

- gasdotti di importazione ed esportazione non compresi nell'elenco dei gasdotti di cui al punto a), e relative linee collegate necessarie al loro funzionamento;
- gasdotti collegati agli stoccaggi;
- gasdotti interregionali funzionali al sistema nazionale del gas non compresi nell'elenco di cui ai precedenti punti;
- gasdotti funzionali direttamente o indirettamente al sistema nazionale del gas;
- reti o parti di reti di cui ai punti a), b), c), d) ed e) che risultano attualmente in costruzione o per le quali sono state ottenute le necessarie autorizzazioni.

Risultano inoltre parte della rete nazionale anche i servizi a essa accessori, quali, a titolo esemplificativo, le apparecchiature, le strumentazioni e gli impianti necessari per il funzionamento, il controllo e la gestione della rete e le relative centrali di compressione.

L'aggiornamento della rete, effettuato sulla base di richieste da parte delle imprese di trasporto e disposto sentito il parere dell'Autorità, ha inserito nella rete nazionale una serie di tratte, realizzate nel corso degli ultimi anni o ancora in fase di realizzazione, tra le quali anche il gasdotto di collegamento con il terminale rigassificazione di GNL nel mare Adriatico (in fase di realizzazione) a largo di Porto Viro-Minerbio, e il gasdotto di attraversamento del Canale di Sicilia verso la Libia sino al limite del mare territoriale (in esercizio dall'ultimo trimestre 2004).

Nuove imprese di trasporto

Per quanto riguarda l'attività di trasporto, nel corso dell'anno sono state costituite nuove imprese:

- *in primis*, la Società Gasdotti Italia S.p.A. Nel settembre 2004 si è perfezionata la vendita delle reti di trasporto di Edison T&S S.p.A. (la società del gruppo Edison dedicata al trasporto di gas naturale dal dicembre 2001) e la Società Gasdotti Mediterraneo S.p.A., cedute al fondo di *private equity* italiano *Clessidra Capital Partners* gestito da Clessidra SGR S.p.A. Il gruppo Edison mantiene la gestione della rete sulla base di un contratto di *management*: nel dicembre 2004, le due imprese di trasporto, T&S e SGM, si sono fuse per incorporazione in Lauro Tre S.p.A., con contestuale cambio della denominazione appunto in SGI S.p.A. (Società Gasdotti Italia S.p.A.);
- la Retragas S.p.A. e la Comunità Montana Valtellina di Sondrio, imprese di trasporto costituite per la gestione di reti regionali di trasporto realizzate o in fase di realizzazione, interconnesse con la rete di Snam Rete Gas in Lombardia. La Retragas, fondata nonché controllata dalla società di distri-

buzione Asm Brescia S.p.A., gestisce un tratto di rete regionale estesa essenzialmente nell'area della provincia di Brescia; la Comunità Valtellina è nata invece per la gestione di un tratto di rete in fase di realizzazione che si estende da Berbenno Valtellina a Chiuro e che proseguirà sino a Bormio.

Queste ultime due società hanno presentato proposte tariffarie e Codici di rete ai sensi del decreto legislativo n. 164/00.

L'approvazione di tali Codici di rete è necessariamente subordinata ai chiarimenti attesi sul problema della definizione delle reti di trasporto regionale e delle reti di distribuzione locale (vedi il riquadro).

Il problema della definizione delle reti di distribuzione e delle reti di trasporto regionale

Nel corso dell'anno l'Autorità ha ricevuto diverse comunicazioni in merito alla conversione di alcuni tratti di rete di distribuzione a reti di trasporto regionale. Il decreto legislativo n. 164/00 definisce puntualmente la rete nazionale di trasporto e i compiti per l'impresa di trasporto, nonché l'attività di vigilanza dell'Autorità; esso specifica, inoltre, l'attività della distribuzione, ma non consente di definire chiaramente le reti di distribuzione.

Le reti di distribuzione sono connesse con le reti di trasporto mediante punti di interconnessione rappresentati da impianti di riduzione e misura del gas naturale (impianti Remi). Ogni rete di distribuzione è costituita dal sistema di condotte, posate su suolo pubblico o privato, che partendo dai punti di alimentazione e mediante i gruppi di riduzione e gli impianti di derivazione di utenza, consente la distribuzione del gas ai clienti finali.

Le reti di distribuzione risultano di proprietà di soggetti privati o pubblici e sono caratterizzate da gamme di pressioni comprese tipicamente tra la quarta e la settima specie come definite dal decreto del Ministero delle attività produttive 24 novembre 1984. In tali reti sono comprese anche condotte in alta pressione con funzione principale di supporto alla modulazione oraria dei prelievi e di alimentazione di utenze con prelievi consistenti.

Le reti di distribuzione sono altresì caratterizzate da un numero rilevante di punti di riconsegna e una estesa variabilità dei prelievi, con prevalenza degli usi civili del gas rispetto agli usi industriali. La legge 6 dicembre 1971, n. 1083, stante la diffusione dei prelievi per usi civili nella distribuzione, ha imposto al soggetto gestore dell'attività di distribuzione di gas naturale l'obbligo di provvedere all'odorizzazione del gas stesso, al fine di assicurare la pronta segnalazione di eventuali fuoriuscite di gas dalla reti di distribuzione e dagli impianti interni dei clienti allacciati a tali reti.

Dal punto di vista giuridico, in relazione alle particolarità costruttive, morfologiche e di estensione delle infrastrutture, e anche in relazione al periodo temporale nel quale tali infrastrutture sono state realizzate, possono risultare differenti i titoli mediante i quali i gestori hanno l'autorizzazione alla posa di tali infrastrutture e quelli relativi alle modalità di esercizio dell'attività nelle infrastrutture stesse. Giova ricordare a tal proposito che a livello locale si è andata realizzando, nel corso degli anni, la coesistenza della rete di distribuzione locale, posata secondo quanto disposto dall'atto di concessione comunale, e di gasdotti allora di proprietà Eni in alta e media pressione posati ai sensi dell'art. 2 della legge 10 febbraio 1953, n. 136.

