



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

Spett.le Snam Rete Gas S.p.A.
Piazza Santa Barbara 7
20097 San Donato Milanese (MI)

e p.c. Spett.le **Autorità per l'energia elettrica e il gas**
Direzione Mercati
Piazza Cavour 5
20121 Milano

Milano, 29 Luglio 2013

Consultazione su implementazione par. 2.2.2 dell'Allegato 1 del Regolamento 715/2009 - BUY-BACK della capacità di trasporto eccedente

Osservazioni di carattere generale

Esprimiamo innanzitutto il nostro apprezzamento per l'avvio del processo che, in accordo con quanto stabilito dalla Decisione della Commissione Europea del 24 Agosto 2012 che modifica l'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2009, introduce nuove misure per la gestione di congestioni commerciali sulle reti di trasporto gas, tra le quali il meccanismo di sottoscrizione di capacità eccedente e riacquisto ("*oversubscription* e *buy-back*"). Riconosciamo in tal senso il valore del meccanismo di *oversubscription* e *buy-back* come strumento in grado di prevenire eventuali congestioni tramite l'offerta di capacità addizionale e il suo eventuale riacquisto da parte dell'impresa di trasporto nei casi in cui questo si rendesse necessario per tutelare l'integrità del sistema.

Tuttavia il disegno che di tale meccanismo si propone in consultazione non pare condivisibile per i seguenti motivi:

- a) Non pare in linea con i principi e requisiti stabiliti dall'Allegato I del Reg. CE/715/2009;
- b) Sembra prefigurare l'introduzione di un'ulteriore fattispecie di riproporzionamento dei programmi degli utenti, in aggiunta alle già previste situazioni di emergenza, che consentirebbe all'impresa di trasporto di ridurre, in maniera piuttosto discrezionale, la capacità continua programmata dagli utenti.

Osservazioni di carattere puntuale

a) Mancata compliance con i requisiti dell'Allegato I del Reg. CE/715/2009

La principale finalità del meccanismo di *oversubscription* e *buy-back*, così come introdotto dall'articolo 2.2.2 del Reg. CE/715/2009, è quella di offrire agli utenti capacità addizionale su base continua, da intendersi come capacità continua offerta oltre la capacità tecnica di un punto di



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

interconnessione, ottenuta considerando la “non-contemporaneità” dell’utilizzo della capacità da parte degli utenti titolari. La logica sottostante è quella di consentire poi all’impresa di trasporto, in caso di necessità, di riacquistare dagli utenti titolari un quantitativo di capacità al massimo pari a questa capacità addizionale conferita, proprio in virtù del fatto che il prodotto venduto non esiste fisicamente.

Le modifiche al Codice di Rete proposte da Snam Rete Gas non forniscono evidenza dell’introduzione di una fase di oversubscription, ma sembrano limitarsi a regolare un’eventuale fase di riacquisto. Viene quindi meno il presupposto fondamentale del meccanismo stesso, ovvero la messa a disposizione di capacità addizionale al fine di ottimizzare l’utilizzo della capacità esistente e minimizzare il rischio di congestioni contrattuali. Una capacità addizionale la cui metodologia di calcolo dovrebbe risultare trasparente per gli utenti e, in ossequio con quanto stabilito dal Regolamento, dovrebbe basarsi sui seguenti elementi:

- le condizioni tecniche, come il potere calorifico, la temperatura, il consumo atteso del sistema di entrate-uscite, la capacità delle reti adiacenti e adottano un approccio dinamico (cfr. para. 2, Art. 2.2.2, All. I);
- gli scenari statistici per la capacità fisica che si presume essere inutilizzata in un dato momento in un determinato punto di interconnessione, nonché un profilo di rischio correlato alla fornitura di capacità supplementare che non comporti un obbligo di riacquisto eccessivo (cfr. para. 5, Art. 2.2.2, All. I);
- la stima della probabilità di ricorso al riacquisto di capacità sul mercato e i relativi costi (cfr. para. 5, Art. 2.2.2, All. I).

