

FEDERALISMO ENERGETICO E POSSIBILI CONSEGUENZE PER LE  
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE IN ITALIA

Susanna DORIGONI<sup>1</sup> e Liliya CHERNYAVS'KA<sup>2</sup>

1 Istituto di Economia delle Fonti di Energia e dell'Ambiente (IEFE), Università Commerciale L. Bocconi, viale Filippetti 9, 20100, Milano.

2 Sezione di Geografia Economica ed Economia dei Trasporti., DIEM, Università di Genova, Via Vivaldi 5, 16126, Genova.

**SOMMARIO**

Ci proponiamo di valutare le possibili conseguenze della riforma costituzionale sul settore energetico (il recente decentramento decisionale a favore delle regioni – riforma del Titolo V della Costituzione) e, più specificamente, sulle infrastrutture di trasporto di gas naturale, prendendo in esame, da una parte, il recente caso della “tassa sul tubo” applicata dalla Regione Sicilia per l’importazione del gas algerino e, dall’altra, lo stato di avanzamento dei lavori relativi alle installazioni di terminal di rigassificazione nelle diverse regioni italiane. L’implementazione della riforma costituzionale potrebbe avere conseguenze diverse per quanto riguarda i 2 tipi d’infrastrutture d’importazione di gas naturale (metanodotto ad alta pressione e terminal di rigassificazione GNL). Se, da un lato, il trasferimento alle regioni di maggiori poteri decisionali potrebbe accelerare la realizzazione di nuova capacità d’importazione via GNL, favorendo la sicurezza dei approvvigionamento a mezzo della diversificazione dei paesi esportatori, dall’altro maggiori poteri legislativi a livello locale potrebbero consentire di modificare i costi legati all’esercizio delle infrastrutture (effetti di “tasse sul tubo”) e, conseguentemente, i prezzi sul mercato finale, determinando indesiderabili distorsioni della concorrenza.

## **1. INTRODUZIONE**

Con le cosiddette leggi Bassanini (59/97, 127/97, 191/98, 112/98, 443/99) si è avviato un processo di riforma amministrativa di recente consolidatosi nella riforma del Titolo V della Costituzione. Essa ha ridisegnato competenze, procedimenti e ruoli nel campo della regolazione energetica, delineando un nuovo sistema di governo la cui ratio risiede in un diverso criterio di distribuzione delle funzioni fra centro e periferia. Tale riforma si inserisce in un contesto nazionale e sovranazionale caratterizzato da processi di liberalizzazione ed integrazione dei mercati dell'elettricità e del gas, la cui finalità risiede nel miglioramento delle condizioni economiche e qualitative di fornitura di servizi di interesse generale attraverso la creazione di un mercato concorrenziale. Quest'ultimo dovrebbe infatti contribuire ad un generalizzato abbassamento dei prezzi dei prodotti e servizi energetici e, particolarmente nel caso del gas naturale, stante la considerevole dipendenza europea dall'estero per l'acquisto di questa fonte, alla diversificazione dell'offerta ed al miglioramento della sicurezza di approvvigionamento.

In questo intervento, dopo un breve esame del risultato della riforma costituzionale e dei suoi possibili effetti sul trasporto e la distribuzione del gas naturale, si cercherà di esprimere un giudizio sul nuovo dettato normativo in ordine alla sua funzionalità rispetto alla suddetta liberalizzazione del mercato ed alla sicurezza di importazione, alla luce del nuovo disegno di legge "di riordino del settore energetico" e dell'annunciata nuova riforma costituzionale ad opera del Ddl "La Loggia".

## **2. LA RIFORMA DEL TITOLO V DELLA COSTITUZIONE**

L'art. 117 della Costituzione, così come modificato dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001 nr. 3, limita la competenza dello Stato a materie espressamente riservate mentre le Regioni hanno potestà legislative in tutte le altre. Ai Comuni spettano le funzioni amministrative.

Lo stesso articolo riconosce al legislatore statale un'attribuzione funzionale ben definita in campo energetico ed inserisce tra le materie a legislazione concorrente la produzione, il trasporto e la distribuzione nazionale dell'energia. Ciò significa che la potestà legislativa in queste materie spetta alle Regioni che legiferano nel rispetto dei principi fondamentali fissati dallo Stato. Tale decentramento amministrativo si muove lungo due direttrici distinte. La prima consiste nell'incrementare l'efficacia dell'azione amministrativa a mezzo del trasferimento di competenze dal centro alla periferia, consolidando la capacità di governo degli enti locali che divengono maggiormente competenti nella risoluzione dei problemi che meglio si prestano ad una trattazione diretta a livello locale. La seconda è data dalla necessità di sgravare il centro di eccessive competenze ministeriali, e di semplificare le procedure amministrative, mantenendo però in capo allo Stato compiti di indirizzo e coordinamento

indispensabili per il corretto utilizzo della potestà di regolamentazione e la scelta delle modalità di concreta attuazione degli interventi da parte degli enti periferici.

### *2.1 Il decentramento nel settore energetico: le possibili motivazioni*

Viene spontaneo chiedersi, al di là delle generiche motivazioni sin qui addotte, quale sia la ratio del decentramento del settore energetico. E' opinione di chi scrive che la decisione del legislatore sia, tra le altre, riconducibile ad esigenze di natura amministrativa: è infatti determinante accorciare le catene burocratiche ed i tempi decisionali per adattarsi ad uno scenario mutevole ed in evoluzione come quello energetico. Presenta indubbiamente un ruolo esplicativo anche la necessità di incentivare lo sviluppo economico regionale: la promozione di forme di intervento a livello locale può meglio consentire all'amministrazione interessata di trovare delle regole che siano appetibili per quanti trovano in aree specifiche l'addensamento di vantaggi competitivi. Non trascurabili appaiono anche motivazioni di ordine sovranazionale legate all'appartenenza del nostro paese all'Unione Europea. Più in particolare, tale partecipazione, rende necessario allargare le competenze ed il ruolo delle Regioni che costituiscono un anello fondamentale nell'azione di politica economica nazionale. Da ultimo, ma non per ordine di importanza, pare opportuno ricordare come le attività energetiche presentino spesso una significativa necessità di integrazione territoriale e come, l'intenzione del legislatore, debba perciò essere stata quella di creare delle strutture pubbliche che, proprio perché ancorate alle esigenze del territorio, siano in grado di offrire all'utenza dei servizi migliori rispetto a quelli sino ad oggi erogati dallo stato centrale.