I gasdotti non ricompresi né nella rete nazionale, né nelle reti di distribuzione formano, di fatto, le citate reti regionali di gasdotti, le quali risultano connesse con la rete nazionale presso i punti di uscita dalla stessa e con le reti distribuzione mediante impianti di riduzione e misura del gas naturale.

Il crescente fenomeno della conversione di reti di distribuzione a reti regionali ha preoccupato l'Autorità, in quanto potrebbe comportare il venir meno tra l'altro di tutta una serie di aspetti della qualità del servizio stabiliti dall'Autorità ai sensi della legge istitutiva 14 novembre 1995, n. 481, a tutela dei clienti finali del settore civile.

A tal proposito è utile richiamare, tra i poteri e le funzioni conferiti all'Autorità dalla legge n. 481/95, le funzioni atte a garantire, "adequati livelli di qualità nei servizi medesimi in condizioni di economicità e di redditività, assicurandone la fruibilità e la diffusione in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale [...] promuovendo la tutela degli interessi di utenti e consumatori, tenuto conto della normativa comunitaria in materia e degli indirizzi di politica generale formulati dal Governo".

La regolazione degli aspetti sopra citati assume, a differenza del trasporto, una particolare rilevanza per la distribuzione. Infatti, la numerosità dei clienti civili allacciati alle reti di distribuzione e la diversità dei soggetti gestori il servizio di distribuzione a cui tali reti fanno capo, rendono opportuno, se non necessario, la definizione di regole e metodologie volte a ottenere una maggiore omogeneità nelle modalità di effettuazione delle attività rilevanti ai fini della qualità e della sicurezza, tra le diverse imprese di distribuzione operanti nel paese, a differenza delle infrastrutture di trasporto, ove l'incidenza del numero di clienti civili è trascurabile rispetto al numero totale di clienti allacciati e non esiste una varietà di imprese di trasporto comparabile a quella della distribuzione.

Tra i provvedimenti adottati dall'Autorità al fine di tutelare i clienti finali allacciati alle reti di distribuzione, vi sono provvedimenti relativi agli aspetti della qualità del servizio di distribuzione (delibera 29 settembre 2004, n. 168, recante

il Testo integrato delle disposizioni dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas in materia di qualità dei servizi di distribuzione, misura e vendita del gas), alle procedure e modalità di accertamento per la sicurezza degli impianti interni del gas (delibera 18 marzo 2004, n. 40) e all'assicurazione obbligatoria degli stessi clienti civili (delibera 12 dicembre 2003, n. 152).

Infine sono da considerare anche le complicazioni gestionali che sorgerebbero laddove la gestione del sistema di trasporto, similmente alla distribuzione, fosse caratterizzata da più imprese, ognuna con un proprio Codice di accesso e proprie tariffe di trasporto.

Punto di scambio virtuale

Dall'inizio dell'anno termico 2003-2004, come più volte ricordato in precedenza, è attivo il sistema per scambi/cessioni giornalieri di gas sulla rete nazionale presso il PSV. È opportuno ricordare che il PSV è concettualmente situato tra i punti di entrata e i punti di uscita della rete nazionale di gasdotti, e che il sistema PSV facilita le transazioni bilaterali tra gli utenti, consentendo loro di scambiare, cedere e acquistare gas su base giornaliera e sin nel giorno stesso, ai fini del bilanciamento. Nei primi mesi del 2005, i soggetti coinvolti nelle transazioni presso il PSV sono in totale 23.

Il numero delle transazioni è cresciuto dal primo mese di attività del PSV: da un massimo di 7 transazioni giornaliere avvenute nel mese di ottobre 2003, a 45 transazioni giornaliere registrate nell'ultimo fine settimana di febbraio 2005. Anche in termini di volume si è registrato un notevole aumento. Complessivamente i volumi totali di gas scambiati sono passati dai circa 20 M(m³) standard (circa 0,8 milioni di GJ) di ottobre a oltre 160 M(m³) standard registrati nei primi mesi del 2005, con un picco in termini di volumi nell'ottobre 2004, pari a circa 270 M(m³) standard (equivalenti a circa 10,2 milioni di GJ), essenzialmente dovuto all'operazione di *gas release* effettuata da Eni nello stesso periodo.

I grafici mostrano le transazioni avvenute nei punti di entrata della rete nazionale interconnessi con l'estero, a partire dall'ottobre del 2001, e presso il PSV (dall'ottobre 2003), in termini di volumi di gas movimentato (Fig. 4.7) e di numero di transazioni effettuate (Fig. 4.8). Per rendere confrontabili le transazioni registrate presso il PSV con quelle avvenute presso i punti di entrata indicati, per il PSV si è considerata per ogni mese la media del numero di transazioni giornaliere insieme al totale dei volumi scambiati.

Il maggior numero di transazioni, anche in termini di volumi di gas scambiati, storicamente registrato presso il punto di entrata di Passo Gries, nel corso degli ultimi mesi del 2004 è stato registrato presso Tarvisio, ma l'incidenza del PSV è cresciuta sensibilmente nel corso dell'anno termico. Un confronto tra l'anno 2003-2004 e i primi mesi del 2004-2005 mostra un aumento complessivamente

FIG. 4.7 **TRANSAZIONI NEI PUNTI DI ENTRATA DELLA RETE NAZIONALE NEL PERIODO OTTOBRE 2001 – APRILE 2005**

Valori in M(m³) standard da 38,1 MJ; le transazioni effettuate si riferiscono a gas immesso in rete dall'utente cedente

