

Sintesi delle osservazioni al documento per la consultazione in materia di
**“Criteri per la determinazione delle tariffe per l’attività di trasporto e
di dispacciamento del gas naturale per il terzo periodo di regolazione”**

Data pubblicazione documento per la consultazione: 31 marzo 2009

SOMMARIO

ELENCO DEI SOGGETTI CHE HANNO FORMULATO OSSERVAZIONI.....	6
1 OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE.....	7
2 OSSERVAZIONI AI SINGOLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE	10
S1	10
<i>Si condividono i primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?</i>	10
S2	12
<i>Si condivide l'adozione dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto? In caso contrario, quali motivi ostacolano tale adozione?.....</i>	12
S3	14
<i>Nel caso di adozione dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto, ritenete condivisibile la soluzione indicata per il periodo transitorio? In caso negativo, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?.....</i>	14
S4	15
<i>Si concorda con i criteri proposti per la determinazione del capitale investito riconosciuto ai fini della fissazione dei parametri tariffari iniziali? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>	15
S5	15
<i>In particolare, si condivide il criterio proposto per la rivalutazione degli asset che concorrono a determinare il capitale investito riconosciuto? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>	15
S6	16
<i>Si condivide il criterio adottato per il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di riempimento iniziale delle condotte? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?.....</i>	16
S7	16
<i>Quali livelli del rapporto tra capitale di debito e capitale proprio D/E si ritiene opportuno adottare e per quali motivi?</i>	16
S8	17
<i>Quale rapporto D/E si ritiene critico per la stabilità finanziaria delle imprese di trasporto e per quali motivi?</i>	17
S9	17
<i>Si condividono le argomentazioni sopra esposte relativamente ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC? Si condividono i livelli prospettati per il terzo periodo regolatorio? Se no, per quali motivi? Quali alternative si propongono e per quali motivi?</i>	17
S10	18
<i>Si ritiene condivisibile l'incremento della durata convenzionale della categoria di cespiti metanodotti? In caso negativo, per quale motivo?</i>	18
S11	19
<i>Si ritiene necessario introdurre nuove categorie di cespiti? In caso affermativo, quali categorie si ritiene opportuno introdurre e per quali motivi?</i>	19
S12	19
<i>Si condividono i criteri proposti per la determinazione dei costi operativi? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?.....</i>	19
S13	20

<i>Si condivide la formula proposta per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per il primo anno del nuovo periodo regolatorio? Se no, per quali motivi e quale modalità di calcolo si propone?</i>	20
S14	20
<i>Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento degli obiettivi descritti nel paragrafo 14.5 ?</i>	20
S15	22
<i>Si ritiene che l'impresa di trasporto abbia gli strumenti per poter gestire il rischio prezzo? In caso positivo, con quali modalità?</i>	22
S16	23
<i>Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente paragrafo 15.9?</i>	23
S17	24
<i>Si ritiene condivisibile confermare per il terzo periodo di regolazione la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria? Se no, quale metodologia si propone e per quale motivo?</i>	24
S18	26
<i>Nel caso di introduzione di una tariffa per il servizio di dispacciamento, secondo quali criteri, e per quali motivi, si ritiene opportuno articolare i corrispettivi per il servizio?.....</i>	26
S19	27
<i>Si ritiene che ci siano altri obiettivi specifici rilevanti da perseguire nella definizione del criterio di ripartizione del vincolo ai ricavi??.....</i>	27
S20	28
<i>Quale delle ipotesi risulta maggiormente condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente comma 17.6?.....</i>	28
S21	29
<i>Quale delle soluzioni proposte per il contenimento dei costi compensativi ed ambientali, e per quali motivi, si ritiene maggiormente condivisibile?</i>	29
S22	29
<i>Quale valore percentuale, e per quali motivi, dovrebbe assumere la soglia da adottare per il riconoscimento dei costi compensativi e ambientali?.....</i>	29
S	29
<i>Indice di efficacia.....</i>	29
S23	31
<i>Si ritengono condivisibili i criteri proposti per l'efficientamento dei costi di investimento? Quale delle due ipotesi proposte si ritiene maggiormente condivisibile e per quali motivi?</i>	31
S24	32
<i>In alternativa, quali criteri, e per quali motivi, ritenete opportuno proporre in merito all'efficientamento dei costi per la realizzazione di nuove infrastrutture?</i>	32
S25	33
<i>Si ritengono condivisibili i criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>	33
S26	33
<i>Si ritengono condivisibili i criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto che vengono a costituirsi a seguito di riclassificazione di infrastrutture di distribuzione? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>	33
S27	33

<i>Si ritengono condivisibili i criteri di aggiornamento proposti? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>	33
S28	34
<i>Si ritiene opportuno, in analogia alla disciplina tariffaria della trasmissione elettrica, prevedere l'applicazione di una variazione media annua del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'ISTAT? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>	34
S29	34
<i>Si concorda con le modalità proposte per la determinazione del fattore correttivo? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?</i>	34
S30	34
<i>Si concorda con le modalità proposte per il riconoscimento dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?</i>	34
S31	35
<i>Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente comma 21.5?</i>	35
S32	36
<i>Si ritiene opportuno confermare anche per il terzo periodo di regolazione i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti? In caso contrario, quali ipotesi o vincoli ritenete opportuno modificare e per quali motivi?.....</i>	36
S33	37
<i>Quali criteri e per quali motivi ritenete opportuno adottare tra quelli proposti in merito alla determinazione delle aree di uscita dalla rete nazionale di gasdotti? In alternativa quali criteri si ritiene opportuno proporre? E per quali motivi?</i>	37
S34	38
<i>Si ritiene opportuno confermare anche per il terzo periodo di regolazione i criteri utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di gasdotti? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i>	38
S35	39
<i>Si ritiene opportuno prevedere nel terzo periodo di regolazione le modifiche descritte ai fini dell'applicazione dei corrispettivi di trasporto regionale alle capacità di trasporto determinate sulla base dei profili di prelievo dei clienti finali? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i>	39
S36	44
<i>Si ritiene opportuno estendere l'applicazione dei profili di prelievo anche al fine di applicare i corrispettivi di capacità nei punti di uscita della rete nazionale di gasdotti? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i>	44
S37	44
<i>Ritenete condivisibili i criteri esposti per la determinazione dei corrispettivi infrannuali? In alternativa, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i>	44
S38	45
<i>In particolare, quali valori dei coefficienti moltiplicativi ritenete opportuno adottare e per quali motivi?.....</i>	45
S39	46
<i>Ritenete condivisibili i criteri esposti per la determinazione dei corrispettivi interrompibili? In alternativa, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i>	46
S40	46

<i>Si concorda sull'eventualità di adottare procedure concorsuali ai fini della determinazione dei corrispettivi interrompibili? In caso negativo per quali motivi e quali criteri si propongono in alternativa?</i>	46
S41	47
<i>Si concorda con la proposta di calcolo dei corrispettivi? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>	47
S42	47
<i>Si concorda con la proposta di identificare un'unica controparte commerciale nei riguardi degli utenti del servizio di trasporto? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>	47
S43	48
<i>Si concorda con la proposta in materia di bilanciamento commerciale? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?.....</i>	48
S44	49
<i>Si concorda con i criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>	49
S45	49
<i>Quali servizi opzionali si ritiene opportuno proporre e per quali motivi? Per tali servizi, quali criteri si ritiene opportuno adottare per il dimensionamento della tariffa?.....</i>	49

ELENCO DEI SOGGETTI CHE HANNO FORMULATO OSSERVAZIONI

IMPRESE

A2A SpA
Bayerische Hypo – und Vereinsbank AG (Unicredit Markets & Investment Banking)
BP Italia SpA
E.ON Italia SpA
Edison SpA
Edison Stoccaggio SpA
Enel SpA
Eni SpA – Divisione Gas & Power
Ionio Gas Srl
Snam Rete Gas SpA
Società Gasdotti Italia SpA
Sorgenja SpA
Terminale GNL Adriatico Srl

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

Aiget
Anigas
Assocarta
Assogas
Confindustria
FederUtility

I seguenti operatori non hanno fornito il consenso alla diffusione delle proprie osservazioni:

Edison Stoccaggio SpA
Società Gasdotti Italia SpA

1 OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

OPERATORE 1	L'operatore ritiene che la presenza di una pluralità di operatori rappresenti un'opportunità per cambiare la situazione di pressoché monopolio precedentemente esistente nel sistema di trasporto.
OPERATORE 2	L'operatore ritiene che la complessità e l'importanza di alcune tematiche trattate giustificherebbe l'istituzione di uno specifico gruppo di lavoro che concili in tempi brevi le istanze di tutti gli operatori coinvolti. L'operatore inoltre evidenzia che la proposta relativa alla modifica dei criteri di conferimento della capacità nei punti di riconsegna presenta alcune criticità. In particolare l'operatore ritiene che tale proposta non possa essere implementata prima dell'anno termico 2010-2011. Inoltre l'operatore ritiene opportuno che per i clienti finali letti giornalmente venga mantenuto l'attuale criterio di conferimento.
OPERATORE 3	Pur nel generale apprezzamento del documento di consultazione, l'operatore ritiene tuttavia che alcune delle proposte così come formulate non siano del tutto condivisibili ed in particolare: <ul style="list-style-type: none">• l'allocazione di capacità nei punti di uscita effettuata di default basandosi sui profili di prelievo;• l'adozione di un corrispettivo unico nei punti di uscita dalla rete nazionale;• l'adozione dell'anno solare come riferimento per le tariffe di trasporto.
OPERATORE 4	L'operatore evidenzia che in caso di subentri i clienti finali si possono trovare a pagare i corrispettivi per l'utilizzo della capacità di trasporto sia al soggetto subentrante che a quello uscente e che pertanto è necessario introdurre un meccanismo di trasferimento automatico della capacità di uscita al soggetto subentrante, in analogia a quanto avviene per la capacità dei punti di riconsegna.
OPERATORE 5	L'operatore esprime il proprio apprezzamento per la modalità di confronto adottata dall'Autorità, che vede le Associazioni e gli Operatori coinvolti nel processo di valutazione delle problematiche e delle proposte poste in consultazione.
OPERATORE 8	L'operatore esprime una sostanziale condivisione degli obiettivi generali del documento e dei criteri per la determinazione delle tariffe per il terzo periodo regolatorio con riferimento in particolare alla stabilità regolatoria e alla conferma di un modello tariffario <i>entry-exit</i> ai fini della determinazione dei corrispettivi di entrata ed uscita dalla rete di trasporto.

OPERATORE 9	<p>L'operatore esprime un sostanziale apprezzamento per il documento e le proposte presentate, in quanto tali proposte sono orientate a garantire l'apertura del mercato.</p> <p>L'operatore evidenzia tuttavia che alcune proposte trattate appaiono prescindere dalla mera determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto e dispacciamento, ma riguardano in senso stretto il disegno di mercato.</p> <p>L'operatore pertanto ritiene necessario che tali proposte siano inserite in un quadro organico di riforma, affinché siano chiarite le priorità di intervento e sia data la possibilità di una valutazione complessiva degli obiettivi perseguiti.</p>
OPERATORE 10	<p>L'operatore, apprezza l'intento dell'Autorità di definire un quadro tariffario tale da favorire la stabilità regolatoria.</p> <p>L'operatore condivide inoltre l'applicazione dell'analisi di impatto della regolazione (AIR) ma ritiene opportuno sottoporre ad AIR anche la proposta di modifica dei criteri di conferimento delle capacità di trasporto su rete regionale.</p> <p>L'operatore al riguardo evidenzia numerose criticità riportate nel successivo punto S35.</p>
OPERATORE 11	<p>L'operatore, pur nel generale apprezzamento del documento di consultazione, ritiene che alcune proposte così come formulate non siano del tutto condivisibili ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'allocazione di capacità nei punti di uscita basata su profili di prelievo anche per i punti di riconsegna misurati giornalmente; • l'adozione di un corrispettivo unico nei punti di uscita della rete nazionale. • l'adozione di un coefficiente di ripartizione dei ricavi fra <i>commodity</i> e <i>capacity</i> pari a 10:90. <p>L'operatore infine, pur condividendo il principio dell'Autorità di evidenziare in tariffa tutti i costi associati all'erogazione dei servizi effettivamente offerti dal trasportatore, segnala l'esigenza che tali costi siano adeguatamente valutati e scorporati dai ricavi riconosciuti, al fine di evitare una loro duplicazione con un conseguente aumento delle tariffe di trasporto.</p>
OPERATORE 13	<p>L'operatore apprezza il lavoro svolto dall'Autorità per l'affinamento dei criteri di regolazione ma evidenzia che alcuni degli interventi proposti, che hanno il fine condivisibile di semplificare le gestioni attraverso una centralizzazione delle responsabilità all'interno del sistema appaiono in alcuni casi penalizzati nei confronti degli operatori minori.</p>
OPERATORE 14	<p>In linea generale, l'operatore ritiene che la revisione dei criteri per la determinazione delle tariffe dell'attività di trasporto di gas naturale per il terzo periodo di regolazione debba essere effettuata in una logica di continuità, preservando gli elementi di stabilità e chiarezza della regolazione, nonché il sistema di incentivi allo sviluppo e all'efficienza che hanno caratterizzato i precedenti periodi di regolazione e che si ritiene siano fondamentali ai fini del conseguimento degli obiettivi generali indicati dall'Autorità.</p>

OPERATORE 15	<p>L'operatore condivide la volontà dell'Autorità di introdurre dei mutamenti normativi volti a rendere le tariffe di trasporto gas maggiormente <i>cost reflective</i> e a semplificare la gestione operativa dei rapporti fra utenti e imprese di trasporto.</p> <p>Tuttavia l'operatore evidenzia alcune criticità in merito alle seguenti tematiche:</p> <ul style="list-style-type: none">• adozione dell'anno solare come riferimento per l'applicazione dei corrispettivi tariffari;• criteri per il conferimento della capacità nei punti di riconsegna della rete di trasporto regionale. <p>L'operatore ritiene opportuno introdurre corrispettivi <i>ad hoc</i> per la copertura sia dei consumi di gas per le centrali di compressione che delle perdite contabili.</p> <p>L'operatore accoglie positivamente la proposta di assegnare all'impresa maggiore di trasporto il ruolo di riferimento commerciale unico, in quanto faciliterebbe la gestione amministrativa degli utenti del servizio di trasporto.</p>
--------------	---