Nel prosieguo di questo lavoro si procederà, tuttavia, all'evidenziazione delle possibili criticità del federalismo energetico con riferimento al trasporto di gas naturale stanti le caratteristiche che il mercato presenta sia dal lato della domanda che dell'offerta.

## **3. TRASPORTO DI GAS E FEDERALISMO ENERGETICO**

*Tabella 1* Domanda di gas naturale per settore, previsione (Gmc)

<b>SETTORI</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Generazione	28-32	35-39	37-40	40-46
Industriale	22	24-26	28-32	30-36
Civile	28	29	30	30
<b>TOTALE</b>	<b>78-82</b>	<b>88-96</b>	<b>95-102</b>	<b>100-112</b>

Fonte: Unione Petrolifera, 2001; EIA, 2002.

Il nostro paese continuerà ad essere uno dei maggiori consumatori di gas naturale in Europa. Se infatti il settore civile si configura come un mercato ormai maturo, buone si profilano

invece le prospettive dei comparti termoelettrico ed industriale. Entrambe le previsioni scontano infatti per quest'ultimo una sensibile diffusione della cogenerazione che comporterebbe, nell'ipotesi più ottimistica, ad un delta di consumo rispetto all'attuale di 14 Gmc, mentre ancor più significativa si presenta la crescita attesa nel segmento della generazione elettrica, ipotizzando la prosecuzione dell'apertura del mercato e la conseguente ulteriore diffusione di impianti a ciclo combinato.

La crescita attesa della domanda solleva il problema dell'adeguatezza delle infrastrutture di importazione in termini di portata massima. Il sistema di trasporto italiano si compone attualmente di 3 gasdotti di importazione, il TENP/TRANSITGAS che immette a Passo Gries il gas di provenienza Olandese e Norvegese, il TAG che consente l'importazione sino a Tarvisio del gas russo ed il TRANSMED che veicola a Mazara del Vallo il gas algerino, e di un unico terminal di rigassificazione situato a Panigaglia per il trattamento del Gnl, anch'esso algerino.

*Tabella 2. Capacità di importazione esistente ed attesa in Italia.*

<b>ENTRY POINT</b>	<b>CAPACITA' (Gmc/anno)</b>
Mazara del Vallo (TRANSMED)	32
Gas algerino	
Tarvisio (TAG I e II)	28
Gas russo	
Passo Gries (TENP e TRANSITGAS)	12
Gas olandese e norvegese	
Panigaglia (GNL)	4
Gas algerino	
<b>TOTALE CAPACITA' ESISTENTE</b>	<b>76</b>
Porto Viro (GNL)	6
Gas dal Qatar	
Brindisi (GNL)	4
Gas dall'Egitto	
Gela (GREEN STREAM)	8
Gas libico	
<i>TOTALE CAPACITA' DI PROSSIMA E 18</i>	
<i>PROBABILE REALIZZAZIONE</i>	
<b>TOTALE</b>	<b>94</b>

Fonte: Eni, Edison, BCI.

Sono attualmente in fase di realizzazione tre nuove infrastrutture: due terminal di rigassificazione ed un gasdotto. Quest'ultimo, nominato GREEN STREAM, consentirà l'importazione sino a Gela di gas libico, mentre il terminal di Porto Viro e quello di Brindisi rigassificheranno, rispettivamente, gas proveniente dal Qatar e dall'Egitto. Considerando il tempo medio di realizzazione di un gasdotto con caratteristiche simili a quello menzionato pari a 5-7 anni, e quello necessario alla costruzione di un rigassificatore sensibilmente inferiore, è possibile affermare come al 2010 la capacità di importazione in Italia, sarà pari a 94 Gmc.

*Tabella 3. Domanda complessiva di gas naturale in Italia versus capacità di importazione*

<b>Gmc</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
DOMANDA	88-96	95-102	100-112
PRODUZIONE	13	12	10
<b>NECESSITA'</b>	<b>75-83</b>	<b>83-90</b>	<b>90-102</b>
<b>IMPORT</b>			
CAPACITA'	94	94	94
NOMINALE			
<b>CAPACITA' REALE</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>85</b>

Fonte: elaborazioni delle autrici.

Essendo tuttavia la capacità nominale di un gasdotto diversa da quella reale a motivo della potenza di pompaggio installata, che, non risentendo, al pari del tubo, dell'effetto di economie di scala, risulta strettamente dimensionata sui valori di domanda correnti e non sulla portata nominale, e della sicurezza di funzionamento dell'infrastruttura che richiede l'esistenza costante di una certa spare-capacity, a tale valore corrisponde una capacità effettiva di circa 85 Gmc.

In tale contesto risulta evidente come la necessità di realizzazione di nuove infrastrutture possa presentarsi già dal 2015.

Stanti i problemi di accettabilità sociale legati alla loro costruzione, specie ove si tratti di terminal di rigassificazione, il federalismo energetico desta ancora una volta una serie di dubbi in ordine alla sua funzionalità alla sicurezza di approvvigionamento. Sebbene non risulti al momento ancora chiaro quale potrebbe essere il ruolo delle Regioni nell'iter autorizzativo necessario alla realizzazione delle infrastrutture, è certamente da attendersi un maggiore coinvolgimento delle autorità periferiche portatrici, per definizione, degli interessi territoriali, ambientali e paesaggistici locali non sempre in linea con le esigenze nazionali di potenziamento infrastrutturale.