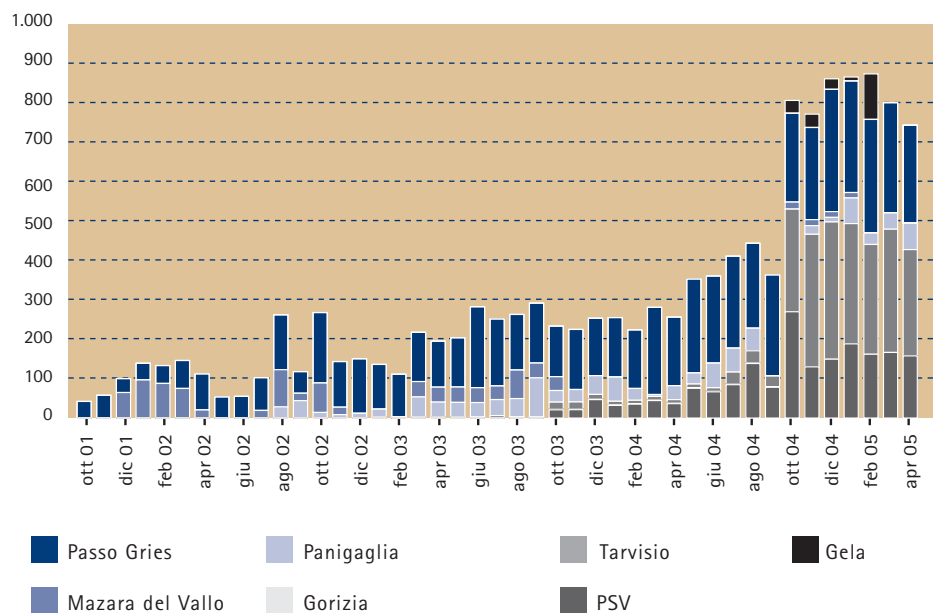
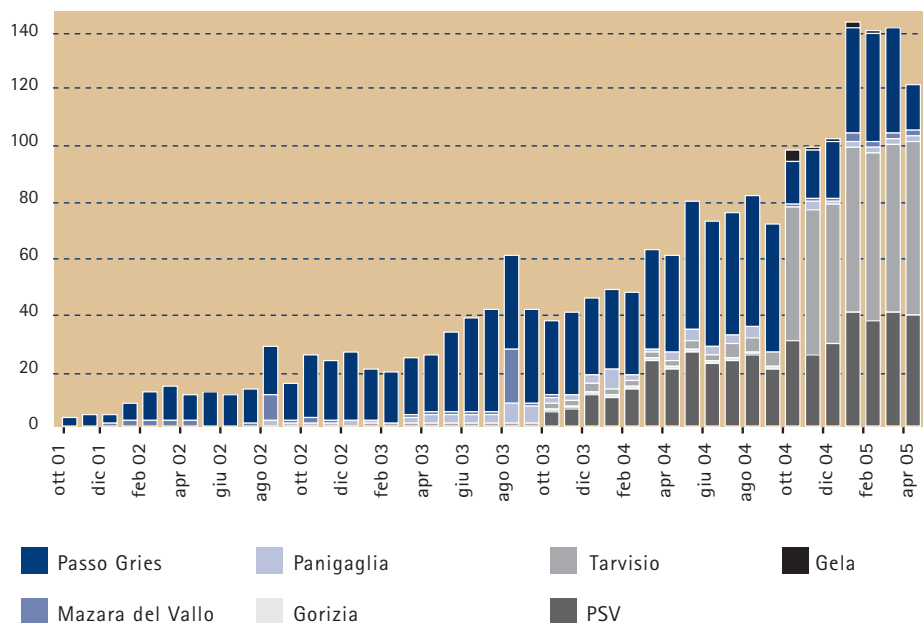


FIG. 4.8 **TRANSAZIONI LATO ITALIA NEL PERIODO OTTOBRE 2001 – APRILE 2005**

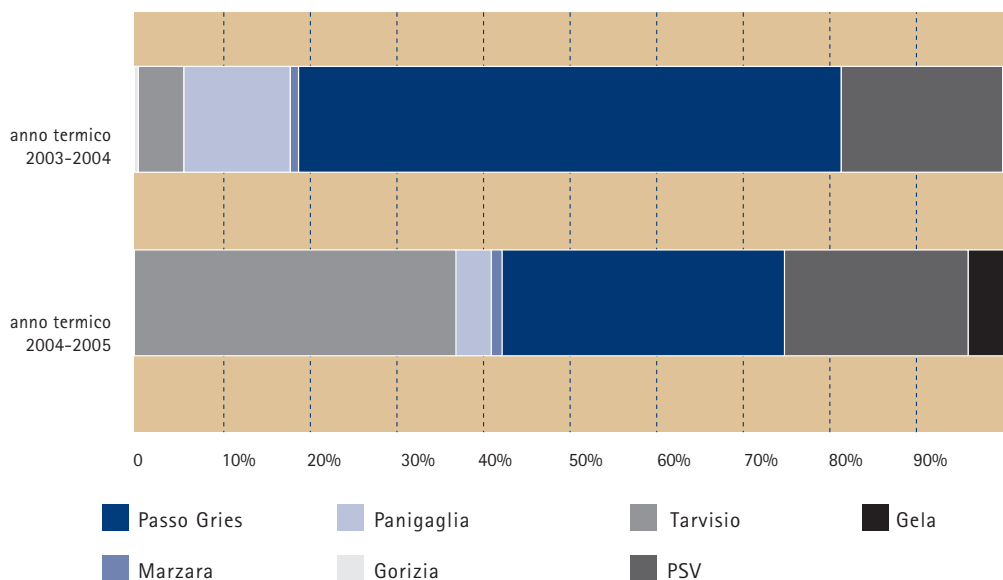
Numero di transazioni per mese



Fonte: Elaborazione AEEG su dati Snam Rete Gas.

