

**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
60/2016/R/GAS**

MERCATO DEL GAS NATURALE

**COMPLETAMENTO DELL'IMPLEMENTAZIONE DELLE DISPOSIZIONI EUROPEE IN
MATERIA DI RISOLUZIONE DELLE CONGESTIONI PRESSO I PUNTI DI
INTERCONNESSIONE CON L'ESTERO DEL SISTEMA NAZIONALE DEI GASDOTTI**

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

18 febbraio 2016

Premessa

Il presente documento per la consultazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (di seguito: Autorità) è finalizzato al completamento del processo di implementazione delle disposizioni europee relative alla gestione delle congestioni presso i punti di interconnessione con l'estero del sistema nazionale dei gasdotti contenute nell'allegato I al regolamento CE n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (come emendato dalla Decisione della Commissione del 24 agosto 2012).

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità, per iscritto, possibilmente in formato elettronico, le loro osservazioni e le loro proposte **entro e non oltre il 31 marzo 2016**.*

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.

È preferibile che i soggetti interessati inviino le proprie osservazioni e commenti attraverso il servizio interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità. In subordine, osservazioni e proposte dovranno pervenire al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi: e-mail (preferibile) con allegato il file contenente le osservazioni, fax o posta.

Indirizzo a cui far pervenire osservazioni e suggerimenti:

Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico

Direzione Mercati

Unità Mercati gas all'ingrosso

Piazza Cavour 5 – 20121 Milano

tel. 02.655.65.284/290

fax 02.655.65.265

e-mail: mercati@autorita.energia.it

sito internet: www.autorita.energia.it

INDICE

1. Introduzione	4
2. Il contesto regolatorio	4
3. Oversubscription & Buy- Back e Firm Day Ahead Use It Or Lose It	7
4. Meccanismo “use-it-or-lose-it” di lungo termine	10

1. Introduzione

- 1.1 La finalità del presente documento è quella di illustrare le misure individuate dall’Autorità per completare il processo di implementazione delle disposizioni europee relative alla gestione delle congestioni presso i punti di interconnessione con l’estero del sistema nazionale dei gasdotti, contenute nell’allegato I al regolamento CE n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, come emendato dalla Decisione della Commissione del 24 agosto 2012 (di seguito: regolamento CMP - *Congestion Management Procedures*). La prima fase del processo di implementazione è stata avviata nel 2013, con il documento per la consultazione 270/2013/R/GAS che ha condotto all’approvazione della deliberazione 411/2013/R/GAS del 26 settembre 2013.
- 1.2 Le disposizioni prospettate nel presente documento per la consultazione si inseriscono, inoltre, in un più ampio percorso verso l’obiettivo dell’Autorità di promuovere, tramite tutti gli strumenti disponibili, una sempre maggiore integrazione con i mercati confinanti.
- 1.3 Nel seguito verranno illustrati il contesto regolatorio di riferimento (capitolo 2) e gli orientamenti di riforma dell’Autorità (capitoli 3 e 4).

2. Il contesto regolatorio

- 2.1 Il regolamento CMP definisce le regole europee per la gestione delle cosiddette congestioni contrattuali, cioè delle situazioni in cui la capacità di trasporto risulta scarsa perché interamente conferita – spesso su base pluriennale – anche a fronte di capacità fisica disponibile. Le congestioni contrattuali sono considerate uno dei principali ostacoli all’integrazione del mercato europeo.
- 2.2 A tal fine, il regolamento CMP prevede che i gestori del sistema di trasporto offrano, nell’ambito delle proprie procedure di conferimento, l’eventuale capacità non utilizzata dagli utenti. La capacità non utilizzata in un punto di interconnessione viene resa disponibile tramite l’applicazione di una delle seguenti procedure:
 - a) “*oversubscription and buy-back*” (di seguito: OS&BB) o, in alternativa, “*use-it-or-lose-it*” su base *day-ahead* (di seguito: FDA UIOLI);
 - b) rilascio di capacità;
 - c) meccanismo “*use-it-or-lose-it*” di lungo termine (di seguito: LT UIOLI).
- 2.3 Le suddette procedure, già descritte nel documento per la consultazione 270/2013/R/GAS, sono entrate in vigore il 1° ottobre 2013, ad eccezione del meccanismo “*use-it-or-lose-it*” su base *day-ahead* che deve essere obbligatoriamente introdotto dal 1° luglio 2016 per i punti di interconnessione nei