Ciò risulta particolarmente evidente dai numerosi progetti in attesa di autorizzazione che ormai da tempo figurano solo sulla carta.

Da ultimo ci sia concesso avanzare delle perplessità anche in ordine alla conciliabilità della devolution energetica con la liberalizzazione del mercato. Il riferimento va al monopolio di fatto detenuto da Snam Rete Gas nel segmento del trasporto di gas naturale e alla concentrazione dell'export nelle mani di due paesi non in concorrenza tra loro.

Il problema è dunque duplice: da un punto di vista strettamente economico si potrebbe pensare che il sopraggiunto federalismo energetico possa ostacolare la creazione di nuove infrastrutture, e quindi l'entrata sul mercato di nuovi soggetti a valle della frontiera europea. Da un punto di vista tecnico, essendo la modalità di trasporto Gnl, rispetto alla pipeline, maggiormente flessibile, ed essendo l'opposizione locale più intensa nel caso dei terminal a maggiore impatto paesaggistico-ambientale, è possibile affermare come la devolution possa ostacolare la concorrenza anche a monte della frontiera europea. Il riferimento è alla possibilità legata al Gnl di consentire il cambio di fornitore sulla base delle convenienze relative laddove il gasdotto, una volta realizzato, determina un legame fisico ed inscindibile tra produttore e acquirente.

*Tabella 4. Progetti di realizzazione di nuovi terminal Gnl in Italia*

Denominazione	Sponsor	Taglia (Bmc/y)	Sito	Provenienza gas
Porto Viro LNG	Edison	6	Off-shore Porto Viro	Qatar
Non noto	Edison	4	Non noto	Non noto
Brindisi LNG	BG	4	Brindisi	Egitto
Taranto LNG	Enel	5	Taranto	Qatar (MOU)
Vado Ligure LNG	Enel	5	Vado Ligure	Qatar (MOU)
Muggia LNG	Enel	5	Muggia	Qatar (MOU)
Livorno off-shore LNG	Olt off shore LNG (Falk)	3	Livorno	Non noto
Calabria LNG	Olt off shore LNG (Falk)	2	Non noto	Non noto
Lamezia Terme LNG	Cross Energy (Falk)	8	Lamezia Terme	Non noto
Corigiano Calabria LNG	Cross Energy	8	Corigiano Calabria	Non noto

### *3.2 Il problema delle “tasse ambientali” sulle infrastrutture di trasporto*

Il decentramento delle competenze legislative ed amministrative in materia energetica assume

rilevanza anche con riferimento al problema dell'istituzione di tributi locali sulle infrastrutture di trasporto. Il riferimento va alla tassa ambientale di recente imposta dalla regione Sicilia sul gasdotto che veicola il gas dall'Algeria a Mazara del Vallo.

L'art. 6 della legge regionale 2/2002 introduce un "tributo ambientale" noto come "tassa sul tubo". Tale tributo è istituito "allo scopo di finanziare investimenti finalizzati a ridurre e prevenire il potenziale danno ambientale derivante dalle condotte installate sul territorio della Regione siciliana, nelle quali è contenuto il gas metano" (art. 6). Il soggetto onerato dal tributo è il proprietario dei gasdotti ricadenti nel territorio siciliano ed il relativo importo è computato sulla base del volume del gasdotto.

Interessa, in questa sede, notare come l'introduzione di una tale misura sarebbe idonea a creare distorsioni nel mercato, che, come notato, è campo di competenza "dominante" statale. L'AEEG riconosce, infatti, a tale tributo la natura di "dazio", che costituirebbe una "variabile esogena nella formazione del prezzo della merce e quindi un ostacolo alla sua circolazione" in quanto costo sostenuto dall'esercente e come tale di necessario riconoscimento in tariffa (Allegato alla delibera 96/2002). Le conseguenze in termini di aumento delle tariffe nazionali e di sbilanciamento dei costi di approvvigionamento del gas dall'estero hanno fatto dubitare l'AEEG anche della conformità di tale misura all'art. 120 Cost. ed al principio per il quale "le Regioni non possono legiferare con effetti che vanno al di là del proprio ambito territoriale" (Corte cost. 285/1997).

L'istituzione del tributo in questione pare scarsamente condivisibile considerando che:

- l'impatto di tale tassa è destinato ad esplicarsi al di fuori della Regione Sicilia;
- la sua corrispondenza all'effettivo danno locale ambientale resta tutta da verificare.

Nonostante questo tipo di perplessità, che sembra precluderne a priori una validità giuridica, sembra opportuno verificare l'impatto del suddetto tributo sui corrispettivi di capacità relativi all'utilizzo del sistema di trasporto.

E' bene tuttavia ricordare come Snam Rete Gas abbia sospeso il pagamento della tassa alla regione competente. A seguito del mancato riconoscimento della legittimità del tributo da parte dell'AEEG, che ha comportato il mancato inserimento in tariffa, la società ha infatti presentato ricorso al TAR. Quest'ultimo ha sostanzialmente confermato le motivazioni del regolatore ritenendo la tassa in contrasto con le norme, direttamente applicabili, della direttiva di liberalizzazione del mercato del gas. La legge comunitaria prevede infatti la possibilità di introdurre obblighi di servizio pubblico anche relativi alla tutela dell'ambiente, ma a condizione che siano chiaramente definiti, trasparenti e, soprattutto, non discriminatori. Sulla base di ciò la società di trasporto ha inoltre presentato richiesta di rimborso delle rate già pagate, sulla quale si pronuncerà la Commissione Tributaria Provinciale di Palermo.