2 OSSERVAZIONI AI SINGOLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S1	<i>Si condividono i primi orientamenti per la determinazione delle tariffe sopra indicati? In caso negativo, per quali motivi? Quali altri criteri dovrebbero essere presi in considerazione e per quali motivi?</i>
-----------	--

OPERATORE 2	L'operatore ritiene che alcuni degli orientamenti espressi sottendono obiettivi riferibili al disegno di mercato più che una regolazione strettamente di tipo tariffario circa l'attività di trasporto. Al riguardo l'operatore ritiene opportuno che l'Autorità espliciti il disegno di mercato che intende adottare.
OPERATORE 7	L'operatore apprezza il fatto che molte delle proposte siano finalizzate a promuovere una maggiore apertura del mercato e auspica che l'Autorità espliciti il disegno di mercato verso cui tendere.
OPERATORE 9	L'operatore, in linea generale, ritiene che gli orientamenti espressi siano condivisibili. L'operatore evidenzia tuttavia che alcuni degli argomenti affrontati sottendono obiettivi riferibili al disegno di mercato più che una regolazione strettamente di tipo tariffario relativa all'attività di trasporto. L'operatore auspica che il disegno di mercato verso cui la stessa Autorità vuole tendere venga esplicitato per restituire agli <i>stakeholder</i> una visione d'insieme degli interventi proposti e una linea chiara nel perseguimento degli obiettivi.
OPERATORE 10	L'operatore, in linea generale, condivide gli orientamenti per la determinazione delle tariffe indicati nella consultazione, tra cui in particolare la revisione delle modalità di trattamento del <i>GNC</i> e il mantenimento di un criterio tariffario di tipo <i>entry-exit</i> . L'operatore al contrario non condivide la revisione del riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto (da anno termico del trasporto ad anno solare).
OPERATORE 11	L'operatore in generale condivide gli orientamenti per la definizione delle tariffe, nei quali sono proposti alcuni miglioramenti della regolazione attuale, pur nel quadro di un obiettivo di sostanziale stabilità normativa. In particolare, l'operatore apprezza le indicazioni riguardo al trattamento del gas non contabilizzato (<i>GNC</i>) che, una volta recepiti, contribuiranno a ridurre le incertezze attuali relative ai bilanci di trasporto degli utenti della rete. L'operatore al contrario non condivide la proposta di una nuova ripartizione dei ricavi fra <i>capacity</i> e <i>commodity</i> e la proposta di modificare il riferimento temporale delle tariffe dall'anno termico all'anno solare.
OPERATORE 12	L'operatore condivide la maggior parte degli orientamenti.

OPERATORE 14	<p>Con riferimento agli orientamenti sottoposti a consultazione l'operatore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • condivide la proposta di prevedere che il riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto possa essere rappresentato dall'anno solare, a condizione che venga considerato in sede di determinazione dei ricavi il ritardo di 12 mesi nel riconoscimento dei nuovi investimenti; • condivide la proposta di confermare la disciplina incentivante relativa ai nuovi investimenti prevista nel secondo periodo di regolazione; • ritiene che le proposte di definire gli incentivi agli investimenti in funzione di un indice di efficacia e di introdurre costi standard per il riconoscimento dei nuovi investimenti siano di difficile applicazione e pertanto richiede, prima di una loro eventuale implementazione, un adeguato periodo di analisi e sperimentazione; • condivide la proposta di confermare l'adozione del modello tariffario <i>entry-exit</i> e le relative condizioni al contorno; • condivide la proposta di escludere dall'applicazione del <i>price cap</i> i costi sostenuti per l'acquisto del gas e più in generale dell'energia necessaria al funzionamento delle centrali di compressione e al reintegro delle perdite di rete; • condivide la proposta di attribuire la titolarità del gas non contabilizzato all'impresa maggiore di trasporto, a condizione che vengano riconosciuti integralmente i relativi oneri; • condivide la proposta di applicare il criterio di <i>profit sharing</i>, riconoscendo il 50% dei maggiori recuperi di produttività, al netto dei costi emergenti; • condivide la proposta di valutare l'applicazione di coefficienti di recupero differenziati per impresa sulla base delle efficienze effettuate nei precedenti periodi di regolazione; • condivide la proposta di modificare la durata di alcune categorie di cespiti, a condizione di ricalcolare coerentemente il valore del capitale investito netto riconosciuto; • condivide la proposta di prevedere una ripartizione dei ricavi che preveda una quota pari al 90% associata alla capacità di trasporto e una quota pari al 10% associata ai volumi trasportati; • condivide la proposta di enucleare i costi afferenti il servizio di misura dal trasporto e di determinare uno specifico corrispettivo.
OPERATORE 16	<p>L'operatore condivide gli orientamenti proposti, ma evidenzia la necessità di ottenere maggiore chiarezza in merito alle proposte relative al servizio di misura, con particolare riferimento alle proprietà degli <i>asset</i> di misura esistenti.</p>

S2	<i>Si condivide l'adozione dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto? In caso contrario, quali motivi ostacolano tale adozione?</i>
-----------	---

OPERATORE 1	L'operatore ritiene che il passaggio all'anno solare comporti lo svantaggio di concentrare tutte le scadenze e di rinnovi di capacità in un periodo già sovraccarico di chiusure e festività. L'operatore evidenzia inoltre che il mantenimento dell'anno termico permetterebbe inoltre agli <i>shipper</i> di evitare ricontrattualizzazioni o sfasamenti negli attuali contratti stipulati. L'operatore infine ritiene necessario prevedere un congruo periodo di tempo (due anni) per il definitivo passaggio all'anno solare, in modo da consentire agli operatori di adeguare i contratti pluriennali.
OPERATORE 2	L'operatore non condivide la proposta in quanto comporta il disallineamento tra periodo di validità delle tariffe e periodicità dei conferimenti e determina una maggiore incertezza sui costi da sostenere da parte del cliente finale.
OPERATORE 3	L'operatore non condivide la proposta in quanto determinerebbe complicazioni negoziali in relazione al disallineamento tra il periodo di conferimento della capacità e quello di validità delle tariffe.
OPERATORE 5	L'operatore ritiene opportuno mantenere l'anno termico come riferimento per l'applicazione delle tariffe, in modo da evitare la sovrapposizione di un numero significativo di scadenze nel periodo di fine anno. L'operatore propone inoltre di valutare un eventuale allineamento del periodo di riferimento per l'applicazione delle tariffe nei servizi di trasporto e stoccaggio.
OPERATORE 7	L'operatore ritiene opportuno mantenere l'anno termico come riferimento per l'applicazione delle tariffe e per il conferimento della capacità di trasporto, in conformità con quanto avviene in ambito europeo. L'operatore peraltro non ritiene che l'adozione dell'anno solare possa apportare benefici sufficienti a modificare il riferimento temporale finora adottato per l'applicazione delle tariffe.
OPERATORE 8	L'operatore ritiene necessario mantenere l'anno termico come riferimento per l'applicazione delle tariffe e per il conferimento della capacità di trasporto. L'operatore, inoltre, ritiene che in nessun caso il conferimento di capacità possa avvenire con riferimento all'anno solare.
OPERATORE 9	L'operatore, pur comprendendo le ragioni alla base della proposta, evidenzia che l'adozione dell'anno solare comporta le seguenti criticità: <ul style="list-style-type: none"> • il disallineamento nella regolazione dello stesso servizio tra validità delle tariffe e periodicità dei conferimenti; • una maggiore incertezza nella stima dei costi di trasporto per l'intero periodo di validità del contratto stesso.

OPERATORE 10	<p>L'operatore non condivide la proposta in quanto un eventuale spostamento al mese di gennaio dell'anno termico genererebbe rilevanti complicazioni per gli operatori, che si vedrebbero costretti a gestire un nuovo portafoglio di mercato in un momento particolarmente critico dell'anno.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre che, qualora non fosse possibile giungere alla definizione dei meccanismi tariffari per il nuovo periodo di regolazione in tempo utile per l'avvio del nuovo periodo regolatorio, sarebbe opportuno prevedere l'applicazione di tariffe calcolate sulla base dei criteri tariffari vigenti per il periodo transitorio, prevedendo da subito la possibilità di procedere ad eventuali conguagli.</p> <p>L'operatore, qualora l'Autorità decidesse comunque di adottare l'anno solare, propone di allineare l'anno termico del trasporto con l'anno termico di stoccaggio (aprile – marzo), al fine di allineare le scadenze dei contratti annuali.</p>
OPERATORE 11	<p>L'operatore non condivide la proposta dell'Autorità in quanto la proposta creerebbe complicazioni gestionali, a fronte di un limitato beneficio da un punto di vista amministrativo.</p>
OPERATORE 12	<p>L'operatore ritiene potenzialmente inutile e dannosa l'adozione dell'anno solare come riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto, in quanto si andrebbe a configurare un illogico e critico disallineamento tra il periodo di riferimento delle tariffe e quello per il conferimento della capacità di trasporto.</p> <p>Inoltre l'adozione dell'anno solare determinerebbe una serie di ulteriori svantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sovrapposizione del periodo di stipula dei contratti di fornitura gas con quelli di energia elettrica con conseguenti criticità gestionali; • il disallineamento con i contratti di approvvigionamento internazionale che hanno come riferimento l'anno termico.
OPERATORE 13	<p>L'operatore ritiene opportuno mantenere l'anno termico come riferimento per la determinazione delle tariffe in quanto la soluzione proposta determinerebbe un insostenibile incremento degli oneri di carattere gestionale per le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sovrapposizione dei contratti elettrici con la contrattazione nel settore gas; • un disallineamento con i contratti di importazione annuali o pluriennali sottoscritti ad oggi dagli utenti.
OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene che la proposta possa essere perseguita a condizione che venga considerato il ritardo di 12 mesi nel riconoscimento dei nuovi investimenti. L'operatore ritiene tuttavia che la proposta non sia particolarmente utile in un'ottica di semplificazione dei processi tariffari, per il permanere di un disallineamento con l'anno termico dello stoccaggio.</p>

OPERATORE 15	<p>L'operatore ritiene che il disallineamento fra il periodo del conferimento e il periodo tariffario di trasporto introduca delle complessità commerciali nella gestione dei contratti di vendita.</p> <p>L'operatore, inoltre, qualora si decidesse di adottare l'anno solare quale riferimento ai fini tariffari, propone di allineare l'anno termico del trasporto con l'anno termico di stoccaggio (aprile – marzo) ai fini del conferimento in modo da ridurre le criticità legate ai subentri di stoccaggio e le difficoltà associate ad una campagna di iniezione che oggi si svolge senza che l'utente del servizio di stoccaggio conosca il proprio portafoglio clienti e il fabbisogno di modulazione per l'inverno successivo.</p>
OPERATORE 16	<p>L'operatore non ha obiezioni in merito all'adozione dell'anno solare come riferimento per l'applicazione delle tariffe. Tuttavia l'operatore evidenzia che il passaggio all'anno solare richiederebbe la modifica, con conseguente approvazione da parte dell'Autorità, dei Codice di rete e dei Codici di rigassificazione, modifiche ai contratti di fornitura, nonché ai sistemi amministrativi interni degli utenti del servizio di trasporto. Pertanto, il passaggio all'anno solare richiederebbe una valutazione approfondita dei processi coinvolti e tempo sufficiente per consentire agli operatori del mercato di adattare in maniera efficace i propri sistemi informativi e contrattuali.</p>

S3	<p><i>Nel caso di adozione dell'anno solare quale riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto, ritenete condivisibile la soluzione indicata per il periodo transitorio? In caso negativo, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i></p>
-----------	--

OPERATORE 2	L'operatore condivide la proposta di prorogare le tariffe relative all'anno termico 2008-2009 per il periodo ottobre-dicembre 2009.
OPERATORE 3	L'operatore condivide la proposta di prorogare le tariffe relative all'anno termico 2008-2009 per il periodo ottobre-dicembre 2009.
OPERATORE 9	L'operatore condivide la proposta di prorogare le tariffe relative all'anno termico 2008-2009 per il periodo ottobre-dicembre 2009.
OPERATORE 11	L'operatore condivide la proposta di prorogare le tariffe relative all'anno termico 2008-2009 per il periodo ottobre-dicembre 2009.
OPERATORE 12	Pur ribadendo le criticità derivanti dall'adozione dell'anno solare, l'operatore condivide la proposta di prorogare le tariffe relative all'anno termico 2008-2009 per il periodo ottobre-dicembre 2009.
OPERATORE 13	L'operatore ritiene necessario prevedere almeno un periodo di due anni termici per permettere agli operatori di adeguare i contratti pluriennali al passaggio all'anno solare.
OPERATORE 14	L'operatore evidenzia la necessità, nel caso in cui venisse adottato l'anno solare, di prevedere l'estensione del meccanismo di conguaglio dei ricavi di capacità rispetto ai valori consentiti, così come l'estensione delle disposizioni relative al riconoscimento degli extra costi sostenuti dall'impresa maggiore per l'acquisto di gas per la compressione e il reintegro delle perdite di rete.