FIG. 4.9 RIPARTIZIONE DEI VOLUMI SCAMBIATI/CEDUTI NEI PUNTI DI ENTRATA DELLA RETE NAZIONALE INTERCONNESSI CON L'ESTERO E PSV

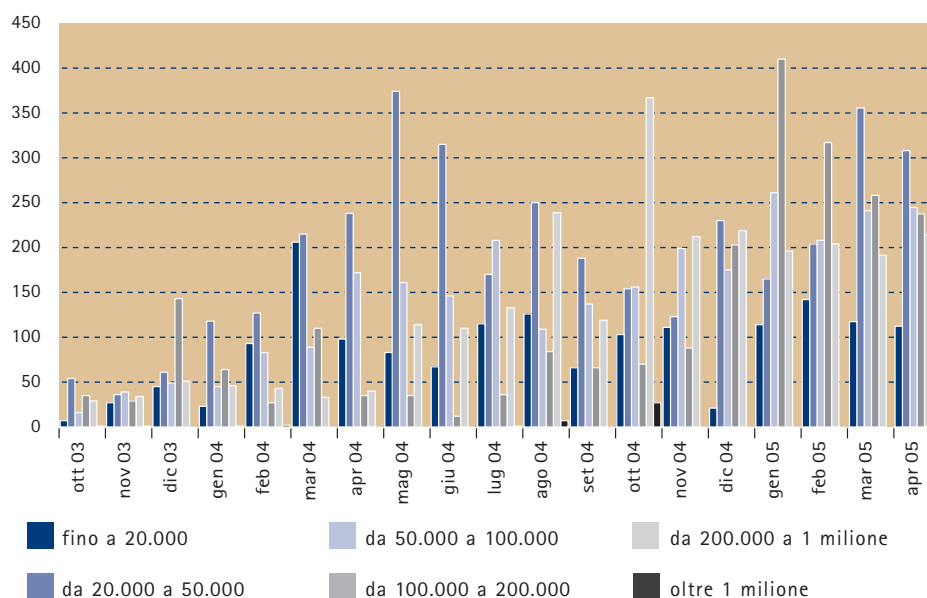
Confronto tra l'anno termico 2003-2004 e i primi mesi dell'anno termico 2004-2005 (ottobre-aprile)



Fonte: Elaborazione AEEG su dati Snam Rete Gas.

FIG. 4.10 FREQUENZA DEI VOLUMI SCAMBIATI PRESSO IL PSV NEL PERIODO OTTOBRE 2003 – APRILE 2005

Numero transazioni per classi di volume di gas (valori in m³ standard da 38,1 MJ)



Fonte: Elaborazione AEEG su dati Snam Rete Gas.

pari a 3 punti percentuali (Fig 4.9). Nell'aprile 2005, le transazioni di gas presso il PSV in termini di volumi hanno rappresentato oltre il 21 per cento del totale movimentato.

La figura 4.10, in cui sono riportati i dati relativi alle transazioni presso il PSV ordinate in base a classi di volumi, mostra che nel corso del 2004 la maggior parte delle transazioni è avvenuta per volumi di gas compresi tra i 20.000 e i 50.000 m³ standard. Un cambio di tendenza si è verificato nei primi mesi del nuovo anno termico, in cui i volumi maggiormente oggetto di transazione sono compresi nell'intervallo tra 10.000 e 200.000 m³.

Attività di regolazione economica e tecnica della rete di trasporto

Nel 2004 l'Autorità ha effettuato insieme all'AGCM un complessivo lavoro di verifica dello stato dell'arte della liberalizzazione nel sistema del gas, verifica che nel contempo ha permesso all'Autorità stessa di valutare il lavoro svolto in questi anni.

Conclusioni dell'indagine congiunta in materia di trasporto

Per quanto riguarda l'attività del trasporto, l'arco temporale indagato attraverso l'indagine congiunta coincide con il primo periodo di regolazione tariffaria dell'attività di trasporto, periodo che si conclude con il prossimo settembre.

In attesa della consultazione, di prossimo avvio da parte dell'Autorità, che porterà alla definizione dei criteri tariffari per il secondo periodo di regolazione, si ritiene opportuno riassumere le conclusioni dell'indagine congiunta relative a questa fase della filiera.

Per l'attività di trasporto del gas sulla rete nazionale dei gasdotti, l'indagine ha permesso di confermare che la definizione da parte dell'Autorità di una tariffa basata sul modello *entry-exit*, che prevede un corrispettivo per ciascun punto di ingresso e di uscita dalla rete, rappresenta, rispetto ad alternative basate, per esempio, sulla distanza, *“un elemento positivo per la concorrenza in quanto riflette il sempre maggiore sganciamento dei flussi fisici da quelli commerciali e facilita gli scambi di gas all'interno del sistema”*.

Il meccanismo tariffario ha determinato, nei primi due anni di applicazione, significative riduzioni delle tariffe, tuttavia tale abbassamento non ha quasi avuto impatto sui prezzi finali per le forniture di tipo domestico. Va comunque sottolineato che l'incidenza delle componenti infrastrutturali (trasporto, stoccaggio, distribuzione) sul prezzo finale è limitata (circa 10-15 per cento per le forniture industriali, 30-40 per quelle domestiche).

Per quanto riguarda l'accesso all'infrastruttura di trasporto (delibera n. 137/02), l'indagine congiunta ha evidenziato come le modalità di allocazione della capacità di trasporto in ingresso sulla rete nazionale, definite dall'Autorità, rispon-

dano alla logica, da un lato, di contemperare esigenze opposte dei nuovi operatori di ottenere l'accesso, stimolando anche ingressi di breve periodo (ma qui è necessario ricordare che il vero "collo di bottiglia" si colloca nei gasdotti internazionali a monte della rete nazionale), dall'altro di garantire nel contempo, entro certi limiti, gli investimenti in contratti *take or pay* di lungo termine stipulati prima della Direttiva europea 98/30/CE.

In considerazione della necessità di nuove infrastrutture a sostegno della crescita della domanda e di una maggiore concorrenza, sono stati previsti, sia dall'Autorità sia, di seguito, dalla normativa, interventi a favore di nuovi investimenti, che hanno riguardato il riconoscimento di una più alta remunerazione, ma soprattutto meccanismi di allocazione prioritaria della nuova capacità realizzata per i soggetti che ne sostengono l'onere della realizzazione (si veda a tal proposito quanto esposto in precedenza).