Il meccanismo dovrebbe inoltre prevedere una condivisione tra l’impresa di trasporto e gli utenti della rete degli introiti derivanti dalla vendita di capacità addizionale, così come delle spese derivanti dal sistema di riacquisto, la cui ripartizione è decisa dal regolatore nazionale (cfr. para. 3, Art. 2.2.2, All. I). Sotto questo aspetto quanto proposto da Snam Rete Gas non pare in linea con quanto previsto: risulterebbe infatti che l’intero costo sostenuto dall’impresa di trasporto per il riacquisto di capacità sarebbe attribuito al sistema, e quindi sopportato dagli utenti, che tuttavia non avrebbero la possibilità di partecipare degli eventuali introiti derivanti dalla vendita della capacità addizionale.

Si segnala peraltro che in altri stati membri in cui si sta procedendo a recepire i dettami del Regolamento è pienamente rispettato il principio di compartecipazione di ricavi e costi: nel caso francese, ad esempio, a fronte della richiesta delle imprese di trasporto di trattenere l’integrità dei ricavi derivanti dalla vendita di capacità addizionale, il regolatore nazionale CRE ha espresso preferenza per una compartecipazione in proporzione 50:50 tra imprese di trasporto e utenti di ricavi e costi generati dal meccanismo di *oversubscription* e *buy-back*¹.

¹ « Consultation publique de la Commission de régulation de l’énergie relative à la mise en oeuvre de l’annexe I au Règlement (CE) 715/2009 sur les procédures de gestion de la congestion (CMP) », 04 aprile 2013



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

In ultimo un meccanismo di incentivazione ben designato dovrebbe opportunamente limitare il gestore di rete nell'assunzione di un eccessivo rischio sul conferimento di capacità addizionale. Infatti la capacità addizionale sovradimensionata dovrebbe presentare anche una maggior probabilità di essere riacquistata esponendo di conseguenza il gestore di rete ad un maggior onere di riacquisto.

b) Introduzione di un'ulteriore fattispecie per la riduzione della capacità continua programmata dagli utenti

Con riferimento a quanto prefigurato da Snam Rete Gas al capitolo 5, paragrafi 12 e 12.1, **segnaliamo inoltre come elemento di particolare preoccupazione l'eccessiva discrezionalità con cui l'impresa di trasporto potrebbe procedere non solo al riacquisto della capacità, ma anche ad un riproporzionamento dei quantitativi di capacità continua programmati dagli utenti.** Le circostanze per intervenire, determinate esclusivamente sulla base di una generica valutazione di necessità del trasportatore², risultano infatti eccessivamente vaghe e non coerenti con quanto stabilito dal Reg. CE/715/2009, per cui la procedura di riacquisto della capacità (comunque basata su meccanismi di mercato per cui gli utenti possono offrire capacità, ma non sono obbligatoriamente tenuti a farlo) deve essere avviata dall'impresa di trasporto solo "se necessario per mantenere l'integrità del sistema" (cfr. para. 6, Art. 2.2.2, All. I) e ad ogni modo dopo aver verificato "se adottando misure alternative di natura tecnica o commerciale sarebbe possibile mantenere l'integrità del sistema in maniera più efficiente" (cfr. para. 7, Art. 2.2.2, All. I) ove a nostro avviso si intende il "taglio" della capacità interrompibile.

Tra l'altro, la possibilità che l'impresa di trasporto possa procedere con un riproporzionamento dei quantitativi di capacità continua programmati dagli utenti "qualora lo ritenga opportuno al fine di minimizzare il costo del riacquisto della capacità" sembra precludere ad un utilizzo ricorrente di questa soluzione non di mercato, dal momento che:

- l'impresa di trasporto stessa sarà soggetta ad un meccanismo incentivante per minimizzare il costo del riacquisto della capacità,
- è ipotizzabile che nella maggior parte delle occasioni il riconoscimento agli utenti di un corrispettivo amministrato a compensazione del riproporzionamento di capacità risulterà più economico dal punto di vista dei costi rispetto ai prezzi che gli utenti stessi richiederanno con meccanismi di mercato per restituire la propria capacità al trasportatore.

Questa possibilità non sembra riflettere quindi l'ordine di merito stabilito dal Regolamento per le diverse azioni che dovrebbero essere compiute dall'impresa di trasporto qualora si rendesse necessario un riacquisto di capacità.

² Sia nel capitolo 12 che nel sotto capitolo 12.1 del Codice di Rete si fa riferimento ad un generico "qualora lo ritenga necessario" come elemento decisionale per l'avvio di una procedura di riacquisto da parte di Snam Rete Gas



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

Inoltre **non emerge con chiarezza dal testo che il rischio di un eventuale riproporzionamento** (comunque da utilizzarsi solo in ultima istanza, e solo a fronte di una domanda di riacquisto del trasportatore non completamente coperta mediante meccanismi di mercato) **dovrà limitarsi alla capacità addizionale**, mentre non potrà per definizione essere tagliata capacità tecnica conferita come continua.