quali, sulla base della relazione annuale di monitoraggio di ACER¹, la domanda risulterà superiore all'offerta, al prezzo di riserva nel caso di aste, nel corso delle procedure per l'assegnazione di capacità nell'anno cui si riferisce la relazione di monitoraggio per prodotti da utilizzare nell'anno in questione o in uno dei due anni successivi:

- per almeno tre prodotti di capacità continua con una durata di un mese;
- per almeno due prodotti di capacità continua con una durata di un trimestre; o
- per almeno un prodotto di capacità continua con una durata pari o superiore a un anno; o
- se non è stato offerto nessun prodotto di capacità continua con una durata pari o superiore a un mese.

- 2.4 Tuttavia, i regolatori nazionali hanno la facoltà di effettuare una valutazione della relazione tra il meccanismo di FDA UIOLI e OS&BB e decidere di non applicare l'OS&BB nei propri punti di interconnessione.
- 2.5 Il regolamento CMP prevede che il sistema di OS&BB sia introdotto sulla base di una proposta predisposta dalle imprese di trasporto; l'Autorità, in data 13 maggio 2013, ha pertanto invitato SNAM a predisporre la suddetta proposta.
- 2.6 Con il documento per la consultazione 270/2013/R/GAS del 20 giugno 2013, l'Autorità ha espresso i propri orientamenti in merito all'applicazione delle disposizioni europee in materia di allocazione della capacità² e risoluzione delle congestioni³ presso i punti di interconnessione con l'estero.
- 2.7 Con la deliberazione 411/2013/R/GAS del 26 settembre 2013, l'Autorità ha:
- a) introdotto i meccanismi relativi al rilascio della capacità e al LT UIOLI;
 - b) rimandato ad un successivo provvedimento l'approvazione delle disposizioni in materia di "*oversubscription e buy-back*", in considerazione dei tempi necessari per la definizione della proposta attuativa di dettaglio da parte di SNAM, per la sua conseguente valutazione da parte dell'Autorità e per il coordinamento con i regolatori dei paesi confinanti; la decisione ha tenuto conto anche dell'assenza di situazioni di congestione contrattuale ai punti di

¹ Tale relazione è pubblicata conformemente al punto 2.2.1. paragrafo 2 del Regolamento CMP. L'ultima relazione pubblicata da ACER (relativa all'anno 2014) è disponibile al seguente link: http://www.acer.europa.eu/Official_documents/Acts_of_the_Agency/Publication/20150529_ACER%202015%20Report%20on%20Congestion%20at%20IPs%20in%202014.pdf

² Per recepire nell'ordinamento nazionale le disposizioni del Regolamento (UE) n. 984/2013 della Commissione del 14 ottobre 2013 che istituisce un codice di rete relativo ai meccanismi di assegnazione di capacità nei sistemi di trasporto del gas (c.d. CAM NC).

³ Per avviare il recepimento della Decisione della Commissione del 24 agosto 2012 che modifica l'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale.

interconnessione della rete nazionale nonché della già avvenuta implementazione dei meccanismi di messa a disposizione della capacità giornaliera non utilizzata, ancorché su base interrompibile, aventi effetti analoghi a quelli del sistema di “*oversubscription e buy-back*”;

- c) introdotto la possibilità per gli utenti di mettere a disposizione, per il conferimento a terzi, la capacità continua di tipo *unbundled* di cui dispongono, prefigurando un successivo provvedimento, da assumere previo coordinamento con le Autorità dei paesi confinanti, relativamente alla gestione dei prodotti di capacità *bundled*.