Liberalizzazioni e privatizzazioni nei mercati dell'elettricità e del gas: Memoria per l'audizione davanti alla Commissione bilancio della Camera dei deputati (Roma 21 settembre 2004)

L'indagine congiunta conclude evidenziando la necessità di individuare le modalità per veder realizzate le condizioni di liquidità e di eccesso di capacità di trasporto e di stoccaggio necessarie per la creazione di un *hub* nazionale mediterraneo, di riferimento per l'intero mercato europeo del gas.

E in effetti, sin da subito l'Autorità ha prospettato misure in questa direzione. Nell'audizione presso la Commissione bilancio della Camera, l'Autorità, riprendendo gli esiti dell'indagine conoscitiva condotta congiuntamente con l'AGCM, ha evidenziato come il controllo della rete nazionale sia un elemento centrale per il mantenimento di una posizione dominante sul mercato e quindi ostativo per la necessaria apertura alla concorrenza.

Controllo ulteriormente rafforzato dal possesso, totale o parziale, delle infrastrutture internazionali di collegamento con l'Italia e dalla disponibilità dei diritti di trasporto sulle stesse infrastrutture fuori dal territorio nazionale: una situazione che porta a ritenere che anche a valle della completa separazione proprietaria della rete nazionale (si ricorda peraltro che la normativa attuale dispone solo la riduzione della partecipazione Eni sotto il 20 per cento del capitale) sia sufficiente per continuare a consentire all'ex monopolista un eccessivo controllo del mercato interno.

L'Autorità prospettava in tale sede l'ipotesi di un trasferimento a Snam Rete Gas della proprietà della parte delle infrastrutture internazionali afferenti al mercato italiano e dei diritti di trasporto di Eni, al fine di creare un importante operatore di trasporto del gas, in grado di sviluppare anche infrastrutture di interconnessione su linee strategiche per il nostro paese (Unione europea, Sud-Est Europa, Mediterraneo), a garanzia di maggiore competizione nel mercato interno e a supporto di una prospettica funzione di *hub* del territorio italiano per il resto del continente europeo.

Segnalazione dell'Autorità al Parlamento e al Governo in materia di terzietà della rete nazionale, degli stoccaggi e di sviluppo concorrenziale del mercato del gas naturale (27 gennaio 2005)

Seguendo la via delineata ed esposta presso la Camera, l'Autorità ha avanzato la proposta di alcune misure concrete volte alla rimozione di quello che è risultato essere, dall'indagine congiunta, il principale ostacolo allo sviluppo concorrenziale del mercato del gas in Italia: la posizione dominante dell'Eni in tutta la filiera e il controllo delle infrastrutture di trasporto nazionali e internazionali.

L'esperienza dei primi cinque anni di liberalizzazione ha mostrato che la separazione societaria è uno strumento insufficiente per il raggiungimento dell'obiettivo della piena neutralità delle attività di rete e di stoccaggio rispetto a quelle di approvvigionamento e vendita su mercati potenzialmente concorrenziali.

La promozione della concorrenza nel settore passa necessariamente attraverso un processo di separazione che trova la sua conclusione naturale nella piena separazione proprietaria delle società che gestiscono la rete di trasporto e lo stoccaggio.

L'Autorità ha dunque suggerito:

- l'accelerazione del processo di progressiva riduzione delle quote Eni nel capitale della società Snam Rete Gas e il suo completamento sino a livelli residuali (dall'attuale 50,07 per cento al 5 per cento, analogamente a quanto previsto per Enel nel possesso della rete di trasmissione dell'elettricità);
- la dismissione da parte di Eni della controllata Stogit, operatore dominante nell'attività di stoccaggio.

Per quanto riguarda il primo aspetto, stante il controllo di Eni delle infrastrutture di trasporto a monte di quella nazionale, l'evoluzione di Snam Rete Gas verso la condizione di operatore indipendente dovrebbe inoltre essere associata al conferimento a essa della facoltà di operare anche all'estero e, per quanto direttamente funzionale all'approvvigionamento del paese, al conferimento delle proprietà, delle concessioni e dei diritti di trasporto esistenti in capo a Eni afferenti le infrastrutture di trasporto extra nazionali di adduzione del gas ai punti di entrata nella rete nazionale, nel rispetto dei contratti di importazione esistenti.

Per quanto riguarda la seconda misura suggerita, l'Autorità ha prospettato anche la possibilità del conferimento a Snam Rete Gas del controllo della società Stogit, al fine di consentire anche maggiore efficienza nella gestione complessiva di infrastrutture tra loro strettamente connesse, nonché adeguato impulso per gli investimenti di sviluppo.

La volontà è di porre Snam Rete Gas nelle migliori condizioni di indipendenza per stimolare lo sviluppo di infrastrutture essenziali per la sicurezza e l'adeguatezza degli approvvigionamenti, nell'ambito di un quadro normativo che garantisce gli interessi generali.

Infine, l'Autorità ha prospettato la possibilità di disporre la cessione da parte di Eni a terzi di:

- parte di contratti di importazione di lungo periodo, nella disponibilità del gruppo Eni;
- parte della produzione nazionale di gas, anch'essa nella disponibilità esclusiva del gruppo.

Tali cessioni dovrebbero complessivamente riguardare i quantitativi di gas che il decreto legislativo n. 164/00 intendeva rendere disponibili per il mercato attraverso l'imposizione dei limiti alle importazioni, e che Eni ha eluso (le "vendite innovative" illustrate in precedenza nella presente *Relazione Annuale*).

Le misure proposte per il mercato nazionale del gas si associano anche ai potenziali di sviluppo del mercato nazionale del gas offerti dalla collocazione geografica del nostro paese, ponte naturale tra le aree di produzione mediorientali e nord africane e le aree di consumo continentali europee; tale collocazione consentirebbe all'Italia di diventare un vero e proprio *hub*, base di scambio per i mercati internazionali di approvvigionamento e consumo.

In tale prospettiva di sviluppo, le infrastrutture del gas e i mercati fisici e finanziari che su di esse gravitano – anche tramite la costituenda borsa del gas – caratterizzerebbero il nostro paese come area di transito e non più solo come area di consumo; ciò genererebbe significative e positive conseguenze in termini di sicurezza degli approvvigionamenti e di convenienza economica, grazie a una ampliata disponibilità di offerta e a una maggior pressione concorrenziale.

