dal 2014 e che il meccanismo incentivante sia tale da privilegiare solamente le

infrastrutture la cui costruzione andrebbe a sanare situazioni di congestione della rete o a consentire una maggiore interconnessione con i mercati esteri (esercizio in controflusso dei metanodotti di importazione).

Per quanto concerne invece la capacità di trasporto esistente, auspichiamo che l'Autorità provveda in tempi brevi alla definizione delle modalità di implementazione procedure di gestione delle congestioni, che sono state definite a livello europeo e che dovranno trovare applicazione a partire da ottobre 2013.

Non condividiamo pienamente la proposta di attribuire la totalità dei ricavi riconosciuti alla componente capacity, in virtù della necessità sia di mantenere un corrispettivo che rispecchi l'utilizzo della rete, soprattutto a fronte del calo della domanda a causa della crisi, sia dell'opportunità di accompagnare una tale previsione con ulteriori modifiche regolatorie, di natura tariffaria e non, che introducano elementi di flessibilità per i soggetti con maggiore consumo di gas (come peraltro previsto dalla normativa primaria).

In tema di allocazione in natura dei quantitativi di gas a copertura dei consumi delle centrali di compressione riteniamo opportuno che il Regolatore valuti la possibilità di modificare già a partire dal prossimo periodo regolatorio il metodo di allocazione del fuel gas, attraverso l'introduzione di un corrispettivo indifferenziato per punto di entrata, al fine di tener conto di quanto deciso dal Giudice Amministrativo (TAR Lombardia, sentenza del 19/04/2013) e di eliminare l'effetto distorsivo della concorrenza connesso alla penalizzazione degli operatori che importano gas da Sud.

S 2. Osservazioni in merito alla durata del periodo regolatorio e all'aggiornamento dei parametri del WACC.

Sorgenia concorda sia con il mantenimento della durata del periodo regolatorio, sia con la proposta di introduzione di meccanismi di aggiornamento infraperiodo dei parametri per il calcolo del WACC.

Tuttavia, si ritiene fondamentale che la pubblicazione delle tariffe vigenti per l'anno successivo (al pari degli aggiornamenti tariffari infraperiodo) venga effettuata con sufficiente anticipo, in modo tale da permettere agli operatori di valutare per tempo l'impatto del costo del servizio di trasporto sul loro portafoglio.

S 3. Osservazioni in merito alla proposta di confermare l'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto.

Concordiamo col mantenimento dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto. Auspichiamo solamente che l'Autorità possa prendere in considerazione l'eventuale modifica di tale criterio nel contesto del recepimento dei codici di rete europei.

S 4. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del capitale investito riconosciuto.

Concordiamo con il mantenimento dei criteri utilizzati per il terzo periodo regolatorio.

S 5. Osservazioni in merito ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC.

Concordiamo con le proposte descritte, con particolare riferimento alla diminuzione del valore associato al parametro relativo al rischio sistematico per l'attività del trasporto, considerando a maggior ragione la

proposta presentata nel documento di consultazione circa l'attribuzione del 100% dei ricavi riconosciuti alla componente capacity, e il conseguente potenziale abbassamento del rischio sistematico di attività del trasportatore.

S 6. Osservazioni in merito alla tipologia e alla durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti.

NA.

S 7. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di trasporto.

S 8. Osservazioni specifiche in merito alla determinazione del costo operativo riconosciuto per l'anno 2012.

Concordiamo con le proposte presentate nel documento, in continuità col precedente periodo di regolazione. Chiediamo solamente un chiarimento circa l'esclusione dalle voci di costo riconosciute delle spese processuali correlate alla questione dei crediti non riscossi da Snam Rete Gas, inerenti al sistema di garanzie del bilanciamento.

S 9. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per l'attività di misura del trasporto.

NA.

S 10. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione.

Si ritiene opportuno che l'Autorità valuti la possibilità di modificare tali criteri già a partire dal 2014, al fine di recepire quanto stabilito dal Giudice Amministrativo ed eliminare l'effetto distorsivo della concorrenza connesso alla penalizzazione degli operatori che importano gas da Sud.