Viene di seguito riportata la simulazione in ordine alla possibile incidenza della tassa sulle tariffe di trasporto effettuata da Snam Rete Gas, nell'ipotesi di accertata debenza della stessa.

Come risulta dalle tabelle successive, rispettivamente relative a:

- i corrispettivi di trasporto attualmente in vigore;
- i corrispettivi di trasporto che Snam Rete Gas applicherebbe in caso di accertata debenza del tributo;
- l'incidenza in termini assoluti dell'imposta a seconda dell'entry o exit point considerato;
- l'incidenza in termini percentuali dell'imposta a seconda dei punti di entrata o di uscita prescelti.

E' immediatamente verificabile quanto segue:

I. In alcuni casi l'effetto della "tassa sul tubo" è significativo;

II. Tale effetto si esplicherebbe con riferimento all'intero sistema di trasporto nazionale.

Più in particolare, si registrerebbe un aumento del corrispettivo di entrata a Mazara del Vallo del 31%, mentre quelli relativi a Passo Gries e Tarvisio si ridurrebbero, rispettivamente, del 20 e del 4%. Si determinerebbe anche un incremento generalizzato dei corrispettivi di uscita in Sicilia, ed un aumento, via via di impatto minore, man mano che si risale la penisola. Il diverso impatto stimato è del 113% in Sicilia, del 40-50% nel resto del Mezzogiorno, del 18-20% al centro e dell'11-15% al Nord.

Questo effetto risulta essere distorsivo della concorrenza fra operatori e discriminatorio nei confronti dell'utenza.

Con riguardo al primo punto, pur non essendo materialmente identificabile la provenienza del gas una volta immesso in rete a motivo dell'interconnessione della stessa, essendo la tariffa di trasporto basata su un sistema *entry-exit*, e perciò rilevanti, ai fini dell'applicazione della stessa, i punti di immissione ed emissione del gas, è evidente come operatori che si approvvigionano di gas di provenienza diversa dall'Algeria risulterebbero più avvantaggiati, nel collocamento del prodotto sul mercato finale, rispetto ad altri.

Per ciò che concerne gli utenti è invece di immediata intuizione come coloro che risiedano al Sud pagherebbero una tariffa superiore a quelli ubicati al Nord, in caso di accertata debenza del tributo.

Ciò appare chiaramente in contrasto con le esigenze di non-discriminazione sottolineate dalla direttiva di liberalizzazione del mercato.

Laddove poi, una simile iniziativa dovesse essere replicata dalle Regioni Friuli Venezia Giulia, per le condotte di importazione russa, e Piemonte, per il gas proveniente dall'Olanda, si avrebbe un'ulteriore modifica del sistema tariffario che contribuirebbe, con effetti negativi sulla programmazione infrastrutturale, ad incrementare la situazione di incertezza in cui versa, a motivo dell'evoluzione normativa in atto, l'intero settore del gas naturale.

Più in generale, l'applicazione del tributo si risolverebbe inoltre in una perdita di competitività per il nostro paese in caso di collocamento di parte del gas importato all'estero, che non si configura certo come apprezzabile alla luce della creazione del mercato unico europeo.



Corrispettivi unitari di capacità in entrata Cpe(euro/Smc/g)

Corrispettivi unitari di capacità  
in uscita Cpu(Euro/Smc/g)

		Algeria	Gagliano	Crotone	Monte Alpi	Candela	San Salvo	Pineto	Falconara	Rubicone	Stoc Nord Or	Russia	Olanda	Gnl	Stoc Nord Oc	Stoc Edison
		2,732	2,020	1,886	0,863	0,615	0,518	0,699	0,477	0,113	0,775	0,711	0,302	0,596	0,077	0,162
A Friuli-Venezia Giulia	0,768	3,500	2,788	2,653	1,630	1,382	1,285	1,466	1,244	0,880	1,542	1,479	1,069	1,363	0,845	0,929
B Trentino -Alto Adige e Veneto	0,822	3,554	2,842	2,708	1,685	1,437	1,340	1,521	1,299	0,935	1,597	1,534	1,124	1,418	0,900	0,984
C Lombardia Orientale	0,960	3,692	2,980	2,845	1,822	1,574	1,477	1,658	1,436	1,072	1,734	1,671	1,261	1,555	1,037	1,121
D Lombardia Occidentale	1,060	3,792	3,080	2,946	1,923	1,675	1,578	1,759	1,537	1,173	1,835	1,771	1,362	1,656	1,138	1,222
E1 Nord Piemonte	1,279	4,011	3,299	3,165	2,142	1,894	1,797	1,978	1,755	1,392	2,054	1,990	1,581	1,875	1,356	1,441
E2 sud Piemonte	1,060	3,792	3,080	2,946	1,923	1,675	1,578	1,759	1,537	1,173	1,835	1,771	1,362	1,656	1,138	1,222
F Emilia e Liguria	0,822	3,554	2,842	2,708	1,685	1,437	1,340	1,521	1,299	0,935	1,597	1,534	1,124	1,418	0,900	0,984
G Basso Veneto	0,756	3,488	2,776	2,642	1,619	1,371	1,274	1,455	1,233	0,869	1,531	1,467	1,058	1,352	0,834	0,918
H Toscana e Lazio	0,670	3,402	2,690	2,556	1,532	1,285	1,188	1,368	1,146	0,783	1,445	1,381	0,972	1,265	0,747	0,832
I Romagna	0,585	3,317	2,605	2,471	1,447	1,199	1,103	1,283	1,061	0,698	1,359	1,296	0,887	1,180	0,662	0,747
L Umbria e Marche	0,432	3,164	2,452	2,318	1,295	1,047	0,950	1,131	0,909	0,545	1,207	1,143	0,734	1,028	0,510	0,594
M Marche e Abruzzo	0,521	3,253	2,541	2,407	1,384	1,136	1,039	1,220	0,998	0,634	1,296	1,232	0,823	1,117	0,599	0,683
N Lazio	0,584	3,316	2,604	2,470	1,447	1,199	1,102	1,282	1,060	0,697	1,359	1,295	0,886	1,179	0,661	0,746
O Basilicata/Puglia	0,625	3,357	2,645	2,511	1,488	1,240	1,143	1,324	1,102	0,738	1,400	1,336	0,927	1,221	0,703	0,787
P Campania	0,409	3,141	2,429	2,295	1,272	1,024	0,927	1,108	0,886	0,522	1,184	1,120	0,711	1,005	0,487	0,571
Q Calabria	0,387	3,119	2,407	2,273	1,250	1,002	0,905	1,086	0,864	0,500	1,162	1,099	0,689	0,983	0,465	0,549
R Sicilia	0,150	2,882	2,170	2,036	1,012	0,764	0,668	0,848	0,626	0,262	0,924	0,861	0,452	0,745	0,227	0,312