Aggiornamento delle tariffe di trasporto

Nel luglio 2004 (delibera 14 luglio 2004, n. 113), l'Autorità ha approvato le tariffe per il trasporto e il dispacciamento del gas naturale sulla rete nazionale e regionale per l'anno termico 2004-2005. Come ogni anno le tariffe sono approvate in anticipo allo scopo di permettere agli operatori utenti del servizio la migliore pianificazione dei propri investimenti (Tavv. 4.5-4.7).

Rispetto al precedente anno termico la tariffa complessiva ha presentato un aumento medio nominale dell'1,9 per cento, corrispondente in termini reali a una riduzione dello 0,6 per cento, tenuto conto di un tasso di inflazione del 2,5 per cento. Con riferimento all'intero primo periodo di regolazione, la riduzione della tariffa di trasporto in termini reali è stata pari a circa il 21 per cento.

Rispetto all'anno precedente va evidenziato come la riclassificazione di reti precedentemente considerate di distribuzione abbia originato la comparsa di un nuovo operatore nel settore del trasporto del gas naturale: Retragas. Inoltre, rispetto all'anno termico precedente, sono stati distinti tre nuovi punti di uscita

TAV. 4.5 **TARIFE DI TRASPORTO E DISPACCIAMENTO: CORRISPETTIVO FISSO E CORRISPETTIVI *COMMODITY***

Anno termico 2004-2005

CORRISPETTIVO FISSO CF ^(A) (€/a)	1° LIVELLO	2° LIVELLO	3° LIVELLO
Edison T&S e SGM	31,498577	2.175,738828	5.267,070173
Snam Rete Gas	3.148,536826	7.871,392869	17.853,190420
Retragas	654,000000	34.352,000000	-
CORRISPETTIVI UNITARI VARIABILI (€/GJ)			
CV		0,164529	
CVP		0,011736	

(A) La definizione dei livelli è in funzione di una serie di parametri, tra cui vi possono essere il consumo annuo del punto di riconsegna, la tipologia di catena di misura, i metri cubi prelevati, la tipologia degli apparati di misura o il metodo di acquisizione dei dati di misura.

TAV. 4.6 **TARIFE DI TRASPORTO E DISPACCIAMENTO: CORRISPETTIVI UNITARI DI CAPACITÀ SULLA RETE NAZIONALE**Anno termico 2004-2005; €/a/m³ standard/g

CPE – CORRISPETTIVI PER I PUNTI DI ENTRATA			
5 punti di interconnessione con i metanodotti esteri di importazione			
Mazara del Vallo	1,945701	Tarvisio	0,643004
Gela	1,781302	Gorizia	0,446232
Passo Gries	0,334000		
1 punto dall'impianto di rigassificazione GNL			
Panigaglia	0,469023		
2 punti dagli stoccaggi			
Stoccaggi Stogit, Edison T&S	0,169867		
68 punti dai principali campi di produzione nazionali o dai loro centri di raccolta e trattamento			
Bordolano, Casteggio, Caviaga, Cornegliano, Corte-Colombarola, Fornovo, Leno, Ovanengo, Piadena est, Piadena ovest, Pontetidone, Quarto, Romanengo, Settala, Soresina, Trecate	0,059549	Alfonsine, Casalborsetti, Certaldo, Correggio, Cotignola, Manara, Montenevoso, Muzza, Pomposa, Ravenna Mare, San Potito, Santerno, Scandiano, Spilamberto, Tresigallo-Sabbioncello, Vittorio Veneto-S. Antonio-S. Andrea	0,175502
Calderasi - Monteвердese, Ferrandina, Metaponto, Monte Alpi, Pisticci A.P./B.P., Sinni (Policoro)	0,681442	Larino, Fonte Filippo, Poggiofiorito, Reggente, San Salvo - Cupello, Santo Stefano Mare	0,451709
Rubicone	0,122429	Falconara, Fano	0,395888

continua

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

TAV. 4.6 TARIFFE DI TRASPORTO E DISPACCIAMENTO: CORRISPETTIVI UNITARI
(SEGUE) DI CAPACITÀ SULLA RETE NAZIONALEAnno termico 2004-2005; €/a/m³ standard/g

Carassai, Cellino, Fontevecchia, Grottamare, Montecosaro, Pineto, Rapagnano, San Benedetto del Tronto, San Giorgio Mare, Settefinestre - Passatempo	0,546694	Candela, Masseria Spavento, Roseto - Torrente Vulgano, Torrente Tona	0,484837		
Crotone, Hera Lacinia, Lavinia	1,441566	Bronte, Gagliano, Mazara - Lippone, Noto	1,543449		
CPU – CORRISPETTIVI PER I PUNTI DI USCITA					
3 punti di interconnessione con le esportazioni					
Gorizia	0,587749	Repubblica di San Marino	0,491873		
Bizzarone	0,896149				
17 aree di prelievo distribuite su tutto il territorio nazionale					
Friuli-Venezia Giulia	A	0,587749	Romagna	I	0,491873
Trentino-Alto Adige e Veneto	B	0,694011	Umbria	L	0,410508
Lombardia orientale	C	0,769463	Marche e Abruzzo	M	0,435380
Lombardia occidentale	D	0,896149	Lazio	N	0,460310
Nord Piemonte	E1	1,098287	Basilicata e Puglia	O	0,537870
Sud Piemonte e Liguria	E2	0,896149	Campania	P	0,335732
Emilia e Liguria	F	0,694011	Calabria	Q	0,335732
Basso Veneto	G	0,601473	Sicilia	R	0,133594
Toscana e Lazio	H	0,605234			

TAV. 4.7 TARIFFE DI TRASPORTO E DISPACCIAMENTO: CORRISPETTIVI UNITARI
DI CAPACITÀ SULLA RETE REGIONALEAnno termico 2004-2005; €/a/m³ standard/g

CRr	
Edison TtS e SGM	1,676970
Snam Rete Gas	1,279798
Retragas	1,684600

dalla rete nazionale, corrispondenti a interconnessioni con le esportazioni (Gorizia, Bizzarone e la Repubblica di San Marino).