OPERATORE 16	L'operatore condivide la proposta di prorogare le tariffe relative all'anno termico 2008-2009 per il periodo ottobre-dicembre 2009.
--------------	---

S4	<i>Si concorda con i criteri proposti per la determinazione del capitale investito riconosciuto ai fini della fissazione dei parametri tariffari iniziali? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
-----------	---

OPERATORE 1	L'operatore non condivide la proposta di non sottoporre a degrado i contributi in conto capitale erogati da soggetti pubblici o privati.
OPERATORE 6	L'operatore ritiene opportuno mantenere il riconoscimento della remunerazione per le immobilizzazioni in corso.
OPERATORE 14	<p>L'operatore condivide in generale criteri proposti, ma ritiene necessario procedere ad un ricalcolo del fondo di ammortamento, tenendo conto delle nuove aliquote proposte dall'Autorità, ad eccezione per il periodo 2001-2008, per il quale è stata effettivamente accantonata la relativa quota di ammortamento.</p> <p>L'operatore, inoltre ritiene, che il ricorso a valori di bilancio per la determinazione delle poste rettificative non sia coerente con l'utilizzo di un criterio parametrico per la determinazione del capitale circolante netto.</p> <p>L'operatore non condivide la proposta di non riconoscere gli oneri finanziari capitalizzati, in quanto la remunerazione dei nuovi investimenti viene riconosciuta con un ritardo di nove mesi.</p> <p>L'operatore infine ritiene opportuno mantenere il riconoscimento della remunerazione per le immobilizzazioni in corso.</p>

S5	<i>In particolare, si condivide il criterio proposto per la rivalutazione degli asset che concorrono a determinare il capitale investito riconosciuto? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
-----------	---

OPERATORE 14	<p>L'operatore concorda con la scelta di utilizzare il deflatore degli investimenti fissi lordi, ponendo pari ad 1 il valore dell'indice nell'anno 2008, ma al fine di riflettere correttamente il valore del capitale investito riconosciuto a moneta corrente dell'anno di applicazione dei corrispettivi (2010), ritiene necessario prevedere una rivalutazione di due ulteriori anni.</p> <p>Inoltre, l'operatore richiede la previsione di adeguati meccanismi di protezione del capitale investito riconosciuto dal rischio di una possibile deflazione nel corso del terzo periodo di regolazione e pertanto propone di applicare un tasso di rivalutazione pari a zero qualora la variazione del deflatore assuma valori negativi.</p>
--------------	--

S6	<i>Si condivide il criterio adottato per il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di riempimento iniziale delle condotte? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
-----------	--

OPERATORE 3	L'operatore condivide il criterio proposto dall'Autorità, ma evidenzia la necessità di prevedere il riconoscimento del valore degli ammortamenti per i costi non recuperabili. L'operatore inoltre auspica il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di primo riempimento anche nel settore della distribuzione del gas naturale.
OPERATORE 11	L'operatore concorda con la proposta ed auspica che sia previsto il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di riempimento anche per il servizio di distribuzione. L'operatore evidenzia la necessità di riconoscere il valore degli ammortamenti sulla quota relativa ai costi non recuperabili.
OPERATORE 12	L'operatore concorda con la proposta ed auspica che sia previsto il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di riempimento anche per il servizio di distribuzione. L'operatore evidenzia la necessità di riconoscere il valore degli ammortamenti sulla quota relativa ai costi non recuperabili.
OPERATORE 14	L'operatore condivide solo parzialmente la proposta dell'Autorità, in quanto ritiene che la quota parte del gas di riempimento economicamente non estraibile al termine della vita utile dell'infrastruttura debba essere soggetta ad ammortamento. Inoltre l'operatore ritiene che la remunerazione del valore del gas estraibile sia ottenuta applicando tassi nominali al costo storico di acquisizione, al fine di sterilizzare l'effetto dell'inflazione.

S7	<i>Quali livelli del rapporto tra capitale di debito e capitale proprio D/E si ritiene opportuno adottare e per quali motivi?</i>
-----------	---

OPERATORE 6	L'operatore ritiene opportuno fare riferimento al rapporto debito/CIR perché è il parametro principe per valutare la generazione di cassa di una società, la sua solidità finanziaria, la coerenza tra piano di investimenti e la struttura finanziaria che sostiene quest'ultimo. L'operatore ritiene comunque opportuno che nel caso di utilizzo del rapporto tra debito e capitale di rischio, esso dovrebbe far riferimento a prezzi di mercato (e non di libro). L'operatore pertanto non condivide il limite superiore del <i>range</i> indicato nel documento di consultazione.
OPERATORE 14	L'operatore propone di mantenere il rapporto D/E applicato nel secondo periodo di regolazione, al fine di garantire la sostenibilità del piano di investimenti dell'impresa di trasporto maggiore. Inoltre l'operatore ritiene opportuno che il rapporto venga determinato facendo riferimento al valore di mercato dell' <i>equity</i> in luogo del valore contabile.

S8	<i>Quale rapporto D/E si ritiene critico per la stabilità finanziaria delle imprese di trasporto e per quali motivi?</i>
-----------	--

OPERATORE 14	L'operatore ritiene in generale che il rapporto non possa essere superiore all'unità e che, in contesti caratterizzati da significative prospettive di sviluppo delle rete, tale rapporto debba essere tanto più ridotto quanto maggiore è l'impegno finanziario della società.
--------------	---

S9	<i>Si condividono le argomentazioni sopra esposte relativamente ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC? Si condividono i livelli prospettati per il terzo periodo regolatorio? Se no, per quali motivi? Quali alternative si propongono e per quali motivi?</i>
-----------	---

OPERATORE 6	<p>L'operatore, con riferimento ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC, evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nella definizione del parametro <i>beta</i> è necessario considerare la relazione tra rischio sistematico e livello di <i>gearing</i> assunto dall'Autorità; • il livello del premio al rischio di mercato indicato nel documento di consultazione (4%) è inferiore al <i>consensus</i> di mercato; • in presenza di una elevata volatilità dei mercati finanziari, i titoli difensivi tendono ad essere privilegiati dagli investitori; ciò tende a far diminuire il loro <i>beta</i>, ma in un contesto di <i>risk premium</i> crescente; pertanto ad una eventuale riduzione del parametro <i>beta</i> dovrebbe seguire un incremento del premio al rischio. • lo <i>spread</i> riconosciuto per il capitale di debito è inferiore al quello richiesto per società comparabili; • il tasso di inflazione indicato non è coerente con gli scenari delle principali istituzioni economiche e finanziarie, nazionali ed internazionali.
OPERATORE 11	L'operatore condivide la proposta in quanto risulta coerente con quanto previsto per il settore della distribuzione del gas.

OPERATORE 14	<p>L'operatore condivide solo parzialmente le argomentazioni esposte. Con riferimento al parametro <i>beta</i>, l'operatore ritiene che tale valore debba riflettere il rischio sistematico dell'attività, così come il rischio finanziario associato al livello di indebitamento riconosciuto a fini regolatori. In merito al parametro di rischio sistematico dall'attività di trasporto (<i>beta unlevered</i>), tale valore deve inoltre riflettere le scelte effettuate da altri regolatori europei in materia di tariffe di trasporto e dalla stessa Autorità per altri servizi regolati. Inoltre, l'operatore ritiene che il servizio di trasporto del gas sia caratterizzato da un maggiore rischio sistematico rispetto alla trasmissione di energia elettrica.</p> <p>L'operatore ritiene opportuno che, ai fini della definizione del costo del capitale di debito, si tenga conto degli effetti della crisi finanziaria.</p> <p>Con riferimento alla determinazione dell'aliquota di incidenza delle imposte, l'operatore evidenzia che il carico fiscale effettivamente sostenuto nell'esercizio 2008 risulta pari al 38% e non ravvisa elementi per cui tale valore possa essere inferiore nel corso del prossimo periodo di regolazione. L'operatore infine, alla luce dell'attuale condizione economica, non ritiene giustificato un livello tendenziale di inflazione superiore a quello adottato nel precedente periodo di regolazione (1,7%).</p> <p>Alla luce delle precedenti considerazioni l'operatore ritiene che il tasso di remunerazione del capitale investito non possa essere inferiore al 7,2%.</p>
OPERATORE 15	<p>L'operatore ritiene che alcune delle proposte presentate nel documento di consultazione possano comportare un abbassamento del rischio sistematico di attività (per esempio la proposta di ripartizione dei ricavi 90:10) e che pertanto sia opportuno adottare il valore più basso della banda proposta per il parametro <i>beta levered</i> (0,5).</p>

S10	<i>Si ritiene condivisibile l'incremento della durata convenzionale della categoria di cespiti metanodotti? In caso negativo, per quale motivo?</i>
------------	---

OPERATORE 1	<p>L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità ma ritiene necessario definire le regole di estensione e di riconoscimento della quota di ammortamento per le tubazioni già arrivate ad esaurimento della vita utile dei 40 anni.</p>
OPERATORE 6	<p>L'operatore concorda con la proposta di allungare la vita utile dei gasdotti, al fine di renderla coerente con l'utilizzo tecnico-economico degli <i>assets</i>. L'operatore ritiene tuttavia necessario che il nuovo criterio si applichi in maniera retroattiva (e non solo per il futuro), rispondendo alla logica economica finanziaria per cui gli ammortamenti devono consentire la ricostituzione dello stock di capitale impiegato.</p>
OPERATORE 13	<p>L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità ma ritiene necessario definire le regole di estensione e di riconoscimento della quota di ammortamento per le tubazioni già arrivate ad esaurimento della vita utile dei 40 anni.</p>

OPERATORE 14	L'operatore ritiene che l'utilizzo, a fini regolatori, di una vita utile pari a 50 anni rifletta maggiormente l'effettiva durata tecnica dell'infrastruttura. L'operatore, tuttavia, nel caso in cui venga modificata la vita utile riconosciuta a fini regolatori, ritiene indispensabile procedere ad un ricalcolo del fondo di ammortamento sulla base delle nuove aliquote stabilite dall'Autorità, fatte salve le quote accantonate sulla base delle aliquote definite dall'Autorità limitatamente al periodo 2000-2008.
--------------	---

S11	<i>Si ritiene necessario introdurre nuove categorie di cespiti? In caso affermativo, quali categorie si ritiene opportuno introdurre e per quali motivi?</i>
------------	--

OPERATORE 1	L'operatore condivide la proposta di introdurre la categoria di cespiti "sistemi informativi". L'operatore inoltre ritiene opportuno prevedere il riconoscimento di cespiti, attinenti l'attività di trasporto e presenti nei bilanci di soggetti terzi.
OPERATORE 13	L'operatore condivide la proposta di introdurre la categoria di cespiti "sistemi informativi". L'operatore inoltre ritiene opportuno prevedere il riconoscimento di cespiti, attinenti l'attività di trasporto e presenti nei bilanci di soggetti terzi.
OPERATORE 14	L'operatore ritiene opportuno introdurre le seguenti categorie di cespiti: <ul style="list-style-type: none"> • impianti di riduzione e regolazione della pressione, con durata convenzionale pari a 20 anni; • sistemi informatici ICT, con una durata convenzionale pari a 5 anni. L'operatore inoltre ritiene opportuno prevedere una apposita componente di ricavo per gli <i>asset</i> che continuano ad essere in esercizio, pur avendo terminato la loro vita utile. L'operatore infine evidenzia che l'attuale regolazione non consente di completare il processo di ammortamento per gli <i>asset</i> che vengono dismessi prima del completamento della vita utile.

S12	<i>Si condividono i criteri proposti per la determinazione dei costi operativi? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i>
------------	--

OPERATORE 14	L'operatore condivide i criteri proposti ed in particolare l'esclusione dei costi sostenuti per l'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione e le perdite di rete dall'applicazione del <i>price cap</i> .
--------------	--

S13	<i>Si condivide la formula proposta per la determinazione dei costi operativi riconosciuti per il primo anno del nuovo periodo regolatorio? Se no, per quali motivi e quale modalità di calcolo si propone?</i>
------------	---

OPERATORE 14	L'operatore condivide solo parzialmente la formula proposta. In particolare l'operatore ritiene opportuno escludere dai costi effettivamente sostenuti nell'esercizio 2008, i costi operativi emergenti, derivanti dai nuovi investimenti sostenuti nel corso del secondo periodo di regolazione. L'operatore ritiene inoltre opportuno che nel terzo periodo di regolazione venga introdotto un criterio parametrico per il riconoscimento dei costi operativi emergenti per effetto di nuovi investimenti nonché i costi afferenti altre attività previste dalla normativa, nella misura dell'1% del valore degli investimenti effettuati ed entrati in esercizio nel quarto anno solare precedente la presentazione della proposta tariffaria.
--------------	---

S14	<i>Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento degli obiettivi descritti nel paragrafo 14.5 ?</i>
------------	---

OPERATORE 1	L'operatore condivide l'ipotesi A.2 e ritiene che una metodologia analoga debba essere applicata anche nel caso delle perdite di rete.
OPERATORE 2	L'operatore condivide l'ipotesi A.3 in quanto ritiene che i potenziali benefici derivanti dalla minimizzazione dei costi più che compensino l'incremento dei costi amministrativi.
OPERATORE 3	L'operatore ritiene preferibile l'adozione dell'ipotesi A.3, anche se evidenzia che tali costi sono difficilmente prevedibili, e che pertanto appare difficoltoso definire un <i>target</i> obiettivo. L'operatore evidenzia inoltre che, qualora venisse adottata l'ipotesi A.2, dovrebbe essere adeguata anche la componente QE delle condizioni economiche di fornitura.
OPERATORE 6	L'operatore condivide la proposta di escludere i costi relativi all'acquisto del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione dal <i>price cap</i> .
OPERATORE 7	L'operatore ritiene condivisibile l'ipotesi A.3, in quanto l'espletamento di gare per la fornitura del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione assicura la minimizzazione dei costi di sistema. L'operatore suggerisce di ridurre la quantità minima di gas oggetto della gara, al fine di permettere la partecipazione del maggior numero di operatori interessati.