**Tariffe di trasporto e spacciamento (anno termico 2002/2003) nel caso di accertata debenza**

**del tributo regionale di cui all'articolo 6 della legge della Regione siciliana 26 marzo 2002 n. 2**

**RETE NAZIONALE**

Corrispettivi unitari di capacità in entrata Cpe(euro/Smc/g)

Corrispettivi unitari di capacità  
in uscita Cpu(Euro/Smc/g)

		Algeria	Gagliano	Crotone	Monte Alpi	Candela	San Salvo	Pineto	Falconara	Rubicone	Stoc Nord Or	Russia	Olanda	Gnl	Stoc Nord Oc	Stoc Edison
		3,589	2,309	1,893	0,813	0,552	0,459	0,641	0,410	0,077	0,077	0,681	0,241	0,535	0,077	0,151
A Friuli-Venezia Giulia	0,886	4,475	3,195	2,779	1,699	1,438	1,345	1,527	1,296	0,963	0,963	1,567	1,127	1,421	0,963	1,037
B Trentino -Alto Adige e Veneto	0,934	4,523	3,242	2,827	1,747	1,486	1,393	1,575	1,344	1,011	1,011	1,615	1,174	1,469	1,011	1,084
C Lombardia Orientale	1,088	4,677	3,397	2,981	1,901	1,640	1,547	1,729	1,498	1,165	1,165	1,769	1,329	1,623	1,165	1,239
D Lombardia Occidentale	1,211	4,801	3,520	3,105	2,025	1,763	1,671	1,853	1,622	1,289	1,289	1,893	1,452	1,747	1,289	1,362
E1 Nord Piemonte	1,420	5,009	3,729	3,313	2,233	1,972	1,879	2,062	1,830	1,498	1,498	2,102	1,661	1,955	1,498	1,571
E2 sud Piemonte	1,211	4,801	3,520	3,105	2,025	1,763	1,671	1,853	1,622	1,289	1,289	1,893	1,452	1,747	1,289	1,362
F Emilia e Liguria	0,934	4,523	3,242	2,827	1,747	1,486	1,393	1,575	1,344	1,011	1,011	1,615	1,174	1,469	1,011	1,084
G Basso Veneto	0,871	4,460	3,179	2,764	1,684	1,423	1,330	1,512	1,281	0,948	0,948	1,552	1,111	1,406	0,948	1,021
H Toscana e Lazio	0,793	4,382	3,102	2,686	1,606	1,345	1,252	1,434	1,203	0,870	0,870	1,474	1,034	1,328	0,870	0,944
I Romagna	0,656	4,245	2,965	2,549	1,469	1,208	1,115	1,297	1,066	0,733	0,733	1,337	0,897	1,191	0,733	0,807
L Umbria e Marche	0,515	4,104	2,824	2,408	1,328	1,067	0,974	1,156	0,925	0,593	0,593	1,197	0,756	1,050	0,593	0,666
M Marche e Abruzzo	0,625	4,214	2,934	2,518	1,438	1,177	1,084	1,266	1,035	0,702	0,702	1,306	0,866	1,160	0,702	0,776
N Lazio	0,690	4,279	2,999	2,583	1,503	1,242	1,149	1,331	1,100	0,767	0,767	1,371	0,931	1,225	0,767	0,841
O Basilicata/Puglia	0,875	4,464	3,184	2,768	1,688	1,427	1,334	1,516	1,285	0,953	0,953	1,557	1,116	1,410	0,953	1,026
P Campania	0,597	4,186	2,906	2,491	1,411	1,149	1,057	1,239	1,008	0,675	0,675	1,279	0,838	1,133	0,675	0,748
Q Calabria	0,597	4,186	2,906	2,491	1,411	1,149	1,057	1,239	1,008	0,675	0,675	1,279	0,838	1,133	0,675	0,748
R Sicilia	0,320	3,909	2,628	2,213	1,133	0,872	0,779	0,961	0,730	0,397	0,397	1,001	0,560	0,855	0,397	0,470