Sarebbe preferibile che la copertura sia dei consumi di gas per le centrali di compressione che delle perdite contabili avvenga attraverso l'introduzione di corrispettivi indifferenziati per punto di entrata. Questo per permettere una maggiore trasparenza del segnale di costo e rimediare agli effetti di distorsione della concorrenza oggi derivanti da allocazioni in natura differenziate per punto di entrata.

Oltre ad un meccanismo di target del prezzo unitario si propone di introdurre dei meccanismi incentivanti la minimizzazione dei quantitativi di gas utilizzato per le centrali di compressione.

S 11. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi alle perdite di rete.

In linea sia con quanto proposto relativamente al riconoscimento dei costi relativi al gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione sia con quanto espresso dal Giudice Amministrativo nella sentenza sopracitata, in tema di riconducibilità di un sistema di prelievi preventivi in natura quale metodo di recupero dei costi al potere generale di regolazione dell'Autorità, riteniamo opportuno che si valuti la possibilità di introdurre un corrispettivo ad hoc anche per la copertura dei costi relativi alle perdite di rete.

S 12. Osservazioni in merito al riconoscimento dei costi relativi al gas non contabilizzato.

Si condivide l'opportunità di introdurre dei meccanismi di riduzione progressiva del gas non contabilizzato fino a ricondurlo ad un valore atteso attorno allo zero.

S 13. Osservazioni in merito al riconoscimento dei ricavi da bilanciamento della rete.

Si condivide la proposta di continuare a trattare separatamente il calcolo dei ricavi di bilanciamento della rete. A tale proposito, è necessario che le procedure e le regole per la gestione del bilanciamento da parte del Responsabile del Bilanciamento siano trasparenti e note ex-ante alla generalità degli utenti, e che venga garantita una maggiore chiarezza sulle modalità di gestione e sul ruolo del linepack e del servizio di stoccaggio di bilanciamento¹.

Riteniamo opportuno che l'Autorità intraprenda un'analisi delle esigenze effettive delle prestazioni di stoccaggio necessarie al bilanciamento della rete, soprattutto in considerazione dei vincoli ai profili di erogazione imposti dal Decreto Ministeriale 15 febbraio 2013 (*"Gas naturale: stoccaggio, erogazione e sicurezza"*). Destinare su base interrompibile parte della capacità riservata al trasportatore per il servizio di bilanciamento potrebbe permettere di soddisfare parte della richiesta di prestazioni di stoccaggio che, con le nuove regole in vigore, ad oggi non può essere soddisfatta e garantire una valorizzazione di mercato delle risorse di flessibilità e un corretto segnale di prezzo, soprattutto in situazioni di emergenza, perseguendo l'obiettivo di base di un utilizzo efficiente della punta di stoccaggio e minimizzazione dei costi per il sistema.

S 14. Osservazioni in merito ai criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto.

NA.

S 15. Osservazioni in merito agli incentivi per i nuovi investimenti, ed in particolare all'adozione di meccanismi output-based.

S 16. Osservazioni in merito al meccanismo di monitoraggio dei costi di investimento.

Condividiamo la proposta di introdurre meccanismi di incentivazione dei nuovi investimenti di tipo output based al fine di quantificare i benefici derivanti dalla realizzazione di ciascun intervento di sviluppo della rete.

¹ In linea con quanto previsto all'interno del codice di rete europeo sul bilanciamento (*Balancing Network Code*).

Riteniamo opportuno che nel disegnare tali meccanismi l'Autorità si ponga l'obiettivo di una maggiore responsabilizzazione del TSO nell'individuare quegli investimenti che sono in grado di generare effetti positivi sul sistema e vedere riconosciuto un maggiore rendimento solo in funzione dei risultati concordati ex ante (output). Con particolare riferimento a quest'ultimo aspetto, nell'ottica di trovare una soluzione che stimoli l'efficienza e l'efficacia del trasportatore nella realizzazione di nuove infrastrutture, risulta a nostro parere fondamentale minimizzare i tempi intercorrenti tra il riconoscimento dei nuovi investimenti in tariffa e la messa in esercizio delle nuove infrastrutture, che si traduce nella manifestazione dei benefici apportati dall'investimento agli utenti della rete.