2.8 Le integrazioni di cui alla precedente lettera c) sono state introdotte, a conclusione delle attività di coordinamento con i regolatori dei paesi confinanti, con la deliberazione 555/2015/R/GAS del 20 novembre 2015 che, al fine di favorire l'armonizzazione dei processi di gestione delle allocazioni di capacità tra sistemi di trasporto interconnessi, ha disposto di consentire all'utente la revoca totale o parziale della messa a disposizione della capacità in ogni momento, purché al di fuori dell'arco temporale in cui tale capacità sia oggetto delle procedure di conferimento. Tale arco temporale è stato individuato tra il momento di rilascio da parte dell'utente della capacità e la conclusione della relativa procedura di conferimento. Coerentemente con tale previsione, è stato inoltre stabilito che nel caso in cui sia stata messa a disposizione capacità da parte di più utenti e la capacità complessiva non risulti completamente conferita a terzi, l'impresa maggiore di trasporto debba individuare la quota di capacità conferita di competenza di ciascun utente in base all'ordine temporale di rilascio.

2.9 In data 11 luglio 2014, la Commissione europea ha pubblicato il documento “*Guidance on best practices for congestion management procedures in natural gas transmission networks*” (di seguito *CMP Guidance*⁴) finalizzato all’ottimizzazione ed all’armonizzazione a livello europeo delle regolazioni nazionali in materia di gestione delle congestioni, con particolare riferimento ai processi per la gestione delle cosiddette capacità *bundled*.

2.10 Nei successivi capitoli sono descritte le proposte dell’Autorità relative al completamento del processo di recepimento delle disposizioni del regolamento CMP presso i punti di interconnessione con gli altri sistemi di trasporto dell’Unione Europea (Tarvisio e Gorizia), con particolare riferimento:

- a) ai meccanismi di OS&BB e FDA UIOLI (capitolo 3);
- b) alle disposizioni attuative in materia di LT UIOLI (capitolo 4).

⁴https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/20140711guidance_congestion_management_ngt_n.pdf

3. Oversubscription & Buy- Back e Firm Day Ahead Use It Or Lose It

- 3.1 Il regolamento CE n.715/2009 prevede, al punto 2.2.2. dell'Allegato 1, che le imprese di trasporto predispongano una proposta relativa all'introduzione di un sistema di "*oversubscription e buy-back*" per l'offerta di capacità di trasporto supplementare su base continua ai punti di interconnessione della rete nazionale con reti di trasporto di altri paesi membri dell'Unione europea.
- 3.2 Il meccanismo di OS&BB consente all'impresa di trasporto di offrire capacità continua supplementare rispetto a quella tecnicamente disponibile ai punti di interconnessione della rete nazionale, nell'ipotesi che non tutta la capacità allocata sarà effettivamente utilizzata dagli utenti. Tale meccanismo deve prevedere un adeguato sistema di incentivi che rifletta i rischi a cui si espone l'impresa di trasporto nell'offrire capacità supplementare. Infatti, nel caso la richiesta di effettivo utilizzo della capacità da parte degli utenti ecceda la disponibilità tecnica del punto di interconnessione, l'impresa di trasporto dovrà farsi carico di provvedere ad un *buy-back* della capacità mancante.
- 3.3 Nella *CMP Guidance*, la Commissione europea ha evidenziato che il meccanismo di OS&BB deve essere considerato come lo "*strumento base per prevenire la congestione contrattuale*". Tuttavia, come riconosciuto dalla Commissione nello stesso documento, il meccanismo di OS&BB, per poter essere veramente efficace ed efficiente, deve essere disegnato con attenzione, tenendo conto del livello della domanda e delle caratteristiche della rete, al fine di evitare che il sistema incorra in costi elevati senza rilevanti benefici.
- 3.4 Il 18 marzo 2014, in esito alla consultazione degli utenti, SNAM ha inviato all'Autorità una proposta attuativa del meccanismo di OS&BB, accompagnata da un'ipotesi di incentivazione che prevede il riconoscimento di ricavi aggiuntivi in relazione alla sola offerta di capacità aggiuntiva, ancorché la stessa non sia poi conferita. Tale proposta prevede inoltre, quale unica possibilità di *buy-back*, il riacquisto della capacità sul mercato secondario tramite la piattaforma Prisma.
- 3.5 Con lettera del 13 giugno 2014, l'Autorità ha invitato SNAM:
- ad integrare la proposta di OS&BB con specifiche informazioni quantitative;
 - a rivalutare il meccanismo di incentivazione proposto al fine di evitare il rischio di determinare incentivi non coerenti con i benefici, in termini di riduzione delle eventuali congestioni contrattuali, ottenibili dall'introduzione del meccanismo di OS&BB;
 - ad ampliare le possibilità di *buy-back* rispetto al solo riacquisto sul mercato secondario tramite la piattaforma Prisma, al fine di minimizzare il rischio di riduzione dei programmi dei singoli utenti per far fronte ad una eventuale richiesta di flusso fisico superiore rispetto alla capacità tecnica.