Incidenza del tributo della Regione Sicilia in valore assoluto

In Entrata

In uscita

		Algeria	Gagliano	Crotone	Monte Alpi	Candela	San Salvo	Pineto	Falconara	Rubicone	Stoc Nord Or	Russia	Olanda	Gnl	Stoc Nord Oc	Stoc Edison
		0,857	0,289	0,008	-0,049	-0,063	-0,059	-0,057	-0,066	-0,035	-0,697	-0,030	-0,061	-0,060	0,000	-0,011
A Friuli-Venezia Giulia	0,118	0,975	0,407	0,126	0,069	0,056	0,060	0,061	0,052	0,083	-0,579	0,089	0,057	0,058	0,118	0,107
B Trentino -Alto Adige e Veneto	0,111	0,968	0,400	0,119	0,062	0,049	0,053	0,054	0,045	0,076	-0,586	0,082	0,050	0,051	0,111	0,100
C Lombardia Orientale	0,128	0,985	0,417	0,136	0,079	0,065	0,070	0,071	0,062	0,093	-0,569	0,099	0,067	0,068	0,128	0,117
D Lombardia Occidentale	0,151	1,008	0,440	0,159	0,102	0,089	0,093	0,094	0,085	0,116	-0,546	0,122	0,090	0,091	0,151	0,140
E1 Nord Piemonte	0,141	0,998	0,430	0,149	0,092	0,078	0,083	0,084	0,075	0,106	-0,556	0,112	0,080	0,081	0,141	0,130
E2 sud Piemonte	0,151	1,008	0,440	0,159	0,102	0,089	0,093	0,094	0,085	0,116	-0,546	0,122	0,090	0,091	0,151	0,140
F Emilia e Liguria	0,111	0,968	0,400	0,119	0,062	0,049	0,053	0,054	0,045	0,076	-0,586	0,082	0,050	0,051	0,111	0,100
G Basso Veneto	0,115	0,972	0,403	0,122	0,065	0,052	0,056	0,057	0,048	0,079	-0,583	0,085	0,054	0,054	0,115	0,104
H Toscana e Lazio	0,123	0,980	0,412	0,131	0,074	0,060	0,064	0,066	0,057	0,088	-0,574	0,093	0,062	0,063	0,123	0,112
I Romagna	0,071	0,928	0,360	0,079	0,022	0,008	0,013	0,014	0,005	0,036	-0,626	0,042	0,010	0,011	0,071	0,060
L Umbria e Marche	0,083	0,940	0,372	0,090	0,034	0,020	0,024	0,026	0,017	0,048	-0,614	0,053	0,022	0,023	0,083	0,072
M Marche e Abruzzo	0,104	0,961	0,392	0,111	0,054	0,041	0,045	0,047	0,037	0,068	-0,594	0,074	0,043	0,043	0,104	0,093
N Lazio	0,106	0,963	0,395	0,114	0,057	0,043	0,047	0,049	0,040	0,071	-0,591	0,076	0,045	0,046	0,106	0,095
O Basilicata/Puglia	0,250	1,107	0,539	0,258	0,201	0,187	0,191	0,193	0,184	0,215	-0,447	0,220	0,189	0,190	0,250	0,239
P Campania	0,188	1,045	0,477	0,196	0,139	0,126	0,130	0,131	0,122	0,153	-0,509	0,159	0,127	0,128	0,188	0,177
Q Calabria	0,210	1,067	0,499	0,218	0,161	0,147	0,151	0,153	0,144	0,175	-0,487	0,180	0,149	0,150	0,210	0,199
R Sicilia	0,170	1,027	0,459	0,177	0,120	0,107	0,111	0,113	0,103	0,135	-0,527	0,140	0,109	0,110	0,170	0,159

Incidenza del tributo della Regione Sicilia in percentuale

In Entrata

In uscita

		Algeria	Gagliano	Crotone	Monte Alpi	Candela	San Salvo	Pineto	Falconara	Rubicone	Stoc Nord Or	Russia	Olanda	Gnl	Stoc Nord Oc	Stoc Edison
		31,37%	14,29%	0,40%	-5,73%	-10,21%	-11,32%	-8,19%	-13,93%	-31,27%	-90,00%	-4,17%	-20,21%	-10,13%	0,00%	-6,83%
A Friuli-Venezia Giulia	15,42%	27,87%	14,60%	4,74%	4,23%	4,02%	4,65%	4,17%	4,17%	9,44%	-37,54%	5,99%	5,36%	4,25%	14,00%	11,54%
B Trentino -Alto Adige e Veneto	13,53%	27,25%	14,07%	4,39%	3,67%	3,38%	3,93%	3,56%	3,46%	8,13%	-36,69%	5,32%	4,48%	3,59%	12,37%	10,18%
C Lombardia Orientale	13,36%	26,69%	13,99%	4,77%	4,33%	4,16%	4,71%	4,29%	4,31%	8,67%	-32,81%	5,90%	5,33%	4,37%	12,37%	10,45%
D Lombardia Occidentale	14,28%	26,60%	14,29%	5,39%	5,30%	5,29%	5,88%	5,36%	5,53%	9,90%	-29,75%	6,87%	6,64%	5,50%	13,31%	11,48%
E1 Nord Piemonte	11,05%	24,89%	13,03%	4,70%	4,29%	4,14%	4,60%	4,25%	4,26%	7,62%	-27,07%	5,61%	5,08%	4,32%	10,41%	9,04%
E2 sud Piemonte	14,28%	26,60%	14,29%	5,39%	5,30%	5,29%	5,88%	5,36%	5,53%	9,90%	-29,75%	6,87%	6,64%	5,50%	13,31%	11,48%
F Emilia e Liguria	13,53%	27,25%	14,07%	4,39%	3,67%	3,38%	3,93%	3,56%	3,46%	8,13%	-36,69%	5,32%	4,48%	3,59%	12,37%	10,18%
G Basso Veneto	15,15%	27,86%	14,53%	4,62%	4,02%	3,78%	4,39%	3,95%	3,91%	9,13%	-38,06%	5,79%	5,07%	4,01%	13,74%	11,28%
H Toscana e Lazio	18,36%	28,81%	15,31%	5,11%	4,80%	4,69%	5,42%	4,81%	4,94%	11,22%	-39,75%	6,76%	6,38%	4,95%	16,46%	13,46%
I Romagna	12,18%	27,99%	13,82%	3,19%	1,51%	0,70%	1,14%	1,09%	0,45%	5,16%	-46,05%	3,20%	1,15%	0,92%	10,75%	8,06%
L Umbria e Marche	19,19%	29,71%	15,16%	3,90%	2,59%	1,92%	2,56%	2,28%	1,82%	8,75%	-50,90%	4,66%	2,99%	2,20%	16,27%	12,10%
M Marche e Abruzzo	19,90%	29,54%	15,44%	4,62%	3,92%	3,60%	4,34%	3,81%	3,74%	10,80%	-45,81%	6,01%	5,19%	3,88%	17,32%	13,56%
N Lazio	18,17%	29,05%	15,16%	4,60%	3,92%	3,61%	4,31%	3,81%	3,74%	10,17%	-43,51%	5,90%	5,09%	3,88%	16,04%	12,74%
O Basilicata/Puglia	40,01%	32,98%	20,37%	10,26%	13,49%	15,11%	16,75%	14,57%	16,67%	29,12%	-31,95%	16,49%	20,40%	15,54%	35,59%	30,37%
P Campania	46,04%	33,28%	19,64%	8,53%	10,92%	12,26%	14,00%	11,84%	13,77%	29,34%	-42,99%	14,16%	17,92%	12,74%	38,71%	31,05%
Q Calabria	54,20%	34,21%	20,71%	9,57%	12,84%	14,69%	16,72%	14,07%	16,62%	34,94%	-41,93%	16,41%	21,62%	15,22%	45,17%	36,22%
R Sicilia	113,44%	35,64%	21,14%	8,72%	11,90%	14,01%	16,67%	13,29%	16,53%	51,30%	-57,04%	16,29%	24,12%	14,70%	74,76%	50,98%