OPERATORE 8	L'operatore condivide la proposta A.3 che prevede il recupero in tariffa degli oneri sostenuti per il reintegro del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione. L'operatore richiede tuttavia che la modifica del criterio adottato non determini variazioni nella convenienza relativa delle importazioni e delle produzioni nazionali.
OPERATORE 9	L'operatore condivide l'ipotesi A.3, in quanto ritiene che i potenziali benefici derivanti dalla minimizzazione dei costi più che compensino l'incremento dei costi amministrativi.
OPERATORE 10	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi A.3, in quanto consente di minimizzare i costi di acquisto del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi A.3 in quanto, qualora fosse applicata l'ipotesi A.2, tali costi sarebbero a carico degli utenti della rete.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi A.3 poiché caratterizzata da una maggiore semplicità amministrativa e più coerente con uno sviluppo di un mercato del gas naturale. L'operatore rileva che, nel caso si optasse per l'ipotesi A.2, sarebbe necessario adeguare le condizioni economiche di fornitura.
OPERATORE 13	L'operatore condivide l'ipotesi A.2 e ritiene che una metodologia analoga debba essere applicata anche nel caso delle perdite di rete.
OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi A.2. L'operatore evidenzia peraltro che tale soluzione è già adottata in diversi paesi europei.</p> <p>L'operatore ritiene opportuno escludere dall'applicazione del <i>price cap</i> anche i costi derivanti dall'acquisto dell'energia elettrica, nel caso in cui venissero realizzate centrali di compressione alimentate tramite energia elettrica.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre opportuno differenziare il coefficiente di attribuzione dei consumi in ciascun punto di entrata e prevedere in sede di definizione del fattore correttivo il conguaglio a consuntivo degli scostamenti rispetto ai valori effettivi, sulla base dei prezzi unitari di acquisto del gas come desumibili dai bilanci di esercizio.</p> <p>L'operatore non ritiene opportuno prevedere meccanismi di premi penalità per la minimizzazione di detti costi, in quanto ritiene sufficiente che l'acquisto del gas avvenga sulla base di procedure concorsuali.</p> <p>Con riferimento all'ipotesi A.3, l'operatore evidenzia che l'individuazione di <i>target</i> di costo per l'acquisto del gas non risulta perseguibile stante la volatilità di prezzo dei prodotti energetici. Tuttavia qualora l'Autorità intendesse adottare l'ipotesi A.3, per le motivazioni sopra esposte, si ritiene opportuno prevedere l'applicazione di meccanismi di conguaglio che consentano all'impresa di trasporto il recupero integrale dei costi di acquisto del gas sostenuti a seguito di procedure concorsuali e riportati sui bilanci.</p>

OPERATORE 15	<p>L'operatore condivide la proposta di escludere dai costi operativi i costi sostenuti dalle imprese di trasporto per l'acquisto del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione e delle perdite di rete, per evitare che il meccanismo di <i>price cap</i> possa determinare un disallineamento fra ricavi riconosciuti in tariffa e costi effettivi. L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi A.3 in quanto permetterebbe di dare un trasparente segnale di costo e consentirebbe, attraverso il meccanismo proposto di <i>sliding scale</i>, la minimizzazione dei costi di acquisto del gas per le centrali di compressione. La proposta di attribuire il gas in natura agli utenti del trasporto introdurrebbe distorsioni nei meccanismi di bilanciamento.</p> <p>Oltre ad un meccanismo di <i>target</i> del prezzo unitario l'operatore propone di introdurre dei meccanismi incentivanti la minimizzazione dei quantitativi di gas utilizzato per le centrali di compressione.</p> <p>L'operatore non condivide inoltre la proposta di differenziare i corrispettivi a copertura dei costi sostenuti per il funzionamento delle centrali di compressione per punto di entrata della rete nazionale di trasporto.</p>
OPERATORE 16	<p>L'operatore condivide l'ipotesi A.2 in quanto è tecnicamente applicabile ed è coerente con il meccanismo attualmente applicato nel servizio di rigassificazione.</p>

S15	<i>Si ritiene che l'impresa di trasporto abbia gli strumenti per poter gestire il rischio prezzo? In caso positivo, con quali modalità?</i>
------------	---

OPERATORE 2	<p>L'operatore ritiene che l'impresa maggiore di trasporto, ai fini della gestione del rischio prezzo, avrebbe potuto approvvigionare il gas attraverso procedure ad evidenza pubblica fin dal secondo periodo di regolazione.</p>
OPERATORE 3	<p>L'operatore ritiene che il rischio prezzo possa essere gestito attraverso il ricorso a procedura ad evidenza pubblica per l'acquisto del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione.</p>
OPERATORE 9	<p>L'operatore ritiene che l'impresa maggiore di trasporto ai fini della gestione del rischio prezzo avrebbe potuto approvvigionare il gas attraverso procedure ad evidenza pubblica fin dal secondo periodo di regolazione.</p>
OPERATORE 11	<p>L'operatore ritiene che l'impresa maggiore di trasporto possa gestire il rischio prezzo attraverso gli strumenti e le modalità del <i>risk management</i> utilizzate per gestire il rischio di altre attività.</p>
OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene che l'impresa maggiore di trasporto non abbia strumenti diversi da quelli di qualunque altro consumatore di gas naturale per gestire il rischio prezzo. L'eventuale recepimento di strumenti di copertura comporterebbe necessariamente oneri aggiuntivi che si scaricherebbero sugli utenti.</p>

S16	<i>Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente paragrafo 15.9?</i>
------------	--

OPERATORE 1	L'operatore condivide l'ipotesi B.2 ma evidenzia che l'eventuale adozione di tale ipotesi non deve determinare una riduzione della capacità di stoccaggio attribuita agli utenti della rete.
OPERATORE 2	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3, ma evidenzia la necessità di trattare separatamente le perdite fisiche dalle perdite contabili, in quanto i due fenomeni hanno origini differenti.
OPERATORE 3	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3, ma evidenzia la necessità di trattare separatamente le perdite fisiche dalle perdite contabili, in quanto i due fenomeni hanno origini differenti.
OPERATORE 7	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3 in quanto consente di eliminare il termine relativo alle perdite contabili dall'equazione di bilanciamento del trasportatore. L'operatore evidenzia tuttavia che la soluzione B.2 permetterebbe di allineare il settore gas a quello elettrico.
OPERATORE 8	L'operatore condivide la proposta B.3 di prevedere il recupero in tariffa degli oneri sostenuti per il reintegro delle perdite fisiche e contabili. L'operatore richiede tuttavia una particolare attenzione al fine di evitare duplicazioni di costo.
OPERATORE 9	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3, ma evidenzia la necessità di trattare separatamente le perdite fisiche dalle perdite contabili, in quanto i due fenomeni hanno origini differenti.
OPERATORE 10	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3, in quanto consente di minimizzare gli elementi di incertezza in capo agli operatori. L'operatore condivide inoltre la proposta di introdurre meccanismi di efficientamento volti a contenere il livello di gas non contabilizzato.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3 che prevede il riconoscimento in tariffa degli oneri sostenuti per il reintegro del GNC, in quanto consente di perseguire gli obiettivi specifici evidenziati dall'Autorità.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3, in quanto garantisce il perseguimento degli obiettivi specifici individuati dall'Autorità. Inoltre si ritiene condivisibile l'adozione di un sistema di incentivazione volto alla progressiva riduzione delle perdite di rete. L'operatore ritiene tale proposta preferibile rispetto all'opzione B.2, in quanto non richiede la definizione <i>ex ante</i> di un coefficiente di attribuzione delle perdite e consente di eliminare il rischio sbilanciamento per gli utenti della rete di trasporto. L'operatore peraltro evidenzia che la proposta B.3 corrisponde a quella più diffusa in ambito europeo per la gestione delle perdite di rete.
OPERATORE 13	L'operatore condivide l'ipotesi B.2.

OPERATORE 14	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.2 prevedendo meccanismi di conguaglio che proteggano l'impresa di trasporto da qualunque onere connesso alla formazione del GNC, almeno fino all'effettiva realizzazione ed implementazione del piano di adeguamento. Le differenze tra GNC stimato ed effettivo devono essere ripartite tra tutte le imprese di trasporto. Tuttavia l'operatore evidenzia che le risorse di flessibilità a disposizione delle imprese di trasporto sono attualmente dimensionate esclusivamente ai fini del bilanciamento operativo della rete e pertanto l'applicazione di tale metodologia richiederebbe un adeguamento delle prestazioni in oggetto e il riconoscimento dei relativi costi.
OPERATORE 15	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi B.3 in quanto, come esposto al punto precedente, trasmetterebbe un più trasparente segnale di costo e eviterebbe l'introduzione di distorsioni nel meccanismo di bilanciamento degli utenti. L'operatore condivide inoltre l'opportunità di introdurre dei meccanismi di riduzione progressiva del gas non contabilizzato fino a ricondurlo ad un valore atteso attorno allo zero.
OPERATORE 16	L'operatore condivide l'ipotesi B.2 in quanto tale ipotesi è la più semplice e offre la maggiore certezza agli utenti di rete. L'operatore propone tuttavia di introdurre un sistema di incentivazione e penalizzazione simile a quello previsto per l'ipotesi B.3.

S17	<i>Si ritiene condivisibile confermare per il terzo periodo di regolazione la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria? Se no, quale metodologia si propone e per quale motivo?</i>
------------	--

OPERATORE 1	L'operatore condivide la proposta di confermare la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria. L'operatore condivide inoltre la proposta di assegnare agli utenti del sistema su base interrompibile parte della capacità destinata all'impresa maggiore per la modulazione oraria.
OPERATORE 2	L'operatore condivide la proposta di enucleare i costi sostenuti nell'ambito del bilanciamento del sistema, in quanto è coerente con la proposta di attivare un mercato dei servizi di bilanciamento. L'operatore inoltre condivide la proposta di verificare che le risorse di bilanciamento assegnate all'impresa di trasporto siano commisurate rispetto alle effettive esigenze e la possibilità "che parte della capacità attualmente destinata all'impresa di trasporto per il servizio di bilanciamento operativo della rete, possa essere assegnata agli utenti del sistema su base interrompibile".

OPERATORE 3	<p>L'operatore condivide la proposta di enucleare i costi sostenuti nell'ambito del bilanciamento del sistema, in quanto è coerente con la proposta di attivare un mercato dei servizi di bilanciamento.</p> <p>L'operatore inoltre condivide la proposta di verificare che le risorse di bilanciamento assegnate all'impresa di trasporto siano commisurate rispetto alle effettive esigenze e la possibilità "che parte della capacità attualmente destinata all'impresa di trasporto per il servizio di bilanciamento operativo della rete, possa essere assegnata agli utenti del sistema su base interrompibile".</p>
OPERATORE 7	<p>L'operatore ritiene condivisibile la proposta di enucleare i costi relativi al servizio di dispacciamento, in quanto tale proposta è coerente con lo sviluppo di un mercato dei servizi di bilanciamento.</p> <p>L'operatore concorda inoltre con la proposta di valutare la congruità delle risorse destinate al bilanciamento operativo della rete.</p>
OPERATORE 9	<p>L'operatore condivide la proposta di enucleare i costi sostenuti nell'ambito del bilanciamento del sistema, in quanto è coerente con la proposta di attivare un mercato dei servizi di bilanciamento.</p> <p>L'operatore inoltre condivide la proposta di verificare che le risorse di bilanciamento assegnate all'impresa di trasporto siano commisurate rispetto alle effettive esigenze e la possibilità "che parte della capacità attualmente destinata all'impresa di trasporto per il servizio di bilanciamento operativo della rete, possa essere assegnata agli utenti del sistema su base interrompibile".</p>
OPERATORE 10	<p>L'operatore condivide l'intento dell'Autorità di confermare la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria.</p> <p>L'operatore condivide la possibilità che parte della capacità attualmente destinata all'impresa di trasporto per il bilanciamento operativo della rete sia assegnata agli operatori su base interrompibile.</p>
OPERATORE 11	<p>L'operatore condivide la proposta dell'Autorità.</p>
OPERATORE 13	<p>L'operatore condivide la proposta di confermare la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria. L'operatore condivide inoltre la proposta di assegnare agli utenti del sistema su base interrompibile parte della capacità destinata all'impresa maggiore per la modulazione oraria.</p>

OPERATORE 14	<p>L'operatore condivide la proposta di confermare la metodologia di riconoscimento dei costi relativi al bilanciamento operativo e alla modulazione oraria.</p> <p>L'operatore, al contrario, non condivide la proposta di attribuire ad un unico soggetto la responsabilità dell'acquisizione delle risorse necessarie a garantire il bilanciamento operativo, in quanto la valutazione delle risorse necessarie al bilanciamento non può che essere effettuata dai soggetti responsabili della gestione delle reti di trasporto.</p> <p>Per quanto concerne la possibilità di assegnare su base interrompibile le risorse necessarie alla modulazione oraria della rete, l'operatore evidenzia che i prelievi degli utenti sono conosciuti solo in tempo reale e che pertanto non ci sarebbe un preavviso sufficiente per assegnare tale risorse agli utenti.</p> <p>L'operatore non ritiene neppure condivisibile l'ipotesi di assegnare su base interrompibile la capacità necessaria al bilanciamento operativo, data la limitata entità della prestazione e il possibile incremento del rischio per l'esercizio operativo della rete di trasporto, derivante dalla necessità di riassegnare tali risorse agli utenti con un sufficiente preavviso.</p>
OPERATORE 15	<p>L'operatore condivide la proposta di continuare a trattare separatamente il calcolo dei ricavi di bilanciamento della rete. L'operatore accoglie positivamente la proposta di analizzare le esigenze effettive delle prestazioni di stoccaggio necessarie al bilanciamento della rete e di destinare su base interrompibile parte della capacità riservata al trasportatore per il servizio di bilanciamento.</p>

S18	<i>Nel caso di introduzione di una tariffa per il servizio di dispacciamento, secondo quali criteri, e per quali motivi, si ritiene opportuno articolare i corrispettivi per il servizio?</i>
------------	---

OPERATORE 2	L'operatore suggerisce di determinare i corrispettivi del servizio con riferimento alla capacità impegnata.
OPERATORE 3	L'operatore condivide la proposta, ma evidenzia la necessità di una chiara definizione dei costi afferenti il servizio per evitare una duplicazione dei costi riconosciuti.
OPERATORE 7	L'operatore suggerisce di determinare i corrispettivi del servizio con riferimento alla capacità impegnata.
OPERATORE 8	L'operatore non evidenzia particolari criticità in merito all'enucleazione dei costi del servizio di dispacciamento, ma sottolinea che l'esplicitazione dei costi non deve comportare un aumento del costo complessivo del servizio.
OPERATORE 9	L'operatore suggerisce di determinare i corrispettivi del servizio con riferimento alla capacità impegnata.
OPERATORE 10	L'operatore condivide la proposta, ma ritiene opportuno introdurre meccanismi incentivanti volti a garantire l'efficienza del servizio di dispacciamento. L'operatore ritiene inoltre opportuno prevedere un corrispettivo capacitivo, finalizzato alla copertura dei costi di capitale, ed un corrispettivo variabile, finalizzato alla copertura dei costi operativi.