Rispetto alla proposta avanzata da Snam Rete Gas, peraltro particolarmente generica in alcuni importanti punti implementativi del meccanismo di oversubscription e buyback, riteniamo quindi utile poter fornire un nostro orientamento rispetto a diversi aspetti, anche alla luce delle opzioni implementative già adottate o in fase di adozione in altri paesi europei:

- i. **Introdurre nel Codice di Rete una sezione che descriva la fase di offerta della capacità addizionale (oversubscription).** L'introduzione nel Codice di Rete di una procedura di riacquisto senza che sia a essa affiancata l'offerta, da parte dell'impresa di trasporto, di capacità addizionale rende la proposta non in linea con le disposizioni dell'Allegato I al Regolamento, come noto finalizzati proprio ad ottimizzare la gestione della capacità e ad aumentare la disponibilità di capacità continua. Si auspica pertanto che Snam Rete Gas chiarisca questa parte del meccanismo all'interno del proprio Codice di Rete, specificando inoltre i criteri che utilizzerà per determinare la capacità addizionale, così che gli utenti possano comprendere il profilo di rischio legato a questo prodotto;
- ii. **Prevedere, nell'ambito della fase di oversubscription, un conferimento differenziato per capacità tecnica e capacità addizionale.** Considerando che la capacità addizionale sarà comunque gravata dal rischio di interruzione (nel caso in cui la capacità programmata dagli utenti superi la capacità effettivamente trasportabile), si suggerisce che i due prodotti siano allocati in maniera separata, come peraltro già avviene in Gran Bretagna e come probabilmente avverrà in Belgio. Questo garantirebbe piena trasparenza agli utenti rispetto al tipo di prodotto acquistato;
- iii. **Escludere dall'applicazione del meccanismo i punti di interconnessione non collegati a sistemi con un mercato liquido a monte (i.e. interconnessioni Sud).** Stante il rischio di riproporzionamento esistente per la capacità addizionale, si suggerisce di limitare l'applicazione del meccanismo di oversubscription e buy-back ai soli punti di interconnessione con sistemi aventi un mercato sufficientemente liquido e sviluppato a monte. In assenza di questo, o a maggior ragione con riferimento a interconnessioni dirette con paesi produttori, l'utente eventualmente riproporzionato non avrebbe la possibilità di ridurre gli impatti derivanti dalla limitazione della capacità cercando di vendere il gas sul mercato a monte, ma con ogni probabilità incorrerebbe in onerose situazioni di default contrattuale con il proprio fornitore. Nel caso invece venisse applicato il meccanismo di riacquisto anche per i punti di Mazara e Gela, il potenziale onere di riacquisto da parte del Gestore potrebbe essere anche molto elevato, in quanto nelle procedure di riacquisto il



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

premio richiesto dai titolari di capacità internalizzerebbe il più che significativo rischio di sopportare una penale per mancato ritiro sui contratti take-or-pay;

- iv. ***Esplicitare e porre in consultazione con gli utenti la procedura che Snam Rete Gas prevede di utilizzare per la sottoscrizione di un contratto di opzione per il riacquisto di capacità di trasporto.*** Nel Codice posto in consultazione al paragrafo in cui si descrive la modalità di riacquisto per il tramite della sottoscrizione di un contratto di opzione viene prevista una riserva sulla capacità oggetto del contratto stesso, intesa come vincolo di non rilascio: tale previsione non trova riscontro né all'interno del Regolamento né all'interno dei meccanismi di riacquisto con opzione adottati in altri Paesi.