#### **4. LIBERALIZZAZIONE E DEVOLUTION**

Come già accennato il federalismo energetico si inserisce in un contesto in fase di regolazione da parte di Autorità sovranazionali il cui principale obiettivo è quello di addivenire ad una definizione normativa il più possibile coesa ed omogenea. Il riferimento è alla Direttiva 98/30 “per la creazione di un mercato unico per il gas naturale”, attualmente in fase di emendamento.

La Commissione, infatti, non ritenendo adeguate le misure in essa contenute ai fini della completa liberalizzazione del mercato, e avuto riguardo alle disparità esistenti fra i diversi stati membri in ordine al grado di apertura del settore, ha elaborato una nuova proposta di direttiva che prevede l’apertura completa del mercato a partire dal 2007. Per il conseguimento di tale obiettivo vengono stabilite delle regole comuni, vincolanti per tutti gli stati membri, al fine di procedere, attraverso la creazione di un ambiente istituzionale favorevole alla concorrenza, alla realizzazione del mercato unico. Più in particolare, mentre nella precedente legge comunitaria, veniva attribuito, sulla base del principio di sussidiarietà, un certo margine di discrezionalità nel recepimento della legge comunitaria con riferimento alla possibilità di predisporre un’autorità indipendente di regolazione, alla modalità di accesso alle reti, all’imposizione di obblighi di servizio pubblico e al grado di apertura del mercato, nell’attuale versione normativa le istanze citate vengono sottratte alla competenza statale e direttamente disciplinate dal legislatore comunitario.

In un simile contesto l’eventuale introduzione a livello regionale di deroghe rispetto ad una disciplina vincolante a livello europeo, e quindi nazionale, può condurre ad una frammentazione del mercato e a distorsioni concorrenziali.

Nella summenzionata legge 2/02 con cui la Regione Sicilia ha istituito la cosiddetta “tassa sul tubo”, vengono introdotte anche delle modifiche al decreto 164/00 di recepimento della Direttiva 98/30 in Italia. Tale disposizione normativa prevede infatti che il servizio di distribuzione del gas naturale vada affidato attraverso procedura ad evidenza pubblica ogni 20 anni, contro i 12 previsti dalla legge di recepimento, e nulla stabilisce in ordine alla durata delle concessioni in essere che, sempre secondo il decreto 164/00, debbono arrivare a scadenza all’anno 2005.

La ratio di queste disposizioni è chiaramente quella di stimolare il confronto competitivo tra operatori e di introdurlo, attraverso la scadenza forzata delle concessioni in essere anche là dove, in virtù di affidamenti diretti, tale competizione non ha avuto a suo tempo luogo. In un regime di monopolio locale in cui è per definizione impossibile, essendo la convenienza dell’allacciamento alla rete funzione inversa della distanza, qualunque tipo di concorrenza “sul” mercato, il legislatore ha inteso promuovere con una certa ciclicità, una concorrenza

“per” il mercato sulla base di confronti competitivi il più possibile ravvicinati, allo scopo di consentire all’utenza di beneficiare di eventuali recuperi di efficienza da parte degli operatori. Quanto stabilito dalla Regione Sicilia mal si concilia con queste esigenze e con l’unitarietà del mercato, attribuendo agli affidatari del servizio in essere una rendita di posizione rispetto a quanti vedranno le loro concessioni messe all’asta non più tardi del 2005, dando luogo ad una discriminazione su base geografica degli operatori.

Trattasi visibilmente di un’interpretazione peculiare e certamente estensiva del dettato normativo contenuto nella Direttiva 98/30 che prevede la possibilità di deroga alle regole in essa contenute per i mercati “isolati ed emergenti”, intendendosi come tali quelli che non risultano interconnessi con altri sistemi ed aventi un unico fornitore esterno. Tali condizioni non sembrano ricorrere nel caso considerato ed è inoltre necessario precisare come la concessione della deroga spetti su richiesta dello stato interessato alla Commissione Europea. Viene perciò ancora una volta spontaneo chiedersi se un’eccessiva valorizzazione delle competenze regionali in campo energetico possa essere conciliabile con la disciplina comunitaria di apertura del settore e con la creazione di un mercato unico a livello europeo.