Il 30 settembre 2005 terminerà il primo periodo di regolazione del trasporto. I criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto per il secondo periodo di regolazione saranno definiti in esito al procedimento avviato con la delibera 29 marzo 2005, n. 53.

**Completamento della
disciplina del trasporto:
casi di avviamento**

(delibere n. 144/04 e n. 5/05)

L'Autorità ha recentemente completato il quadro delle modifiche al regime di accesso stabilito con i Codici di rete e con i criteri tariffari prospettato con la delibera 31 luglio 2003, n. 91.

La delibera 5 agosto 2004, n. 144, ha regolato la disciplina di avviamento del servizio di trasporto introducendo una riduzione del corrispettivo di trasporto regionale per i nove mesi successivi alla data di disponibilità di capacità di trasporto nel caso di realizzazione di un nuovo punto di riconsegna o di potenziamento di almeno il 10 per cento della capacità di trasporto di un punto di riconsegna esistente, che alimenta un impianto per la produzione di energia elettrica direttamente connesso con la rete di trasporto. Alcune società hanno chiesto di estendere la regolamentazione della disciplina di avviamento anche alle centrali termoelettriche, soggette a rifacimento, per le quali non viene potenziata la capacità di trasporto del punto di riconsegna.

Per risolvere tali problematiche ed evitando discriminazioni tra i soggetti che realizzano nuove centrali e quelli che effettuano il rifacimento delle centrali esistenti già alimentate a gas, l'Autorità (nel corso del procedimento avviato con delibera n. 91/03, per l'adozione di provvedimenti in materia di Codice di rete), ha diffuso nel marzo del 2004 il Documento per la consultazione *Disciplina del servizio di trasporto del gas naturale nei casi di avviamento*.

In esito alla consultazione è stata adottata la delibera 18 gennaio 2005, n. 5, che prevede che la disciplina dell'avviamento si applichi anche ai punti di riconsegna che alimentano le centrali termoelettriche esistenti e soggette a rifacimento con la realizzazione di nuovi cicli combinati a gas, anche in assenza di un potenziamento della capacità di trasporto superiore alla soglia del 10 per cento.

**Completamento della
disciplina del trasporto:
casi di prelievi fuori punta**
(delibera n. 6/05)

L'attività di trasporto del gas in Italia è caratterizzata da una domanda concentrata nel periodo invernale (strettamente legata ai fabbisogni degli usi di riscaldamento). Al fine di soddisfare una domanda di questo tipo, l'impresa di trasporto è tenuta a predisporre un'adeguata capacità delle infrastrutture, con la conseguenza che tale capacità rimane in parte inutilizzata in alcuni periodi dell'anno, in particolare nel periodo estivo (periodi fuori punta).

In considerazione di ciò l'Autorità, nel corso del procedimento avviato con delibera 24 giugno 2004, n. 100, per l'adozione di provvedimenti in materia di ta-

riffe di trasporto, ha diffuso, nel giugno 2004, il Documento per la consultazione *Applicazione dei corrispettivi unitari di capacità per il trasporto sulle reti regionali nel caso di prelievi concentrati in periodi fuori punta*, nel quale è stata proposta la riduzione del corrispettivo di capacità per i soggetti che prelevano gas nel periodo fuori punta.

Sulla base delle osservazioni e proposte pervenute in risposta al Documento per la consultazione è stata predisposta la delibera 18 gennaio 2005, n. 6, che prevede modifiche e integrazioni sia alla disciplina dell'erogazione del servizio di trasporto (deliberazione n. 137/02) sia alla tariffa di trasporto (deliberazione n. 120/01). Più precisamente, dopo aver identificato come "periodo fuori punta" quello compreso tra il 1° maggio e il 31 ottobre di ciascun anno e come "periodo di punta" quello compreso tra il 1° novembre e il 30 aprile, l'Autorità ha stabilito che venga ridotto, a inizio anno termico, il corrispettivo di capacità regionale CRr per una percentuale pari al 30 per cento, nei punti di riconsegna nei quali si prevedono prelievi in periodi fuori punta. A fronte di tale riduzione viene introdotto l'obbligo per gli utenti a prelevare, nel periodo di punta, entro il limite del 10 per cento della capacità conferita nei medesimi punti di riconsegna. In caso di mancato rispetto di tale obbligo il corrispettivo di capacità viene maggiorato per una percentuale pari al 30 per cento.

Tale impostazione è stata adottata con riferimento al fatto che in termini generali il prelievo nei periodi fuori punta apporta benefici al sistema di trasporto regionale nel suo complesso.

Revisione dei corrispettivi di bilanciamento per il servizio sostitutivo del trasporto e distribuzione (delibera n. 41/05)

Nel dicembre 2004 l'Autorità ha diffuso un Documento per la consultazione finalizzato alla revisione dei corrispettivi di bilanciamento per il servizio di trasporto, in particolare delle soglie di tolleranza previste dalla delibera n. 137/02 per quanto riguarda i corrispettivi di scostamento, quest'ultimo definito in delibera come la differenza, per ciascun utente e per ciascun punto di consegna o riconsegna, fra la capacità utilizzata e la capacità conferita giornaliera.

Le imprese di trasporto avevano infatti segnalato che dette soglie, stabilite al fine di assicurare, soprattutto nella fase di prima applicazione del regime di bilanciamento, un adeguato livello di flessibilità per gli utenti del servizio di trasporto, tenuto conto delle difficoltà a controllare i flussi e a prevedere esattamente le punte di consumo e/o le loro contemporaneità in relazione ai prelievi dei clienti finali, venivano utilizzate dagli utenti in modo sistematico come capacità aggiuntiva a titolo gratuito, riducendo in tal modo le richieste di capacità.