OPERATORE 11	L'operatore condivide la proposta di enucleare il costo relativo al servizio di dispacciamento ma auspica la massima attenzione in sede di definizione dei costi, al fine di evitare una duplicazione delle remunerazioni.
OPERATORE 12	L'operatore non evidenzia particolari criticità in merito all'enucleazione dei costi relativi al servizio di dispacciamento, ma evidenzia che la struttura tariffaria adottata per tale servizio deve essere il più possibile <i>cost reflective</i>
OPERATORE 14	L'operatore non condivide la proposta in quanto i costi relativi al servizio di dispacciamento costituiscono una quota minima dei costi afferenti il servizio di trasporto: qualora enucleati, i costi sarebbero remunerati secondo gli stessi criteri per il servizio di trasporto.. Inoltre, un eventuale servizio di dispacciamento non potrebbe essere richiesto disgiuntamente dal servizio di trasporto e pertanto lo specifico corrispettivo sarebbe applicato agli stessi utenti del servizio di trasporto, applicando la medesima struttura tariffaria proposta per il servizio di trasporto. Per le ragioni evidenziate l'operatore ritiene che la proposta di enucleazione dei costi del servizio di dispacciamento introduca elementi di complessità e costi gestionali ed amministrativi. L'operatore infine sottolinea che i costi relativi al reintegro delle perdite contabili debbano essere ricondotti al servizio di misura e non al servizio di dispacciamento.

S19	<i>Si ritiene che ci siano altri obiettivi specifici rilevanti da perseguire nella definizione del criterio di ripartizione del vincolo ai ricavi??</i>
------------	---

OPERATORE 2	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi C.2 in quanto determina una maggiore aderenza all'effettiva struttura dei costi del servizio.
OPERATORE 9	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi C.2, in quanto determina una maggiore aderenza alla effettiva struttura dei costi del servizio.
OPERATORE 10	L'operatore condivide gli obiettivi specifici perseguiti dall'Autorità.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene che non vi siano altri obiettivi specifici.
OPERATORE 14	L'operatore condivide pienamente gli obiettivi specifici individuati dall'Autorità.

S20	<i>Quale delle ipotesi risulta maggiormente condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente comma 17.6?</i>
------------	---

OPERATORE 1	<p>L'operatore ritiene opportuno mantenere il criterio di ripartizione dei ricavi applicato nel secondo periodo di regolazione (70:30) in quanto il passaggio ad una ripartizione 90:10 porterebbe ad una riduzione della quota riconosciuta dei costi operativi sostenuti, direttamente correlata con il gas transitato su rete, e potrebbe penalizzare i clienti civili.</p> <p>L'operatore suggerisce inoltre di attribuire alla componente <i>capacity</i> i costi riconosciuti relativi alla remunerazione del capitale e agli ammortamenti e di attribuire la componente <i>commodity</i> ai costi operativi.</p>
OPERATORE 5	<p>L'operatore ritiene opportuno mantenere il criterio di ripartizione dei ricavi applicato nel secondo periodo di regolazione (70:30), al fine di non penalizzare eccessivamente i clienti civili.</p> <p>L'operatore evidenzia inoltre che le condizioni economiche di fornitura applicate ai clienti civili sono sbilanciate verso le componenti variabili a fronte di un sistema tariffario del servizio di trasporto e stoccaggio prevalentemente sbilanciato verso componente fisse, con la conseguente esposizione dei venditori a forti rischi. Pertanto l'operatore ritiene necessario che le condizioni economiche di fornitura applicate ai clienti civili siano determinate in modo da assicurare il trasferimento ai clienti finali degli oneri sostenuti dalla società di vendita.</p>
OPERATORE 7	L'operatore ritiene che una ripartizione 90:10 possa comportare un aumento dei costi nei mercati con marcata flessibilità dei consumi.
OPERATORE 8	<p>L'operatore condivide l'ipotesi C.2 (ripartizione 90:10), in quanto consente una più corretta allocazione dei costi di trasporto tra i consumatori regolari nei prelievi e quelli più irregolari.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre opportuno introdurre elementi di degressività nella struttura della tariffa di trasporto.</p>
OPERATORE 10	L'operatore auspica il mantenimento di un criterio di ripartizione dei ricavi unico per tutte le società di trasporto.
OPERATORE 11	<p>L'operatore ritiene che debba essere mantenuta l'attuale percentuale di ripartizione dei ricavi (70:30), in quanto tale ripartizione incentiva il trasportatore a massimizzare i flussi di gas, anche attraverso la minimizzazione delle indisponibilità delle capacità di trasporto.</p> <p>L'adozione di una diversa percentuale di ripartizione (90:10) penalizzerebbe i clienti civili e gli usi termoelettrici, in quanto caratterizzati da una maggiore modulazione dei prelievi. L'aumento del peso della componente <i>capacity</i> potrebbe sfavorire la contrattazione <i>spot</i>.</p>
OPERATORE 12	L'operatore condivide l'ipotesi C.2 (ripartizione 90:10), in quanto consente una più corretta allocazione dei costi di trasporto tra i consumatori regolari nei prelievi e quelli più irregolari.
OPERATORE 13	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi C.3 in quanto persegue pienamente il principio di <i>cost reflectivity</i> e consente di non penalizzare i clienti del settore civile.
OPERATORE 14	L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi C.2 (ripartizione 90:10) in quanto tale ipotesi consente di migliorare la rispondenza dei corrispettivi ai costi.

S21	<i>Quale delle soluzioni proposte per il contenimento dei costi compensativi ed ambientali, e per quali motivi, si ritiene maggiormente condivisibile?</i>
------------	--

OPERATORE 11	L'operatore condivide la formula proposta per incentivare il contenimento dei costi compensativi ed ambientali.
OPERATORE 14	L'operatore ritiene opportuno prevedere che eventuali meccanismi di responsabilizzazione siano applicati esclusivamente ai costi compensativi. L'operatore ritiene che i costi ambientali non siano separabili dai costi infrastrutturali, essendo direttamente connessi alla minimizzazione degli impatti sul territorio sia nella fase realizzativa che nel successivo periodo di esercizio. Tali costi peraltro dipendono dalla specificità del progetto e pertanto la definizione di una soglia percentuale potrebbe non essere significativa. I metanodotti, in particolare, si caratterizzano a differenza di un elettrodotto per rilevanti impatti sul territorio durante i periodi di costruzione e pressoché nulli in fase di esercizio. L'operatore inoltre evidenzia che un eventuale forzato contenimento dei costi ambientali non è coerente con gli obiettivi di salvaguardia ambientale posti in essere e monitorati dai ministeri competenti.

S22	<i>Quale valore percentuale, e per quali motivi, dovrebbe assumere la soglia da adottare per il riconoscimento dei costi compensativi e ambientali?</i>
------------	---

OPERATORE 11	L'operatore ritiene che sia condivisibile ipotizzare una soglia analoga a quella adottata nel caso della trasmissione elettrica (6% dei costi infrastrutturali).
OPERATORE 14	L'operatore ritiene che, nell'ipotesi di considerare esclusivamente i costi compensativi, il parametro <i>alpha</i> non dovrebbe essere inferiore al 2,5% dei costi di investimento.

S	<i>Indice di efficacia</i>
----------	----------------------------

OPERATORE 1	L'operatore ritiene che la determinazione ed il successivo utilizzo degli indicatori proposti sia particolarmente complessa. L'operatore condivide pertanto la proposta emersa in corso di focus group di effettuare una prima sperimentazione su progetti specifici, in modo di valutare l'impatto e le conseguenze di tale metodologia.
OPERATORE 3	L'operatore esprime forte preoccupazione per le proposte contenute nel documento di consultazione in quanto il sistema proposto consente il pieno recupero dei costi di investimento indipendentemente dall'effettivo utilizzo della capacità addizionale realizzata. Il rischio di un sottoutilizzo della

	capacità è di fatto scaricato sui clienti finali. Pertanto l'operatore propone di finanziare i nuovi investimenti attraverso impegni vincolanti assunti dagli operatori interessati alla realizzazione di nuove infrastrutture, individuati attraverso procedure di <i>open season</i> , in analogia a quanto avviene in altre esperienze europee.
OPERATORE 7	L'operatore ritiene che la valutazione dell'efficienza di specifici investimenti debba essere lasciata al mercato, attraverso l'adozione di procedure di <i>open season</i> . L'operatore ritiene che l'applicazione di remunerazioni incentivanti determini barriere all'ingresso di nuovi operatori attraverso un aumento delle tariffe di trasporto.
OPERATORE 8	L'operatore esprime forte preoccupazione per le proposte contenute nel documento di consultazione in quanto il sistema proposto consente il pieno recupero dei costi di investimento indipendentemente dell'effettivo utilizzo della capacità addizionale realizzata. Il rischio di un sottoutilizzo della capacità è di fatto "scaricato" sui clienti finali. Pertanto l'operatore propone di finanziare i nuovi investimenti attraverso impegni vincolanti assunti dagli operatori interessati alla realizzazione di nuove infrastrutture, individuati attraverso procedure di <i>open season</i> , in analogia con quanto avviene in altre esperienze europee.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene opportuno introdurre un meccanismo di <i>open season</i> di tipo vincolante al fine di assicurare un accurato dimensionamento delle nuove infrastrutture di trasporto.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene arbitraria e non tecnicamente sostenibile l'individuazione di un indice c.d. "di efficacia" in quanto i benefici apportati al sistema risultano difficilmente valutabili, anche ad esempio con riferimento all'orizzonte temporale nel quale si realizzerebbero. L'introduzione di questo elemento non appare pienamente fondato su fattori oggettivi, e quindi decisamente non auspicabile. L'operatore peraltro reputa opportuno prevedere, in luogo di strumenti di incentivazione che garantiscano il ritorno dell'investimento al trasportatore anche in caso di mancato utilizzo della nuova capacità, lo svolgimento periodico da parte del trasportatore di procedure di <i>open season</i> volte a quantificare contestualmente il fabbisogno di nuova capacità di trasporto e le effettive disponibilità da parte di soggetti interessati a sostenere in modo vincolante economicamente e finanziariamente gli investimenti necessari.
OPERATORE 13	L'operatore ritiene particolarmente complessa la valutazione dei criteri proposti.

OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene che l'ipotesi di introdurre un indice di efficacia sia condivisibile solo sul piano teorico in quanto la quantificazione dei benefici risulta di difficile determinazione. L'operatore evidenzia inoltre che, attualmente, la rete di trasporto non presenta congestioni di rete. L'operatore non ritiene condivisibile l'ipotesi di includere tra i benefici il contributo in termini di diversificazione delle fonti di approvvigionamento in quanto si introdurrebbero delle discriminazioni tra progetti alternativi. L'operatore infine propone alcune modifiche al sistema di incentivi attualmente in vigore ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prevedere una maggiore remunerazione fino ad un massimo del 4% per un periodo di 12 anni; • prevedere il riconoscimento della maggiore remunerazione a decorrere dall'anno termico successivo a quello in cui viene sostenuto l'investimento; • prevedere il riconoscimento della remunerazione relativa al periodo di 9 mesi intercorrente tra l'anno in cui viene sostenuto il costo e l'anno in cui viene riconosciuta la remunerazione dell'investimento in sede di definizione dei ricavi consentiti.
OPERATORE 15	<p>L'operatore suggerisce di includere tra i benefici apportati al sistema dai nuovi investimenti anche il contributo al miglioramento della qualità del servizio offerto dal trasportatore (ad esempio gli investimenti per migliorare i sistemi applicativi del trasportatore).</p>

S23	<i>Si ritengono condivisibili i criteri proposti per l'efficientamento dei costi di investimento? Quale delle due ipotesi proposte si ritiene maggiormente condivisibile e per quali motivi?</i>
------------	--

OPERATORE 1	<p>L'operatore, pur condividendo la necessità di introdurre meccanismi di efficientamento del sistema di trasporto del gas ritiene opportuno approfondire ed analizzare congiuntamente il tema, al fine di determinare correttamente i costi di investimento ed i driver, tenuto conto della forte variabilità dei costi di investimento in relazione alle caratteristiche dell'area in cui sono realizzati gli investimenti ed alle caratteristiche delle infrastrutture da realizzare.</p> <p>L'operatore propone inoltre che, in analogia con quanto previsto nel settore della distribuzione, le imprese di trasporto possano ottenere, limitatamente ai primi due anni del nuovo periodo di regolazione, il riconoscimento del costo sostenuto laddove siano in grado di giustificare eventuali scostamenti tra costi effettivi e costi standard.</p> <p>L'operatore peraltro condivide la proposta di applicare la metodologia in via sperimentale ad un numero limitato di progetti.</p>
OPERATORE 2	<p>L'operatore condivide le proposte dell'Autorità ma ritiene necessario definire tempistiche precise e criteri predefiniti per l'adozione delle medesime.</p>
OPERATORE 7	<p>L'operatore ritiene che, ai fini della valutazione del livello efficiente dei costi, sia opportuno avvalersi di esperti del settore.</p>

OPERATORE 10	L'operatore condivide la proposta e sottolinea la necessità di dare evidenza pubblica di eventuali scostamenti tra i costi effettivamente sostenuti dagli operatori ed il costo standard individuato dall'Autorità.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene preferibile l'applicazione di un meccanismo di tipo <i>sliding scale</i> , in quanto il costo effettivamente sostenuto potrebbe risultare molto differente rispetto allo standard, per la specificità tipica del singolo investimento. In alternativa i costi di investimento potrebbero essere sottoposti, in alcuni casi, ad un'analisi di <i>benchmark</i> internazionale, onde verificare che la relativa spesa corrisponda in termini di efficienza.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene che, a causa delle asimmetrie informative ravvisate dall'Autorità, l'individuazione del costo standard è potenzialmente soggetto ad un'erronea determinazione non superabile neppure con la definizione di un "menù di contratti" suggerita nel documento in oggetto. L'introduzione di costi standard potrebbe, inoltre, orientare gli operatori a privilegiare la realizzazione di investimenti per i quali il costo standard risulta più vantaggioso, in maniera non sempre coerente con l'esigenza del sistema di minimizzare il costo del servizio.
OPERATORE 13	L'operatore, pur condividendo la necessità di introdurre meccanismi di efficientamento del sistema di trasporto del gas ritiene opportuno approfondire ed analizzare congiuntamente il tema, al fine di determinare correttamente i costi di investimento ed i driver, tenuto conto della forte variabilità dei costi di investimento in relazione alle caratteristiche dell'area in cui sono realizzati gli investimenti. L'operatore propone inoltre che, in analogia con quanto previsto nel settore della distribuzione, le imprese di trasporto possano ottenere, limitatamente ai primi due anni del nuovo periodo di regolazione, il riconoscimento del costo sostenuto laddove siano in grado di giustificare eventuali scostamenti tra costi effettivi e costi standard. L'operatore peraltro condivide la proposta di applicare la metodologia in via sperimentale ad un numero limitato di progetti
OPERATORE 14	L'operatore condivide il principio di incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture secondo costi efficienti. Tuttavia l'operatore, considerate le problematiche relative alla definizione di un costo standard di riferimento, propone di avviare una fase di sperimentazione della metodologia proposta su alcuni progetti pilota, con limitato impatto sulle capacità di trasporto.