- 3.6 Con lettere del 7 agosto 2014 e del 19 dicembre 2014, SNAM ha inviato all'Autorità l'analisi quantitativa dei dati di capacità di trasporto ed ha sostanzialmente riconfermato l'impostazione della propria proposta di OS&BB evidenziandone la coerenza con le disposizioni del regolamento CMP.
- 3.7 Le criticità emerse nel corso del processo di definizione di dettaglio del meccanismo di OS&BB inducono a ritenere che la sua adozione, nello specifico contesto italiano di mercato, potrebbe non essere la soluzione più efficiente in termini di costi e benefici per il sistema.
- 3.8 Negli ultimi anni, infatti, presso i punti di interconnessione con l'estero della rete nazionale non si sono registrati fenomeni di congestione contrattuale. Nel punto di Tarvisio, ad esempio, nell'anno termico 2014/2015, è rimasta capacità disponibile per l'entrata in Italia pari ad un valore intorno ai 15 milioni di sm³/giorno. Nello stesso periodo era disponibile all'exit di Arnoldstein capacità per quasi 1,8 milioni di sm³/giorno. Anche per l'anno termico 2015/2016, la capacità di trasporto non è stata conferita completamente: all'entry di Tarvisio per il semestre invernale è disponibile una capacità di circa 15 milioni di sm³/giorno, mentre per quello estivo di circa 13 milioni; sul lato austriaco la capacità disponibile è inferiore a 1 milione di sm³/giorno. I dati disponibili sulla Transparency Platform di ENTSOG confermano che per i suddetti anni termici non si sono registrati casi di congestione contrattuale per prodotti di durata annuale, trimestrale e mensile. Anche per i prossimi anni termici non si prevedono fenomeni di congestione contrattuale.
- 3.9 L'Autorità, sulla base delle informazioni sopra richiamate, ritiene che l'applicazione in Italia del meccanismo di OS&BB potrebbe comportare il rischio di gravare il sistema di costi non determinabili *ex ante*, potenzialmente molto elevati, non necessariamente compensati da altrettanti benefici. A tal proposito, si riscontrano, nel meccanismo proposto dall'impresa di trasporto, criticità connesse, in particolare, con:
- (i) i rischi insiti in un sistema di incentivazione dell'impresa di trasporto legato alla capacità offerta anziché a quella allocata, in un contesto di assenza di congestione contrattuale;
 - (ii) la mancanza di flessibilità nelle opzioni di eventuale riacquisto della capacità (la proposta di Snam prevede, quale unica possibilità di buy-back, del riacquisto della capacità da parte del trasportatore sul mercato secondario), nonché il rischio di riduzione della programmazione degli utenti titolari di capacità continua nel caso in cui i quantitativi di capacità di trasporto offerti dagli utenti nel mercato secondario della capacità non soddisfino la richiesta di riacquisto.
- 3.10 In definitiva si ritiene che il meccanismo di OS&BB comporti notevoli complessità amministrative, nonché rischi legati all'incertezza degli effetti per il sistema, che potrebbero essere evitati mediante l'adozione dalla modalità

alternativa di gestione delle congestioni prevista dal regolamento CMP descritta nel seguito.