La consultazione effettuata ha dato indicazioni per un'applicazione di nuove soglie di tolleranza a partire dal nuovo anno termico 2005-2006, in corrispondenza dell'avvio del secondo periodo regolatorio.

Nel medesimo documento veniva posto alla consultazione un ulteriore tema

collegato al regime di bilanciamento di cui alla delibera n. 137/02, la cui criticità era emersa già nel corso della predisposizione dei Codici di rete, nel 2003: la revisione dei corrispettivi di scostamento per il servizio sostitutivo sulle reti di trasporto e distribuzione effettuato tramite carri bombolai.

La consultazione su quest'ultimo tema ha dato come risultato una completa condivisione delle proposte dell'Autorità, proposte divenute disposizioni nella delibera n. 41 del 10 marzo 2005.

Al fine di illustrare il provvedimento è opportuno riassumere brevemente quanto previsto dalla normativa in merito.

Per quanto riguarda il sistema di trasporto, i Codici di rete Snam Rete Gas ed Edison T&S prevedono la possibilità per l'utente del servizio di trasporto, in caso di interruzioni o riduzioni della capacità di trasporto presso i punti di riconsegna che gli competono, determinate da interventi manutentivi o di potenziamento della rete, di avvalersi di un servizio "alternativo" ovvero sostitutivo (per esempio, il carro bombolaio) per la fornitura di gas ai propri clienti finali interessati da interventi effettuati dall'impresa di trasporto.

Gli stessi Codici contemplanò la medesima possibilità per l'utente del servizio anche, come in particolare recita il Codice di rete Snam Rete Gas, "al verificarsi di una situazione di emergenza di servizio sulla rete di metanodotti Snam Rete Gas che comporta la sospensione temporanea del servizio di trasporto presso un Punto di riconsegna, [...] per tutto il periodo in cui perdura tale evento [...] così da garantire la fornitura di gas ai relativi Clienti Finali interessati dall'interruzione". Per quanto riguarda il sistema di distribuzione, l'attuale quadro normativo prevede che l'impresa di distribuzione, rispettando gli obblighi derivanti dalla definizione dell'attività di distribuzione come pubblico servizio prevista dal decreto legislativo n. 164/00, organizzi il servizio sostitutivo nei casi di manutenzioni, potenziamenti, situazioni di emergenza che causino interruzioni nell'impianto di distribuzione (delibera 27 luglio 2004, n. 138).

È opportuno inoltre ricordare che la finalità dei corrispettivi di scostamento previsti dalla delibera n. 137/02 è di incentivare gli utenti del servizio di trasporto alla corretta programmazione delle capacità; tanto è che tali corrispettivi versati dagli utenti in conseguenza dell'errata programmazione delle capacità di trasporto loro conferite, vengono ridistribuiti sulla comunità degli utenti del servizio di trasporto.

È necessario infine sottolineare anche che la scelta dei punti di riconsegna ove caricare i carri bombolai con i quali si fornisce il predetto servizio sostitutivo ricade sui punti più idonei, in base alla loro posizione in relazione all'area interrotta o ridotta, e alla disponibilità degli stessi carri bombolai nel periodo di interruzione.

Il combinato disposto della prassi illustrata in materia di servizio sostitutivo e del regime di bilanciamento porta come conseguenza che l'utente del sistema di

trasporto che fornisce direttamente o indirettamente i volumi di gas al carro bombolaio e che interviene per ovviare a problemi del sistema (ovvero per garantire la continuità della riconsegna del gas naturale alle zone interessate da riduzione o da interruzione sul sistema di trasporto e/o di distribuzione), potrebbe incorrere in una penale di scostamento, ai sensi della delibera n. 137/02, dei cui proventi beneficiano tutti gli utenti del sistema stesso.

Conseguentemente il servizio sostitutivo può essere riconosciuto come “situazione eccezionale”, passivo di deroga in specificate condizioni, ai fini della corresponsione dei corrispettivi di scostamento del servizio di trasporto.

Stabilito il principio dell’eccezionalità del servizio sostitutivo, con la delibera n. 41/05 l’Autorità ha disposto che i soggetti che forniscono il gas naturale per il servizio sostitutivo a mezzo carri bombolai, siano esentati dal calcolo dei corrispettivi di scostamento, esclusivamente per la capacità di trasporto utilizzata per assicurare il servizio sostitutivo sul trasporto o sulla distribuzione nei casi di:

- interventi manutentivi, potenziamenti e altri potenziamenti per esigenze del sistema;
- interventi sulle reti causati da opere di terzi;
- interventi sulle reti di trasporto e/o di distribuzione legati a “emergenze di servizio” (definite come emergenze che fanno riferimento a eventi quali il fuori servizio non programmato di condotte, di impianti di linea, di centrali di compressione, e i danneggiamenti ai metanodotti per eventi naturali).

L’Autorità ha infine stabilito un aggiornamento dei Codici di rete al fine di applicare le regole esposte.

Aggiornamento dei Codici di rete

Successivamente all’approvazione dei Codici di rete (delibera 1 luglio 2003, n. 75, per il Codice di rete Snam Rete Gas; delibera 12 dicembre 2003, n. 144, per il Codice di rete Edison T&S), è seguita un’intensa attività di aggiornamento degli stessi. Si trattava infatti della prima esperienza di predisposizione di un documento molto complesso, composto da condizioni contrattuali che riguardano in maniera puntuale tutti gli aspetti dell’attività di trasporto, con importanti implicazioni su tutte le altre attività del settore. Vi era inoltre l’esigenza di verificare l’uniformità e l’omogeneità dei Codici di rete, seppure nel rispetto dell’autonomia contrattuale dei soggetti contraenti.

È opportuno ricordare che ai sensi della delibera n. 137/02, i Codici di rete prevedono una procedura per il loro aggiornamento aperta alle parti interessate. La disciplina di aggiornamento contenuta nei Codici di rete contempla che tutti i soggetti interessati (non solo gli utenti, ma anche imprese di distribuzione, clienti finali ecc.) possano suggerire alle imprese di trasporto modifiche del Co-