S24	<i>In alternativa, quali criteri, e per quali motivi, ritenete opportuno proporre in merito all'efficientamento dei costi per la realizzazione di nuove infrastrutture?</i>
------------	---

OPERATORE 11	L'operatore rimanda alle osservazioni di cui al precedente punto S23.
OPERATORE 14	L'operatore, in alternativa all'applicazione di costi standard, ritiene opportuno prevedere l'applicazione di una procedura di verifica dei costi effettivamente sostenuti, attraverso il ricorso ad esperti terzi, così come previsto in altri paesi europei.

S25	<i>Si ritengono condivisibili i criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
------------	--

OPERATORE 11	L'operatore condivide i criteri proposti.
OPERATORE 12	L'operatore condivide i criteri proposti.
OPERATORE 14	L'operatore condivide i criteri proposti.

S26	<i>Si ritengono condivisibili i criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto che vengono a costituirsi a seguito di riclassificazione di infrastrutture di distribuzione? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
------------	--

OPERATORE 3	L'operatore condivide i criteri proposti ed in particolare il principio di invarianza dei costi.
OPERATORE 10	L'operatore condivide i criteri proposti per la determinazione del vincolo sui ricavi delle nuove imprese di trasporto che vengono a costituirsi a seguito di riclassificazione di infrastrutture di distribuzione. L'operatore ritiene, inoltre, che sarebbe opportuno introdurre un meccanismo di disincentivi, al fine di limitare gli oneri gestionali derivanti dal proliferare delle imprese di trasporto.
OPERATORE 11	L'operatore condivide i criteri proposti.
OPERATORE 12	L'operatore condivide i criteri proposti.
OPERATORE 14	L'operatore condivide i criteri proposti.

S27	<i>Si ritengono condivisibili i criteri di aggiornamento proposti? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
------------	---

OPERATORE 14	L'operatore condivide i criteri proposti ma segnala la necessità di prevedere che la componente di ricavo addizionale legata alla maggiore remunerazione dell'investimento venga riconosciuta a decorrere dall'anno termico successivo a quello in cui viene sostenuto l'investimento e non a quello di entrata in esercizio in continuità con le disposizioni previste per il secondo periodo di regolazione.
--------------	--

S28	<i>Si ritiene opportuno, in analogia alla disciplina tariffaria della trasmissione elettrica, prevedere l'applicazione di una variazione media annua del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'ISTAT? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?</i>
------------	---

OPERATORE 14	L'operatore condivide la proposta ma ritiene opportuno prevedere una rivalutazione di due ulteriori anni del valore dell'attivo ottenuto ponendo l'indice del deflatore degli investimenti fissi lordi a base 1 nel 2008, al fine di riflettere correttamente il valore del capitale investito riconosciuto a moneta corrente dell'anno di applicazione dei corrispettivi (2010).
--------------	---

S29	<i>Si concorda con le modalità proposte per la determinazione del fattore correttivo? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?</i>
------------	--

OPERATORE 3	L'operatore condivide la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 10	L'operatore condivide il mantenimento dei criteri vigenti delle modalità di determinazione del fattore correttivo.
OPERATORE 11	L'operatore condivide la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 14	L'operatore condivide la proposta dell'Autorità.

S30	<i>Si concorda con le modalità proposte per il riconoscimento dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?</i>
------------	---

OPERATORE 3	L'operatore evidenzia che il riconoscimento dei costi addizionali sostenuti dall'impresa maggiore per l'acquisto del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione non può avvenire con effetto retroattivo, ma deve essere effettuato a valere sugli anni termici 2009-2010 e 2010-2011.
OPERATORE 10	L'operatore sottolinea l'importanza che l'entità del corrispettivo per il recupero di tali oneri sia nota <i>ex-ante</i> rispetto all'avvio dell'anno contrattuale, in modo tale da poterne tenere adeguatamente conto in fase di predisposizione delle offerte commerciali.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene condivisibile la proposta purché sia adeguatamente verificata l'efficienza dei costi addizionali sostenuti e il riconoscimento di tali costi non avvenga con effetto retroattivo.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene opportuno che il recupero dei costi addizionali pregressi del <i>fuel gas</i> avvenga con le tariffe di trasporto a valere sugli anni termici 2009-2010 e 2010-2011. La previsione di applicare retroattivamente il fattore correttivo anche al corrente anno termico 2008-2009, non appare ragionevole anche in considerazione della recente soppressione del corrispettivo introdotto con il medesimo scopo dalla ARG/gas 133/08.

OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene che le modalità di determinazione del fattore correttivo siano solo parzialmente condivisibili.</p> <p>L'operatore ritiene infatti opportuno prevedere che i costi addizionali sostenuti negli anni termici 2005-2006, 2006-2007, già riconosciuti dall'Autorità, e quelli sostenuti nell'anno termico 2007-2008, da definire nell'ambito delle disposizioni che verranno adottate in esito alla presente consultazione, vengano inclusi nel calcolo del fattore correttivo relativo all'anno termico 2007-2008 ai fini della definizione delle tariffe di trasporto per l'anno termico 2009-2010.</p> <p>Per quanto concerne i costi addizionali relativi all'anno termico 2008-2009, l'operatore ritiene opportuno prevedere che tali costi vengano determinati dall'Autorità con specifico provvedimento, da adottare entro la fine dell'anno corrente una volta disponibili i dati di consuntivo e vengano inclusi nel calcolo del fattore correttivo relativo all'anno termico 2008-2009 ai fini della definizione delle tariffe di trasporto per l'anno termico 2010-2011.</p>
--------------	---

S31	<p><i>Quale delle ipotesi risulta più condivisibile tra quelle proposte e per quali motivi? Esistono ulteriori ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di cui al precedente comma 21.5?</i></p>
------------	---

OPERATORE 10	<p>L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi D.2 ma auspica che nel secondo documento di consultazione l'Autorità definisca più in dettaglio le modalità proposte.</p>
OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene preferibile l'ipotesi D2, prevedendo un trasferimento agli utenti del servizio degli incrementi di efficienza ottenuti, differenziati per singola impresa, in un periodo di almeno 8 anni. L'operatore, tuttavia, evidenzia che nel determinare i recuperi di efficienza risulti necessario considerare, da un lato, i margini di recupero effettuabili alla luce di quelli già conseguiti dalle imprese di trasporto nei precedenti periodi di regolazione e, dall'altro, gli impatti che l'attuale crisi congiunturale sta determinando sulle previsioni di crescita del mercato, al fine di non imporre alle imprese di trasporto obiettivi non effettivamente perseguibili.</p> <p>A meno di un riconoscimento esplicito dei costi emergenti associati allo sviluppo infrastrutturale secondo quanto indicato al precedente punto di discussione S13, l'operatore ritiene che l'<i>X-factor</i> debba essere opportunamente dimensionato per tenere conto dei costi emergenti che le imprese potranno sostenere nel corso del terzo periodo di regolazione.</p> <p>L'operatore non ritiene perseguibile l'ipotesi D.3 in quanto la definizione di una frontiera di efficienza risulta essere di difficile quantificazione non essendo possibile determinare fattori di scala stante la disomogeneità dimensionale delle imprese di trasporto presenti sul territorio nazionale.</p>

S32	<i>Si ritiene opportuno confermare anche per il terzo periodo di regolazione i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete nazionale di gasdotti? In caso contrario, quali ipotesi o vincoli ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i>
------------	---

OPERATORE 2	L'operatore condivide la proposta di confermare il modello <i>entry-exit</i> . In tal senso l'operatore ritiene preferibile l'adozione di un criterio basato sul costo medio, pur ritenendo importante che l'utilizzo di tale criterio non vada a discapito della possibilità di fornire segnali al mercato sulla presenza di congestioni o di differenti livelli di saturazione tra le varie parti della rete di trasporto. L'operatore non ravvede la necessità di rivedere il criterio di ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita.
OPERATORE 3	L'operatore condivide la proposta di confermare il modello <i>entry-exit</i> per la determinazione dei corrispettivi di capacità.
OPERATORE 7	L'operatore condivide la proposta di confermare il modello <i>entry-exit</i> per la determinazione dei corrispettivi di capacità, ma non ritiene che ci siano ragioni per rivedere il criterio di ripartizione dei ricavi tra punti di entrata e punti di uscita della rete.
OPERATORE 8	L'operatore condivide la proposta di confermare il modello <i>entry-exit</i> per la determinazione dei corrispettivi di capacità.
OPERATORE 9	L'operatore condivide la proposta di confermare il modello <i>entry-exit</i> . In tal senso l'operatore ritiene preferibile l'adozione di un criterio basato sul costo medio, pur ritenendo importante che l'utilizzo di tale criterio non vada a discapito della possibilità di fornire segnali al mercato sulla presenza di congestioni o di differenti livelli di saturazione tra le varie parti della rete di trasporto. L'operatore non ravvede la necessità di rivedere il criterio di ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita.
OPERATORE 10	L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi. L'operatore evidenzia inoltre la necessità di mantenere invariata la percentuale di ripartizione dei ricavi, in quanto una sua eventuale revisione potrebbe modificare la competitività delle varie fonti di approvvigionamento.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi.
OPERATORE 14	L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri generali e i vincoli utilizzati per la determinazione dei corrispettivi. L'operatore, inoltre, ritiene che la percentuale di ripartizione dei ricavi associati alla rete nazionale tra i corrispettivi di entrata ed uscita, attualmente fissata pari a 50:50, sia adeguata ai fini della determinazione di un sistema di corrispettivi tariffari equilibrato tra entrate ed uscite. Infine, l'operatore infine sottolinea che la riduzione delle aree di uscita peggiori la rispondenza ai costi dei corrispettivi di trasporto senza fornire vantaggi in termini di semplificazione.

OPERATORE 15	L'operatore ritiene che si debba evitare qualsiasi intervento volto alla modifica della struttura tariffaria che comporti una variazione degli equilibri competitivi dei costi di approvvigionamento degli importatori di gas come, per esempio, una variazione del criterio di ripartizione dei ricavi associati ai punti di entrata o di uscita.
--------------	--

S33	<i>Quali criteri e per quali motivi ritenete opportuno adottare tra quelli proposti in merito alla determinazione delle aree di uscita dalla rete nazionale di gasdotti? In alternativa quali criteri si ritiene opportuno proporre? E per quali motivi?</i>
------------	--

OPERATORE 3	L'operatore non condivide l'introduzione di un corrispettivo unico nei punti di uscita nazionale perché comporterebbe un allontanamento delle tariffe di trasporto dalla <i>cost reflectivity</i> . L'operatore non rileva inoltre alcuna coerenza tra gli ambiti tariffari della distribuzione e le logiche per l'individuazione delle aree di uscita della rete di trasporto.
OPERATORE 7	L'operatore condivide la proposta di rivedere le aree di uscita al fine di semplificare il sistema gas, ma evidenzia la necessità di sviluppare ulteriori approfondimenti sul tema.
OPERATORE 8	L'operatore condivide la proposta di introdurre un unico corrispettivo di uscita, in quanto determinerebbe una semplificazione del quadro tariffario. Tuttavia l'operatore evidenzia che il mantenimento di corrispettivi di uscita differenziati su base geografica non comporta particolari complicazioni. Anche la riduzione delle aree geografiche potrebbe portare ad una maggiore semplificazione, ma a danno di una minore corrispondenza delle tariffe ai costi.
OPERATORE 9	L'operatore ritiene condivisibile una revisione delle aree di uscita in modo da semplificare il sistema gas e renderle omogenee con le aree geografiche di cui alla delibera ARG/gas 159/08, così come l'introduzione di un unico corrispettivo nei punti di uscita della rete nazionale di gasdotti.
OPERATORE 11	L'operatore non condivide la proposta di introdurre un corrispettivo unico nei punti di uscita nazionale in quanto ritiene che ciò comporterebbe di fatto l'abbandono di un sistema tariffario di tipo <i>entry-exit</i> . Inoltre, in presenza di un'unica area uscita, la tariffa di trasporto verrebbe differenziata per punti di ingresso, discriminando i soggetti importatori in base alla provenienza del gas.
OPERATORE 12	L'operatore ritiene che la proposta presenta marginali elementi di semplificazione, ma che tale minimo vantaggio non giustifichi un intervento che comporta un peggioramento della <i>cost reflectivity</i> delle tariffe di trasporto e una maggiore difficoltà nel soddisfare l'esigenza di non penalizzare le aree del paese con minori dotazioni infrastrutturali. Inoltre, l'operatore non rileva coerenza tra gli ambiti tariffari della distribuzione e le logiche per l'individuazione delle aree di uscita della rete di trasporto.

OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene che la proposta non sia condivisibile in quanto comporta un peggioramento della rispondenza ai costi dei corrispettivi di trasporto che dipendono essenzialmente dalla distanza, dal diametro della condotta utilizzata e dal flusso fisico di percorrenza.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre che la riduzione delle aree di uscita non riflette il principio per cui le Aree di Prelievo debbano essere definite come aggregazioni territoriali caratterizzate dal minimo interscambio di gas naturale.</p>
OPERATORE 15	<p>L'operatore ritiene che l'adozione di un corrispettivo di uscita unico potrebbe comportare una riduzione del grado di <i>cost-reflectivity</i> della tariffa di trasporto.</p>

S34	<p><i>Si ritiene opportuno confermare anche per il terzo periodo di regolazione i criteri utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di gasdotti? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i></p>
------------	---

OPERATORE 1	<p>L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri adottati nel secondo periodo di regolazione.</p>
OPERATORE 10	<p>L'operatore condivide la proposta di confermare per il terzo periodo di regolazione i criteri di determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale di gasdotti.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre opportuno introdurre elementi di degressività nella tariffa di trasporto.</p>
OPERATORE 11	<p>L'operatore ritiene necessario che il valore del corrispettivo di capacità della rete regionale venga calcolato rispetto ad un'unica distanza media per i punti di riconsegna appartenenti al medesimo ambito tariffario, in coerenza con la proposta di definire le componenti del servizio di trasporto delle condizioni economiche di fornitura per ambito di riferimento.</p>
OPERATORE 12	<p>L'operatore ritiene opportuna l'introduzione di corrispettivi tariffari di tipo degressivo, in maniera analoga a quanto accordato in altri paesi UE.</p>
OPERATORE 13	<p>L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri adottati nel secondo periodo di regolazione.</p>
OPERATORE 14	<p>L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale dei gasdotti.</p>
OPERATORE 15	<p>L'operatore ritiene opportuno confermare i criteri utilizzati per la determinazione dei corrispettivi di capacità della rete regionale dei gasdotti.</p>

S35	<i>Si ritiene opportuno prevedere nel terzo periodo di regolazione le modifiche descritte ai fini dell'applicazione dei corrispettivi di trasporto regionale alle capacità di trasporto determinate sulla base dei profili di prelievo dei clienti finali? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i>
------------	---

OPERATORE 1	<p>L'operatore non condivide la proposta in quanto non rappresenterebbe una situazione realistica del sistema gas. L'operatore ritiene inoltre che tale proposta non consentirebbe al singolo utente di esercitare liberamente le proprie scelte di mercato e di gestire il rischio di impresa.</p> <p>Infine l'operatore evidenzia che ad oggi l'applicazione di profili standard alla distribuzione comporta alcune distorsioni allocative e che tale distorsioni non si devono riproporre in sede di assegnazione della capacità di trasporto.</p>
OPERATORE 2	<p>L'operatore non condivide la proposta in quanto presenta le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non consente alcuna ottimizzazione del processo di conferimento; • può comportare delle distorsioni per effetto del processo di riproporzionamento: la capacità attribuita ad un utente della rete dipenderebbe infatti dalla capacità attribuita agli altri utenti; • lega, con un certo grado di inefficienza, il consumo passato alla capacità conferita per il periodo futuro, riducendo il campo di applicazione per una corretta programmazione dei prelievi; • determina una forte incertezza nella determinazione dei costi di capacità, ad oggi completamente prevedibili a parità di comportamento ed allocazione. <p>L'operatore inoltre, considerate le numerose criticità relative all'introduzione dei profili di prelievo ai fini del conferimento della capacità, propone di escludere tale argomento dal secondo documento di consultazione sul trasporto e di avviare uno specifico gruppo di lavoro.</p> <p>L'operatore propone che la metodologia proposta non venga applicata ai punti di prelievo direttamente allacciati alla rete di trasporto, in quanto in tali punti i consumi vengono misurati con periodicità giornaliera.</p>
OPERATORE 3	<p>L'operatore ritiene opportuno applicare il meccanismo proposto esclusivamente ai clienti privi di misuratore giornaliero. Per i clienti con misura giornaliera l'operatore propone di mantenere gli attuali criteri di conferimento.</p> <p>L'operatore inoltre ritiene che i profili di prelievo adottati ai fini del conferimento debbano essere determinati con riferimento ad un inverno rigido.</p> <p>L'operatore evidenzia inoltre che la modifica dei criteri di conferimento non è applicabile a partire dall'anno termico 2009-2010 e pertanto propone di rinviarne l'implementazione in un momento successivo.</p> <p>L'operatore infine ritiene che le criticità alla base della proposta dell'Autorità possano essere risolte, nell'immediato, con soluzioni alternative quali il miglioramento delle informazioni messe a disposizione degli utenti per la gestione dei processi di subentro, nonché attraverso lo sviluppo di algoritmi che migliorino la qualità del processo allocativo nei punti di riconsegna interconnessi agli impianti di distribuzione.</p>

OPERATORE 5	L'operatore non condivide la proposta di modificare i criteri di conferimento della capacità in quanto tale proposta appare eccessivamente complicata da gestire sul piano pratico.
OPERATORE 7	L'operatore condivide la proposta, ma ritiene opportuno prevedere un trattamento differenziato tra clienti misurati giornalmente e clienti non misurati giornalmente.
OPERATORE 8	<p>L'operatore non condivide la proposta di modificare i criteri di conferimento della capacità. L'operatore ritiene indispensabile mantenere la possibilità per gli utenti del trasporto di definire autonomamente la capacità necessaria alle proprie esigenze. In particolare, l'utilizzo di profili standard non consentirebbe agli utenti del trasporto di tenere conto di eventuali variazioni di consumo previste dai clienti finali.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre che l'applicazione di profili standard definiti sulla base di un inverno normale tenderebbe a penalizzare i clienti industriali allacciati alle reti di distribuzione.</p> <p>L'operatore infine ritiene che l'implementazione della proposta di modifica dei criteri di conferimento non sia applicabile nelle tempistiche previste e che pertanto si potrebbe determinare la paralisi dei processi allocativi ai <i>city gate</i>.</p> <p>L'operatore, alle luce delle precedenti considerazioni, propone di adottare delle soluzioni alternative per risolvere le problematiche allocative e di subentro alla base della proposta dell'Autorità ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla diversa valutazione che dovrebbero avere in sede allocativa le letture non giornaliere; • all'ulteriore possibile miglioramento dei processi di gestione delle informazioni necessarie in caso di switch.
OPERATORE 9	<p>L'operatore non condivide la proposta in quanto presenta le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non consente alcuna ottimizzazione del processo di conferimento; • può comportare delle distorsioni per effetto del processo di riproporzionamento: la capacità attribuita ad un utente della rete dipenderebbe infatti dalla capacità attribuita agli altri utenti; • lega, con un certo grado di inefficienza, il consumo passato alla capacità conferita per il periodo futuro, riducendo il campo di applicazione per una corretta programmazione dei prelievi; • determina una forte incertezza nella determinazione dei costi di capacità, ad oggi completamente prevedibili a parità di comportamento ed allocazione. <p>L'operatore, inoltre, considerate le numerose criticità relative all'introduzione dei profili di prelievo ai fini del conferimento della capacità, propone di escludere tale argomento dal secondo documento di consultazione sul trasporto e di avviare uno specifico gruppo di lavoro.</p> <p>L'operatore propone che la metodologia proposta non venga applicata ai punti di prelievo direttamente allacciati alla rete di trasporto in quanto in tali punti i consumi vengono misurati con periodicità giornaliera.</p>

OPERATORE 10	<p>L'operatore, pur condividendo le motivazioni alla base della proposta, ritiene che l'applicazione di profili di prelievo standard ai fini del conferimento della capacità comporti le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non consente agli <i>shipper</i> di ottimizzare il processo di conferimento della capacità; • potrebbe determinare un aggravio dei costi per effetto della procedura di riproporzionamento; • non consente di attribuire i costi del servizio in modo corretto, in quanto i profili di prelievo proposti fanno riferimento ad un inverno normale; • l'implementazione della proposta richiede l'adeguamento dei sistemi informativi, con un conseguente aggravio dei costi; • la gestione dei flussi informativi tra trasportatori e distributori potrebbe risultare particolarmente complessa, anche alla luce della necessità di comunicare tempestivamente i subentri.
OPERATORE 11	<p>L'operatore ritiene che la proposta non sia del tutto condivisibile. In primo luogo l'operatore ritiene opportuno operare una distinzione tra clienti misurati giornalmente e clienti non misurati giornalmente e prevedere l'applicazione dei profili di prelievo esclusivamente alla seconda tipologia di clienti.</p> <p>L'operatore propone di continuare ad applicare i criteri di conferimento in vigore per i clienti misurati giornalmente.</p> <p>L'operatore inoltre evidenzia che l'eventuale modifica dei criteri di conferimento non risolve il problema delle allocazioni anomale al <i>city gate</i>.</p>

OPERATORE 12	<p>L'operatore in linea generale condivide l'obiettivo di garantire una maggiore flessibilità al sistema, da un lato favorendo le procedure di subentro dei fornitori nei riguardi dei clienti finali, dall'altro superando le attuali problematiche relative all'applicazione delle penali.</p> <p>Tuttavia l'operatore evidenzia come la proposta di modifica della disciplina del conferimento di capacità per la generalità dei punti di riconsegna (di seguito: PdR) della rete di trasporto sia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inutile, impropria e potenzialmente iniqua per i PdR della rete di trasporto diversi dai <i>city gate</i> e, in generale, per i clienti non domestici allacciati a rete di distribuzione, in particolare se dotati di registrazione giornaliera dei prelievi; • inattuabile, comunque, nell'anno termico 2009-2010 in quanto richiede necessariamente quantomeno una preventiva approfondita verifica, sulla correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei nuovi flussi di dati che dovrebbero transitare dai distributori ai trasportatori. <p>L'operatore ritiene inoltre indispensabile mantenere la possibilità per gli utenti del trasporto di definire autonomamente la capacità necessaria alle proprie esigenze. In particolare, l'utilizzo di profili standard non consentirebbe agli utenti del trasporto di tenere conto di eventuali variazioni di consumo previste dai clienti finali.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre che l'applicazione di profili standard definiti sulla base di un inverno normale tenderebbe a penalizzare i clienti industriali allacciati alla reti di distribuzione.</p> <p>L'operatore pertanto ritiene preferibile trovare soluzioni più efficaci e meno invasive al fine di superare le problematiche emerse in sede allocativa al <i>city gate</i> come per esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una diversa valutazione in sede allocativa delle letture non giornaliere; questa sola modifica ridurrebbe significativamente le casistiche alla base dell'intervento dell'Autorità; • un ulteriore possibile miglioramento dei processi di gestione delle informazioni necessarie in caso di <i>switch</i>.
OPERATORE 13	<p>L'operatore non condivide la proposta in quanto non rappresenterebbe una situazione realistica del sistema gas. L'operatore ritiene inoltre che tale proposta non consentirebbe al singolo utente di esercitare liberamente le proprie scelte di mercato e di gestire il rischio di impresa.</p> <p>Infine l'operatore evidenzia che ad oggi l'applicazione di profili standard alla distribuzione comporta alcune distorsioni allocative e che tale distorsioni non si devono riproporre in sede di assegnazione della capacità di trasporto.</p>

OPERATORE 14	<p>L'operatore non ritiene condivisibile la proposta per le seguenti motivazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le criticità evidenziate in relazione all'applicazione delle penali e al processo di subentro possano essere risolte prevedendo soluzioni che non richiedono interventi sull'attuale processo di conferimento; • la metodologia proposta non consente al trasportatore di ricevere corretti segnali da parte del mercato in merito ai fabbisogni di capacità ai punti di riconsegna, viola la libertà di scelta degli operatori commerciali in merito alle politiche di acquisto e di ottimizzazione della capacità ed altera l'allocazione dei costi di trasporto sui clienti finali determinati sulla base di profili di utilizzo passati potenzialmente diversi dagli effettivi fabbisogni di servizio; • il processo di mappatura dei rapporti commerciali prevede la gestione di un numero molto rilevante di informazioni e coinvolge un numero significativo di soggetti che devono provvedere ad alimentare correttamente il flusso informativo. La soluzione proposta non appare pertanto praticabile nelle tempistiche previste.
OPERATORE 15	<p>L'operatore, pur riconoscendo che il meccanismo di conferimento proposto vada nella direzione di favorire le procedure di subentro dei fornitori nei riguardi dei clienti finali e di superare le problematiche relative all'applicazione di penali nei punti di riconsegna condivisi, ritiene che lo stesso meccanismo presenti criticità tali da sconsigliarne l'applicazione almeno nel prossimo periodo regolatorio. In particolare l'operatore evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il coinvolgimento dei distributori nel conferimento delle capacità di trasporto non risulta perseguibile nelle tempistiche previste, considerato che le criticità legate al processo di allocazione del gas ai punti di riconsegna condivisi hanno ampiamente testimoniato le notevoli difficoltà di scambio d'informazioni e di coordinamento tra distributori gas da un lato e trasportatore, utente del trasporto, utente della distribuzione dall'altro; • il criterio di riproporzionamento della capacità conferita su quella disponibile potrebbe comportare alcune distorsioni in quanto il costo sostenuto da un cliente finale potrebbe dipendere da fenomeni esogeni alla sua attività ed in particolare dalla capacità richiesta dagli altri clienti sottesi al punto di riconsegna; • il criterio di riproporzionamento della capacità conferita su quella disponibile non consente una corretta attribuzione dei costi per segmento di clienti, in quanto i profili utilizzati per la determinazione della capacità sono definiti in base all'inverno medio. <p>L'operatore, al fine di superare le criticità relative al subentro e alle penali, propone, in alternativa a quanto proposto dall'Autorità, di applicare i corrispettivi tariffari sulla capacità massima utilizzata in ciascun mese e risultante dalle rilevazioni giornaliere dei prelievi ai Punti di Riconsegna.</p>

S36	<i>Si ritiene opportuno estendere l'applicazione dei profili di prelievo anche al fine di applicare i corrispettivi di capacità nei punti di uscita della rete nazionale di gasdotti? In caso contrario, quali criteri ritenete opportuno modificare e per quali motivi?</i>
------------	--

OPERATORE 3	L'operatore ritiene preferibile il mantenimento dell'attuale meccanismo di conferimento della capacità.
OPERATORE 7	L'operatore ritiene che l'eventuale discriminante non derivi dalla infrastruttura di trasporto considerata, ma dalle caratteristiche del misuratore del cliente finale.
OPERATORE 8	L'operatore non condivide la proposta di estendere l'applicazione dei profili di prelievo ai punti di uscita della rete nazionale.
OPERATORE 9	L'operatore non condivide la proposta, per le medesime considerazioni riportate al precedente punto S35.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene che il meccanismo dei profili di prelievo, anche nel caso dei conferimenti di capacità nei punti di uscita dalla rete nazionale, non debba essere applicato ai clienti misurati giornalmente.
OPERATORE 12	L'operatore non condivide la proposta di estendere l'applicazione dei profili di prelievo ai punti di uscita della rete nazionale, in quanto ritiene indispensabile mantenere la possibilità per gli utenti di scegliere la capacità necessaria alle loro esigenze.
OPERATORE 14	L'operatore non condivide la proposta per le medesime considerazioni riportate al precedente punto S35.