Benché non condividiamo il fatto che i nuovi meccanismi di incentivazione troveranno applicazione solamente a partire dal 2016, riteniamo opportuno che, considerando il contesto attuale di domanda del gas stagnante e di elevata disponibilità di capacità di trasporto, sia la soluzione transitoria prevista sia i nuovi meccanismi vengano disegnati in modo tale da incentivare solamente la realizzazione degli investimenti di capacità mirati a risolvere situazioni di congestione (con particolare riferimento agli investimenti in capacità di interconnessione bidirezionale con l'estero). A nostro parere, tale approccio risulta essere coerente con l'ottica assunta dall'Autorità di maggiore selettività degli incentivi.

Guardando in particolare alle maggiori remunerazioni proposte nel periodo transitorio, riteniamo che la remunerazione aggiuntiva offerta agli investimenti in nuova capacità di trasporto di rete sia nazionale che regionale, non trovi giustificazione in assenza di congestioni della rete (come al contrario accade per gli investimenti in nuova capacità di trasporto di importazione e/o esportazione). Considerando tra l'altro che i nuovi investimenti ricevono maggiorazioni del WACC da 1,5 a 2,5 punti percentuali e per un periodo di 7-10 anni è importante che la regolazione riconosca: che tali investimenti siano utili al sistema; siano realizzati in tempi e modi coerenti con il piano di rimborso; siano realizzati in maniera efficiente innanzitutto dal punto di vista delle politiche di acquisto, garantendo la massima trasparenza e concorrenzialità nelle procedure di approvvigionamento dei materiali e delle apparecchiature (un soggetto con missione "pubblica", seppure quotato, è tenuto a perseguire l'obiettivo di efficienza dei costi).

Andando a vedere quali sono gli investimenti strettamente necessari per il sistema al di là degli investimenti in nuova capacità di trasporto, riteniamo che ci si debba concentrare su altre tipologie di infrastrutture che garantiscano una diversificazione degli approvvigionamenti maggiore rispetto agli investimenti in nuovi metanodotti (quali ad esempio i rigassificatori).

Entrando nel dettaglio dei meccanismi proposti, dal punto di vista dei benefici individuati, dal momento che l'Autorità ha intenzione di spostarsi verso una valutazione quantitativa dei benefici apportati al sistema dalle nuove infrastrutture, è fondamentale che vengano definiti parametri di valutazione che siano il più possibile oggettivi, trasparenti e verificabili, soprattutto in considerazione della difficoltà nel tradurre in termini quantitativi, in modo oggettivo, i criteri proposti (con particolare riferimento all'effetto pro-competitivo sul mercato del gas).

Inoltre, fra gli elementi da tenere in considerazione per la quantificazione dei benefici apportati al sistema dai nuovi investimenti del trasportatore si suggerisce di aggiungere anche il contributo al miglioramento della qualità del servizio offerto dal trasportatore (ad esempio investimenti per migliorare i sistemi applicativi del trasportatore). Questo nella convinzione che la qualità del servizio del trasportatore comporti una maggiore efficienza nel sistema gas che si traduce in un servizio offerto al cliente finale più efficiente e ad un minor prezzo.

Per quanto riguarda invece il riconoscimento di costi standard volti ad assicurare la minimizzazione dei costi degli investimenti, riteniamo che un riferimento a costi storici non analitici da un lato non consentirebbe una corretta valutazione degli effetti redistributivi sui consumatori (rischio di sussidi incrociati), dall'altro avrebbe il rischio di limitare gli incentivi delle imprese regolate all'efficienza e all'innovazione in quanto il costo non sarebbe commisurato né a variazioni incrementali dell'output offerto, né all'andamento di lungo termine.

S 17. Osservazioni in merito al meccanismo di compartecipazione al rischio del mancato utilizzo di nuove infrastrutture.

S 18. Osservazioni in merito alla necessità di prevedere una soglia entro cui opera il meccanismo di compartecipazione al rischio derivante dal mancato utilizzo della nuova capacità.