Meccanismo FDA UIOLI

- 3.11 Il regolamento CE n.715/2009 prevede, al punto 2.2.3. dell'Allegato 1, la possibilità di introdurre un meccanismo per la gestione delle congestioni che consente di modificare la nomina iniziale degli utenti su base *day-ahead* (c.d. FDA UIOLI).
- 3.12 In base al meccanismo di FDA UIOLI le rinomine di capacità sono autorizzate fino a un massimo del 90% e un minimo del 10% della capacità contrattuale in possesso dell'utente presso uno specifico punto di interconnessione. Tuttavia, se la nomina è superiore all'80% della capacità contrattuale, la metà del volume non nominato può essere rinominato verso l'alto. Se la nomina, invece, non è superiore al 20% della capacità contrattuale, la metà del volume nominato può essere rinominata verso il basso. La limitazione del diritto di rinomina non si applica agli utenti della rete che nell'anno precedente detenevano meno del 10% della capacità tecnica media nel punto di interconnessione.
- 3.13 Le regole CMP prevedono l'introduzione obbligatoria del FDA UIOLI a partire dal 2016 per i soli punti di interconnessione nei quali, sulla base della relazione annuale di monitoraggio di ACER, la domanda continuerà a risultare superiore all'offerta per un determinato numero di casi e prodotti di capacità. Tuttavia, è fatta salva la facoltà per i regolatori nazionali di effettuare una valutazione della relazione tra il meccanismo di FDA UIOLI e OS&BB e decidere di non applicare l'OS&BB nei propri punti di interconnessione.
- 3.14 La suddetta opzione è stata esercitata dal regolatore austriaco E-Control che nel 2013, dopo un'analisi preliminare, ha deciso di avviare una sperimentazione di un anno per l'applicazione del meccanismo di FDA UIOLI ed ha invitato le imprese di trasporto a predisporre entro il 1° ottobre 2014 una relazione sugli effetti del FDA UIOLI e sulla possibilità di introdurre l'OS&BB. Nel 2015, anche a seguito di una consultazione pubblica, E-Control ha confermato la sua decisione di non volere applicare l'OS&BB poiché considerato eccessivamente rischioso e oneroso.
- 3.15 Il regolamento CMP non obbliga ad utilizzare la stessa misura ai due lati di uno stesso IP, ma l'applicazione di meccanismi diversi rende di fatto più complessa l'offerta di prodotti *bundled*.
- 3.16 Il funzionamento del meccanismo di FDA UIOLI è definito nel regolamento CMP in maniera dettagliata, non prevede rischiose opzioni di riacquisto né l'applicazione di un sistema di incentivi, e risulta quindi di facile implementazione. Il FDA UIOLI sembra in definitiva poter essere considerato come un strumento più efficace ed efficiente dell'OS&BB per assicurare la

risoluzione delle eventuali congestioni contrattuali che dovessero registrarsi presso i punti di interconnessione italiani con paesi UE.

- 3.17 Inoltre, l'applicazione anche in Italia del FDA UIOLI faciliterebbe il coordinamento della gestione delle possibili congestioni contrattuali con i paesi limitrofi che già utilizzano il suddetto strumento, come più volte auspicato dalla stessa Commissione europea.
- 3.18 Alla luce di quanto evidenziato, si ritiene opportuno raccogliere le osservazioni degli utenti sulla possibilità di introdurre nella regolazione italiana il meccanismo del FDA UIOLI anziché quello dell'OS&BB. Il meccanismo di FDA UIOLI potrebbe trovare applicazione nel nostro ordinamento a partire dal 1° ottobre 2016.

S1. Si ritiene opportuno implementare presso i punti di interconnessione della rete nazionale il meccanismo di FDA UIOLI anziché quello di OS&BB? Se no, per quale motivo?

S2. Si condivide la tempistica di attuazione? Se no, per quale motivo?