S37	<i>Ritenete condivisibili i criteri esposti per la determinazione dei corrispettivi infrannuali? In alternativa, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i>
------------	--

OPERATORE 1	L'operatore ritiene opportuno che i coefficienti di riproporzionamento siano inversamente proporzionali alla durata del conferimento.
OPERATORE 2	L'operatore condivide i criteri esposti, ma ritiene necessaria una maggiore trasparenza in merito alla messa a disposizione dei servizi interrompibili.
OPERATORE 7	L'operatore condivide la proposta di confermare anche per il terzo periodo di regolazione la previsione di corrispettivi e di conferimenti di capacità infrannuali. Inoltre, l'operatore evidenzia che un eccessivo riproporzionamento dei corrispettivi rispetto alla durata del conferimento disincentiva l'utilizzo di capacità <i>spot</i> .
OPERATORE 9	L'operatore condivide i criteri esposti.
OPERATORE 10	L'operatore condivide in linea generale la proposta dell'Autorità. In merito all'equiparazione dei coefficienti moltiplicativi applicati ai diversi periodi dell'anno (estate/inverno), l'operatore ritiene più opportuno prevedere una riduzione del <i>gap</i> attuale, mantenendo il coefficiente invernale corrente (pari a 1) e riducendo quello estivo.
OPERATORE 11	L'operatore condivide i criteri esposti.

OPERATORE 12	L'operatore ritiene che la prenotazione di capacità per periodi più brevi debba essere più onerosa. Inoltre l'operatore ritiene opportuno che al fine di dare il giusto segnale di prezzo i suddetti corrispettivi debbano essere più elevati d'inverno e più bassi d'estate.
OPERATORE 13	L'operatore ritiene opportuno che i coefficienti di riproporzionamento siano inversamente proporzionali alla durata del conferimento.
OPERATORE 14	L'operatore ritiene che i criteri proposti siano condivisibili solo parzialmente. L'operatore ritiene necessario differenziare i coefficienti moltiplicatori tra estate ed inverno. Si ritiene opportuno, infatti, prevedere corrispettivi più bassi nei periodi di minore utilizzazione della capacità, al fine di incentivare gli utenti ad un impiego più regolare della rete di trasporto. Con riferimento alla durata del periodo di conferimento, l'operatore ritiene opportuno prevedere che i coefficienti siano inversamente proporzionali alla durata del conferimento (minore è il periodo di conferimento, maggiore è il valore del coefficiente), in modo da privilegiare, a garanzia della sicurezza del sistema, i contratti di approvvigionamento di durata maggiore, massimizzando l'utilizzo delle capacità di trasporto nei punti di immissione.
OPERATORE 16	L'operatore condivide la proposta di confermare anche per il terzo periodo di regolazione la previsione di corrispettivi e di conferimenti di capacità infrannuale, nonché l'ipotesi di non prevedere alcuna differenziazione dei coefficienti con riferimento alla stagionalità del periodo. L'operatore propone inoltre di applicare conferimenti di capacità infrannuale anche ai punti di entrata ed uscita interconnessi con infrastrutture di stoccaggio del gas, in quanto una maggiore flessibilità nel conferimento di capacità di trasporto collegata allo stoccaggio consentirebbe l'ottimizzazione delle importazioni in corrispondenza di disponibilità addizionale di capacità in entrata.

S38	<i>In particolare, quali valori dei coefficienti moltiplicativi ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i>
------------	---

OPERATORE 2	L'operatore condivide i criteri esposti.
OPERATORE 9	L'operatore condivide i criteri esposti.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene opportuno mantenere i coefficienti moltiplicati applicati nel secondo periodo di regolazione.
OPERATORE 14	L'operatore ha proposto di adottare la metodologia del <i>peak load pricing</i> basata sui prezzi di <i>Ramsey</i> per la determinazione dei coefficienti moltiplicativi. Tale metodologia prevede che, nel caso di un bene o servizio caratterizzato da variabilità temporale della domanda e da costi marginali decrescenti, i prezzi in ogni periodo si discostino dai rispettivi costi marginali in una misura inversa rispetto all'elasticità della domanda al prezzo. I prezzi sono pertanto tanto più alti quanto minore è l'elasticità della domanda al prezzo e viceversa.

S39	<i>Ritenete condivisibili i criteri esposti per la determinazione dei corrispettivi interrompibili? In alternativa, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?</i>
------------	---

OPERATORE 1	L'operatore non condivide i criteri esposti.
OPERATORE 10	L'operatore ritiene preferibile che l'entità delle riduzioni sia definita direttamente dall'Autorità.
OPERATORE 11	L'operatore condivide i criteri esposti.
OPERATORE 13	L'operatore concorda con la proposta di rivedere i criteri per definire l'entità della riduzione tariffaria associata alla capacità interrompibile.
OPERATORE 14	L'operatore condivide i criteri esposti dall'Autorità ed in particolare che l'entità della riduzione tariffaria debba essere congruente con il rischio associato alla interruzione del servizio.

S40	<i>Si concorda sull'eventualità di adottare procedure concorsuali ai fini della determinazione dei corrispettivi interrompibili? In caso negativo per quali motivi e quali criteri si propongono in alternativa?</i>
------------	--

OPERATORE 7	L'operatore condivide la proposta di determinare il valore dei corrispettivi attraverso un sistema di aste al ribasso.
OPERATORE 11	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 12	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità, in quanto l'asta permette di esprimere il reale valore dell'interrompibilità.
OPERATORE 13	L'operatore non condivide la proposta in quanto potrebbe determinare un incremento del costo della tariffa per il servizio di trasporto interrompibile.
OPERATORE 14	<p>L'operatore non condivide la proposta di adottare procedure concorsuali ai fini della determinazione dei corrispettivi interrompibili in quanto non rispetta il principio per cui l'entità della riduzione tariffaria debba essere congruente con il rischio associato all'interruzione del servizio.</p> <p>Il codice di rete dell'impresa di trasporto maggiore prevede attualmente che il trasportatore provvede a conferire capacità interrompibile solo nel caso in cui la capacità continua sia stata integralmente conferita.</p> <p>Se fosse prevista un'offerta specifica di capacità interrompibile da parte dell'operatore di trasporto, pur in presenza di capacità continua non conferita, il rischio associato all'interruzione sarebbe nullo, rendendo di fatto continua la capacità venduta su base interrompibile.</p> <p>Conseguentemente, a fronte del pagamento di un corrispettivo di trasporto ridotto si verificherebbe l'acquisto di una prestazione di fatto su base continua.</p>

S41	<i>Si concorda con la proposta di calcolo dei corrispettivi? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>
------------	---

OPERATORE 9	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 10	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 11	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 12	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 14	<p>L'operatore condivide la proposta di calcolo dei corrispettivi ma evidenzia, stante l'attuale situazione di crisi nel mercato, la necessità di determinare il corrispettivo unitario variabile CV con riferimento all'energia immessa in rete nazionale di gasdotti nei punti di entrata negli ultimi dodici mesi disponibili, in luogo dell'energia immessa nell'anno solare 2008, normalizzata per tenere conto della climatica dei prelievi civili, dei volumi soggetti ad eventuali riduzioni del corrispettivo unitario CV e delle eventuali immissioni eccezionali da stoccaggio.</p> <p>L'operatore inoltre non ritiene giustificata la proposta di applicare, anche per il terzo periodo di regolazione, un corrispettivo variabile scontato del 40% nel caso in cui servizio di trasporto sia svolto solo attraverso la rete nazionale di gasdotti (servizi di trasporto di transito) o su reti regionali di gasdotti senza transito attraverso la rete regionale, in quanto i trasporti di transito oltre a beneficiare del minor onere nella quota capacitiva derivante da una minor valorizzazione dei costi associati al trasporto in controflusso, godono anche dei benefici derivanti da economie di scala legate all'utilizzo delle infrastrutture di trasporto realizzate per servire il mercato nazionale che, nel corso del periodo di regolazione, continuerà a costituire la quota preponderante dei volumi trasportati.</p>

S42	<i>Si concorda con la proposta di identificare un'unica controparte commerciale nei riguardi degli utenti del servizio di trasporto? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>
------------	---

OPERATORE 1	<p>L'operatore non condivide la proposta dell'Autorità in quanto ciascuna singola società di trasporto, in quanto entità riconosciuta dal Ministero delle Attività Produttive, deve poter agire indipendentemente ed autonomamente nella propria attività.</p> <p>L'operatore ritiene inoltre che l'esigenza di semplificazione del sistema non può e non deve essere perseguita attraverso un annullamento dell'autonomia delle singole imprese di cui, con molta probabilità, verrebbe meno lo stesso motivo di esistenza.</p>
OPERATORE 2	L'operatore è particolarmente favorevole alla proposta dell'Autorità.
OPERATORE 3	L'operatore condivide la proposta.
OPERATORE 7	L'operatore condivide la proposta.
OPERATORE 9	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.

OPERATORE 10	L'operatore condivide la proposta.
OPERATORE 11	L'operatore è favorevole alla proposta dell'Autorità.
OPERATORE 14	L'operatore condivide la proposta, ma ritiene necessario definire innanzitutto il modello di funzionamento del nuovo processo commerciale in modo da fornire all'impresa maggiore di trasporto i necessari strumenti gestionali e riconoscere i relativi costi.
OPERATORE 15	L'operatore condivide la proposta.

S43	<i>Si concorda con la proposta in materia di bilanciamento commerciale? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>
------------	--

OPERATORE 1	L'operatore non condivide la proposta dell'Autorità in quanto ciascuna singola società di trasporto, in quanto entità riconosciuta dal Ministero delle Attività Produttive, deve poter agire indipendentemente ed autonomamente nella propria attività. L'operatore ritiene inoltre che l'esigenza di semplificazione del sistema non può e non deve essere perseguita attraverso un annullamento dell'autonomia delle singole imprese di cui, con molta probabilità, verrebbe meno lo stesso motivo di esistenza.
OPERATORE 3	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 7	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 9	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 10	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 11	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 12	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 13	L'operatore non condivide la proposta dell'Autorità in quanto ciascuna singola società di trasporto, in quanto entità riconosciuta dal Ministero delle Attività Produttive, deve poter agire indipendentemente ed autonomamente nella propria attività. L'operatore ritiene inoltre che l'esigenza di semplificazione del sistema non può e non deve essere perseguita attraverso un annullamento dell'autonomia delle singole imprese di cui, con molta probabilità, verrebbe meno lo stesso motivo di esistenza.
OPERATORE 14	L'operatore ritiene condivisibile la proposta di attribuire all'impresa di trasporto maggiore la responsabilità di effettuare un bilanciamento unico delle reti di trasporto. Tuttavia, l'operatore evidenzia la necessità di riconoscere i costi derivanti dall'adeguamento dei sistemi informativi delle imprese di trasporto, che richiede peraltro tempi di implementazioni non trascurabili, e delle procedure che disciplinano i flussi informativi tra i vari soggetti coinvolti nel processo di bilanciamento. L'implementazione di una interfaccia commerciale unica costituisce un presupposto necessario per l'attribuzione univoca delle responsabilità del bilanciamento commerciale unico delle reti di trasporto.

S44	<i>Si concorda con i criteri proposti per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?</i>
------------	---

OPERATORE 3	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 7	L'operatore ritiene che eventuali servizi di modulazione e flessibilità potrebbero essere soddisfatti nell'apposito mercato dei servizi di bilanciamento in corso di sviluppo e pertanto non è necessario includerli nei servizi opzionali.
OPERATORE 10	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 11	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 12	L'operatore concorda con la proposta dell'Autorità.
OPERATORE 14	L'operatore evidenzia che attualmente non vengono offerti servizi opzionali. Qualora venissero offerti tali servizi, l'operatore ritiene necessario definire corrispettivi specifici approvati dall'Autorità. Al fine di evitare una duplicazione nei riconoscimenti dei costi, l'operatore propone di includere i ricavi dei servizi opzionali nella determinazione dei fattori correttivi.

S45	<i>Quali servizi opzionali si ritiene opportuno proporre e per quali motivi? Per tali servizi, quali criteri si ritiene opportuno adottare per il dimensionamento della tariffa?</i>
------------	--

OPERATORE 3	L'operatore propone di includere tra i servizi opzionali il servizio alternativo di carri bombolai.
OPERATORE 7	L'operatore propone, nell'attesa dello sviluppo del mercato dei servizi di bilanciamento, di introdurre un servizio di modulazione da parte dell'impresa di trasporto per le forniture di GNL, al fine di aumentare la regolarità del profilo in corso mese.
OPERATORE 10	L'operatore propone di includere tra i servizi opzionali il servizio relativo alla fornitura di gas tramite carri bombolai. L'operatore ritiene che la possibilità di porre direttamente in capo ai trasportatori il compito di organizzare servizi alternativi di trasporto ed alimentazione della rete potrebbe garantire un servizio più affidabile ed efficiente.
OPERATORE 11	L'operatore ritiene che le imprese di trasporto dovrebbero offrire anche un servizio di fornitura alternativa nel caso di emergenza, attualmente affidata esclusivamente all'utente.
OPERATORE 12	L'operatore propone di includere tra i servizi opzionali offerti dall'impresa di trasporto anche il servizio sostitutivo di trasporto tramite carri bombolai al fine di garantire al sistema un servizio più sicuro, affidabile ed efficiente. Peraltro, l'assegnazione al trasportatore del ruolo di attivazione di tale servizio appare coerente con quanto previsto per la distribuzione e in linea con l'onere generale posto a carico del trasportatore di garantire la continuità del servizio di trasporto.

OPERATORE 14

L'operatore ritiene che non ci sia l'esigenza di introdurre servizi opzionali.