Sorgenia condivide l'introduzione di un meccanismo di compartecipazione del trasportatore al rischio del mancato conferimento dalla capacità di trasporto relativa a nuove infrastrutture, al fine di portare a termine solo quei progetti di investimento che sono strettamente necessari per il sistema. Riteniamo che sia opportuno che il metodo di calcolo del ricavo "virtuale", con particolare riferimento alla stima della domanda di nuova capacità, sia trasparente e replicabile e tenga in considerazione stime sull'andamento della domanda complessiva di gas nel medio-lungo termine.

In generale, come sottolineato in risposta al precedente spunto di consultazione, riteniamo che gli incentivi offerti ai nuovi investimenti in capacità di trasporto debbano trovare giustificazione soprattutto in quanto rispondenti a situazioni di congestione della rete. Da questo punto di vista dunque non condividiamo l'esclusione dal meccanismo di compartecipazione al rischio di parte dei ricavi associati per permettere una compartecipazione degli utenti del servizio.

S 19. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di trasporto.

Concordiamo con quanto proposto relativamente ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari del trasporto.

Tuttavia, emergono due particolari aspetti in relazione ai quali riteniamo opportuno che l'Autorità dia agli utenti maggiore trasparenza in virtù del loro impatto sui costi riconosciuti al trasportatore (e di conseguenza sulle tariffe pagate dagli utenti della rete):

1. Per quanto riguarda l'attivazione del parametro Y, relativo a variazioni dei vincoli sui ricavi in relazione a costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali ed a mutamenti del quadro normativo, occorre che venga data maggiore trasparenza sulle modalità di attivazione di tale parametro, sull'entità del riconoscimento e sulle motivazioni alla base dello stesso;
2. Per quanto concerne la possibilità per le imprese di trasporto di richiedere il riconoscimento di eventuali costi operativi incrementali derivanti dalla realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, chiediamo maggiore chiarezza sulla natura di questi costi e sulle motivazioni che possono giustificare il riconoscimento in tariffa.

S 20. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento dei parametri tariffari per il servizio di misura del trasporto.

NA.

S 21. Osservazioni in merito alla determinazione del fattore correttivo.

Non abbiamo osservazioni particolari sulla determinazione del fattore correttivo.

Tuttavia, intendiamo approfittare di questa sede per riprendere alcune considerazioni in tema di garanzia dei ricavi del trasportatore. Per quanto riguarda in particolare i recenti accadimenti relativamente al sistema di garanzie per il bilanciamento, riteniamo che un mero trasferimento degli effetti economici dei mancati ricavi degli operatori regolati in tariffa, rischierebbe di deresponsabilizzare il trasportatore in relazione al rispetto del ruolo importante che dovrebbe assumere nel controllare e contribuire a limitare i fenomeni di inadempienza. Auspichiamo dunque che l'Autorità nella definizione del fattore di garanzia per il prossimo periodo regolatorio introduca elementi che vadano verso una maggiore responsabilizzazione del trasportatore, soprattutto in tema di qualità del servizio offerto e di miglioramento continuo dei sistemi di controllo e prevenzione nei confronti degli utenti della rete con intenti fraudolenti.

S 22. Osservazioni in merito alla ripartizione tariffaria proposta, in particolare relativamente al mantenimento di una sola componente capacity

S 23. Osservazioni in merito ad eventuali criticità derivanti dall'eliminazione della componente di ricavo commodity.

Come sottolineato in introduzione al presente documento, con riferimento ai possibili impatti della modifica proposta sul settore termoelettrico, riteniamo che l'eliminazione del corrispettivo variabile vada accompagnata, se non preceduta, da ulteriori modifiche regolatorie sia tariffarie che non. Tali modifiche risultano a nostro parere indispensabili al fine di evitare il peggioramento della situazione già critica in cui gli impianti di produzione termoelettrica ad oggi si trovano: una rimodulazione delle tariffe per il servizio di trasporto del gas insieme all'introduzione di meccanismi di allocazione della capacità di trasporto maggiormente flessibili e all'eliminazione delle penali di supero della capacità prenotata, rappresentano strumenti fondamentali per rendere più flessibile ed economico il servizio di trasporto del gas per i produttori termoelettrici, che costituiscono la principale risorsa di flessibilità per il sistema elettrico, a vantaggio di una riduzione dei prezzi dell'energia elettrica per la generalità dei consumatori.