4. Meccanismo “use-it-or-lose-it” di lungo termine

- 4.1 Il regolamento CE n.715/2009 prevede, al punto 2.2.5. dell'Allegato 1, che le autorità di regolazione impongano ai gestori dei sistemi di trasporto di ritirare parzialmente o in toto la capacità contrattuale sistematicamente sottoutilizzata in un punto di interconnessione da un utente della rete laddove quest'ultimo non abbia offerto la propria capacità non utilizzata a condizioni ragionevoli e laddove altri utenti della rete richiedano capacità continua. In particolare, la capacità contrattuale si ritiene sistematicamente sottoutilizzata se:
- l'utente utilizza, in media, meno dell'80% della sua capacità nei semestri estivo e invernale, a fronte di un contratto con durata pari o superiore all'anno;
 - l'utente ricorre sistematicamente a una rinomina verso il basso relativamente ad una percentuale prossima al 100% della sua capacità contrattuale.
- 4.2 Come precedentemente evidenziato, le disposizioni in materia di “use-it-or-lose-it” di lungo termine sono state introdotte in Italia con la deliberazione 411/2013/R/GAS del 26 settembre 2013.
- 4.3 Tali disposizioni prevedono che l'utente è tenuto a mettere a disposizione dell'impresa maggiore di trasporto, per il conferimento a terzi, la capacità continua conferita di cui dispone presso i punti di interconnessione di Passo Gries, Tarvisio e Gorizia, qualora si verificano, relativamente al medesimo punto, tutte le seguenti condizioni:

- (i) l'utente, all'1 ottobre dell'anno termico di riferimento ATr, risulti titolare di capacità continua per un periodo superiore a un anno;
 - (ii) la capacità conferita sia stata sistematicamente sottoutilizzata dall'utente nell'anno termico ATr, in assenza di adeguata giustificazione;
 - (iii) l'utente non abbia offerto a terzi la capacità non utilizzata nell'anno termico ATr a condizioni ragionevoli;
 - (iv) altri utenti della rete richiedano capacità continua presso i suddetti punti ma la capacità non sia disponibile in quanto completamente conferita.
- 4.4 La capacità conferita si ritiene sistematicamente sottoutilizzata qualora nell'anno termico ATr l'utilizzo medio dell'utente risulti inferiore al valore 0,8 sia nel periodo compreso tra l'1 ottobre ed il 31 marzo sia nel periodo compreso tra l'1 aprile e il 30 settembre.
- 4.5 La capacità non utilizzata si ritiene offerta a condizioni ragionevoli qualora l'utente l'abbia resa disponibile a terzi, ad un prezzo non superiore al prezzo di riserva previsto nel conferimento di prodotti di capacità primaria di uguale durata, secondo modalità che consentano la più ampia partecipazione degli utenti nonché la verifica delle condizioni di offerta da parte dell'impresa medesima.
- 4.6 L'impresa maggiore di trasporto, entro l'1 novembre dell'anno termico successivo all'anno ATr, è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni sopra descritte e, in caso di esito positivo, a darne comunicazione all'utente interessato ed all'Autorità indicando la capacità che l'utente medesimo è tenuto a rendere disponibile. All'utente deve essere ritirata, per la restante durata contrattuale, una quota di capacità corrispondente a quella non utilizzata. L'utente conserva i diritti e gli obblighi connessi con il contratto relativo alla capacità nella misura in cui la capacità non sia conferita a terzi. È fatta comunque salva la facoltà degli utenti interessati di presentare reclamo all'Autorità ai sensi della deliberazione 188/2012/E/COM.
- 4.7 Con lettera del 19 dicembre 2014, SNAM ha inviato all'Autorità una proposta di aggiornamento del proprio codice di rete finalizzata al recepimento delle suddette disposizioni ed, in particolare, alla declinazione delle relative modalità attuative. SNAM ha, inoltre, inviato gli esiti della consultazione sulla sopra citata proposta di aggiornamento.
- 4.8 Dall'analisi delle osservazioni pervenute dai soggetti interessati e dal confronto con l'impresa di trasporto è emersa la necessità di prevedere la modifica e l'integrazione di alcune disposizioni dell'articolo 14ter della deliberazione 137/02, per assicurare un'efficace applicazione del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine.
- 4.9 In primo luogo, l'Autorità ritiene opportuno procedere alla revisione delle seguenti tempistiche del processo, al fine di migliorarne l'efficienza e la coerenza

con le scadenze di contabilizzazione del servizio di trasporto previste dal codice di rete:

- l'utente trasmette all'impresa maggiore di trasporto e all'Autorità le motivazioni che hanno determinato l'eventuale sistematico sottoutilizzo della capacità conferita nell'Anno Termico di Riferimento entro sette giorni lavorativi dal termine dell'Anno Termico di Riferimento (in luogo del 30 settembre dell'Anno Termico di Riferimento);
- l'impresa maggiore di trasporto verifica la sussistenza delle condizioni per l'applicazione del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine e trasmette all'Autorità ed all'utente interessato gli esiti delle suddette verifiche entro il 15 novembre dell'Anno Termico successivo all'Anno Termico di Riferimento (in luogo del 1° novembre dell'Anno Termico successivo all'Anno Termico di Riferimento);
- la capacità sottoutilizzata è resa disponibile con decorrenza del relativo servizio di trasporto dal 1° febbraio dell'Anno Termico successivo all'Anno Termico di Riferimento (in luogo del 1° dicembre dell'Anno Termico successivo all'Anno Termico di Riferimento).

4.10 La deliberazione 411/2013/R/GAS prevede che l'utente, entro il termine dell'anno termico ATr possa trasmettere all'impresa maggiore di trasporto una nota nella quale siano documentate le motivazioni che hanno determinato l'eventuale sistematico sottoutilizzo delle capacità conferite. Tali motivazioni costituiscono adeguata giustificazione del sottoutilizzo ove conformi a condizioni a tal fine definite nel codice di rete.

4.11 L'Autorità, alla luce delle osservazioni presentate dall'impresa di trasporto relativamente alla difficoltà di declinare nel proprio codice di trasporto un elenco esaustivo di possibili motivazioni per il sottoutilizzo della capacità conferita nell'Anno Termico di Riferimento e considerando che anche gli utenti non hanno fornito suggerimenti al riguardo, ritiene opportuno prevedere che le motivazioni medesime siano espresse liberamente dagli utenti interessati e valutate caso per caso al fine di non escludere a priori giustificazioni adeguate non elencate nel codice di rete.

4.12 L'Autorità, al fine di garantire una gestione trasparente ed efficiente del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine, nonché di tutelare le esigenze di contraddittorio degli utenti interessati dal ritiro di capacità, intende inoltre definire due differenti procedure che dovranno essere seguite dall'impresa di trasporto qualora si verificano le condizioni per l'applicazione del suddetto meccanismo.

4.13 In sintesi, tali procedure prevedono quanto segue:

- (i) l'impresa di trasporto procede automaticamente al ritiro della capacità solo in assenza dell'invio da parte dell'utente di una nota giustificativa entro i termini previsti;

- (ii) in tutti gli altri casi, l'impresa di trasporto trasmette all'Autorità una propria valutazione degli elementi giustificativi forniti dall'utente (con particolare riferimento agli eventuali elementi afferenti il sistema di trasporto nazionale) e precede o meno con il ritiro della capacità su indicazione dell'Autorità, che si esprimerà in tal senso con apposita deliberazione.
- 4.14 Infine, per quanto riguarda i prodotti di capacità *bundled*, si ritiene opportuno prevedere che l'impresa di trasporto adotti le stesse modalità previste per la capacità *unbundled* per la quota di capacità il cui ritiro sia possibile ad entrambi i lati dell'interconnessione. L'impresa di trasporto si coordina a tal fine con il gestore del sistema di trasporto interconnesso.

S4. *Si condividono gli orientamenti dell'Autorità in merito alla nuova tempistica proposta per l'applicazione del meccanismo di "use-it-or-lose-it" di lungo termine? Se no, per quale motivo?*

S5. *Si condividono le nuove integrazioni proposte? Se no, per quale motivo?*