Inoltre all'interno del medesimo paragrafo, nella parte in cui si descrivono le modalità di selezione delle offerte, si segnala la presenza di un errore nella formulazione del periodo *"In presenza di due o più offerte con uguale corrispettivo unitario di cui alla precedente lettera b), laddove la capacità offerta in vendita dagli Utenti non consenta di soddisfare la capacità richiesta del Trasportatore, tale capacità è riacquistata in proporzione a ciascuna delle capacità di trasporto oggetto di offerta."*

Infatti più coerentemente col meccanismo proposto il riproporzionamento del riacquisto delle capacità, selezionate a parità di prezzo, dovrebbe essere applicato sulle capacità eccedenti la domanda espressa dal gestore, ma riferibili alle ultime offerte che quantitativamente soddisfano la richiesta di riacquisto;

- v. ***Limitare la discrezionalità dell'impresa di trasporto nell'esercizio dell'opzione di riacquisto, così come dell'eventuale opzione di riproporzionamento delle capacità degli utenti.*** Il Codice di Rete dovrebbe specificare che la possibilità per l'impresa di trasporto di procedere con il riacquisto della capacità è limitata ai casi in cui si renda necessario per mantenere l'integrità del sistema, così come stabilito dal para. 6, Art. 2.2.2, All. I.

Inoltre, dovrebbe essere chiarito che l'eventuale riproporzionamento della capacità continua dovrà essere utilizzato solo come strumento di ultima istanza, nel caso di fallimento delle altre procedure di riacquisto su base di mercato, e dovrà riguardare esclusivamente la capacità conferita come addizionale e per cui è noto agli utenti l'esistenza di questo rischio.

In questo senso può fornire un buon esempio il modello di *oversubscription* e *buy-back* che si accinge ad introdurre Fluxys in Belgio, in cui:

- ✓ La capacità addizionale è conferita separatamente dalla capacità tecnica continua.
- ✓ Il riacquisto si struttura in due fasi:
 - **1° fase di Buy-Back volontario:** i titolari di capacità continua (sia tecnica che addizionale) offrono di rivendere la propria capacità e l'impresa di trasporto accetta tutte le offerte con un prezzo inferiore o uguale a un prezzo massimo stabilito per la fase di *buy-back* volontario



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

- **2° fase di Buy-Back automatico:** l'eventuale capacità mancante viene ottenuta riproporzionando i soli utenti titolari di capacità addizionale (e non la capacità tecnica);
- vi. **Definire un'equa compensazione per gli utenti titolari di capacità che si trovassero ad essere riproporzionati.** Si suggerisce che l'eventuale corrispettivo a compensazione del riproporzionamento della capacità continua non si limiti a riconoscere il semplice costo della capacità, ma tenga in dovuta considerazione:
- ✓ il mancato ricavo legato alla mancata importazione/esportazione del gas relativo alla capacità tagliata (quantificabile, sul modello francese, in una proxy del differenziale di prezzo tra i mercati interconnessi dal punto oggetto di riacquisto);
 - ✓ gli oneri di sbilanciamento che gli utenti riproporzionati si troveranno a pagare sui sistemi interconnessi dal punto oggetto di riacquisto.
- vii. **Prevedere un meccanismo di ripartizione tra utenti e impresa di trasporto di costi/ricavi legati alla procedura.** In accordo con quanto stabilito dal para 3, Art. 2.2.2 dell'All. I al Regolamento, non potrà essere previsto che l'intero costo sostenuto dall'impresa di trasporto per il riacquisto di capacità sia imputato al sistema. Al contrario, dovrà essere previsto che utenti e impresa di trasporto condividano ricavi generati dalla vendita di capacità addizionale e costi generati dal riacquisto. Una possibile soluzione potrebbe basarsi sul modello proposto dal regolatore francese, per cui utenti e trasportatore compartecipano in proporzione 50:50 di costi e ricavi del meccanismo;
- viii. **Disegnare un efficace meccanismo di incentivazione per il trasportatore, che stimoli ad un comportamento efficiente pur non gravando eccessivamente sul sistema.** Il Regolamento richiama l'esigenza che il meccanismo si basi su un ben disegnato schema incentivante, che stimoli l'impresa di trasporto a rendere disponibile più capacità continua, senza tuttavia che questa assuma un profilo di rischio eccessivamente alto a fronte di costi di riacquisto interamente coperti dal sistema. Si propone pertanto di introdurre un meccanismo di incentivi, prevedendo lo stanziamento di un fondo dedicato ogni anno alle spese di riacquisto della capacità e stabilendo che l'impresa di trasporto possa trattenere una quota parte dei minori costi sostenuti (ad esempio il 50%) o viceversa contribuire per una quota parte ai maggiori costi sostenuti.

Restando comunque come sempre a disposizione per qualsiasi ulteriore eventualmente necessario chiarimento e futura opportunità di confronto in materia, rinnoviamo tutti i nostri migliori saluti.



Paolo Ghislandi