## **5. IL DISEGNO DI LEGGE MARZANO E LA NUOVA PROPOSTA DI DIRETTIVA PER IL COMPLETAMENTO DEL MERCATO INTERNO DEL GAS NATURALE**

Il settore energetico è attualmente oggetto di riassetto a mezzo del Ddl Marzano “di riordino del settore energetico”. Tale disposizione contribuisce in parte a chiarire il riparto di competenze fra stato e Regioni.

Per quanto concerne la fase di trasporto dell’energia il Ddl Marzano, all’art. 13, stabilisce, a differenza di quanto deciso nella precedente versione, secondo la quale le autorizzazioni alla costruzione di infrastrutture di trasporto dovevano essere rilasciate dalla regione interessata, mostrando un orientamento verso una riattribuzione delle competenze allo stato, che il rilascio delle autorizzazioni competa a quest’ultimo sulla base della procedura unica e semplificata che prevede il ricorso alla Conferenza dei Servizi.

Sempre con riferimento alla fase della filiera in esame, l’art. 4 del Ddl prevede come lo stato e le regioni, al fine di assicurare su tutto il territorio nazionale i livelli essenziali delle prestazioni concernenti l’energia nelle sue varie forme e in condizioni di omogeneità, sia con riguardo alle modalità di fruizione, sia con riguardo ai criteri di formazione delle tariffe e al conseguente impatto sulla formazione dei prezzi, garantiscano l’assenza oneri di qualsiasi specie che abbiano effetti economici diretti o indiretti ricadenti al di fuori dell’ambito territoriale delle autorità che li prevedono. Nell’attuale versione del provvedimento è stata infatti eliminata la dicitura “ ad esclusione di quelli istituiti a tutela dell’ambiente” che avrebbe legittimato il summenzionato tributo siciliano sul gasdotto algerino.

### *5.1 Il trattamento delle nuove infrastrutture*

Particolarmente rilevante appare alla luce di quanto sin qui esposto il trattamento che il Ddl, completamente in linea con la nuova proposta di direttiva europea, riserva alle nuove infrastrutture.

L'intenzione di chi scrive è quella di porre in luce la potenziale contraddizione esistente tra il disposto dei summenzionati provvedimenti con riferimento all'incentivazione alla costruzione di nuove infrastrutture di importazione di gas naturale ed il rafforzamento delle competenze regionali in materia che potrebbe rappresentare, alla luce di quanto esposto, un vincolo in ordine al necessario potenziamento della rete ed alla sua tempistica.

A tal fine giova mettere in questa sede in risalto la disciplina contenuta nell'art. 12 del Ddl Marzano e nell'art. 22 della proposta di direttiva europea.

Il disegno di legge stabilisce come le nuove infrastrutture, intendendosi come tali gli interconnettori, i rigassificatori e gli stoccaggi, o gli incrementi di capacità che accrescano la concorrenza e diversifichino l'offerta, possano essere esonerate, sulla base di una valutazione fatta caso per caso, dal regime dell'accesso di terzi, da parte del Ministero delle Attività Produttive, in misura compresa tra il 50 e l'80% della capacità per un periodo compreso tra 10 e 20 anni. I soggetti che realizzano nuove infrastrutture godono di una riserva di capacità nei punti di ingresso della rete nazionale pari all'80% delle nuove capacità realizzate per 20 anni, sulla base delle condizioni tariffarie vigenti.

L'art. 22 della nuova proposta di direttiva stabilisce, parimenti, come le nuove principali infrastrutture possano essere esentate dal sistema dell'accesso a patto che l'investimento aumenti la concorrenzialità e la sicurezza di approvvigionamento e che l'esenzione non sia pregiudizievole alla liberalizzazione del mercato. Quanto stabilito si applica anche ai potenziamenti di infrastrutture esistenti che contribuiscano alla diversificazione dell'offerta. La valutazione della possibile esenzione deve avvenire caso per caso ad opera del regolatore che può essere chiamato a chiedere il parere dell'autorità competente.

Sia dal disegno di legge che dalla nuova proposta di direttiva emerge dunque un orientamento centralistico, laddove, nell'un caso, si attribuisce al Ministero la competenza in ordine all'attribuzione di eventuali esenzioni, nell'altro, si stabilisce come il regolatore possa essere obbligato a chiedere il parere dell'autorità competente, configurando un processo di decisione congiunta fra authority di settore e amministrazione statale. Tale criterio appare ancora una volta di difficile conciliazione con la riforma del Titolo V della Costituzione che attribuisce alle regioni la potestà legislativa in materia di trasporto dell'energia. In particolare diviene di difficile concezione un sistema di trasporto del gas naturale che è soggetto una regolazione unitaria da parte dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas, di concerto con il Ministero delle Attività Produttive, per ciò che attiene alla materia tariffaria, alle condizioni di accesso

alla rete, agli standard di qualità del servizio e al trattamento delle nuove infrastrutture, e la cui gestione viene demandata da una legge costituzionale alle Regioni.

L'intento della legge statale di incentivare, attraverso il meccanismo delle esenzioni, la diversificazione dell'offerta ed il potenziamento della rete, che potrebbe essere non remunerativo nel caso in cui al finanziatore dell'opera non venisse garantita una priorità nell'accesso alla stessa, potrebbe in parte vanificarsi qualora l'accresciuta competenza regionale dovesse dare una maggiore risonanza alle già menzionate istanze di opposizione locale.

## **5. CONCLUSIONI**

Il criterio ispiratore della riforma federalista in campo energetico risiede, da un lato, nella necessità di preservare l'unitarietà e la centralità degli indirizzi di politica energetica, in linea con l'inquadramento sovranazionale della materia, dall'altro, nella considerazione delle istanze regionali in relazione al territorio e, dunque, alla produzione e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto dell'energia.

L'intento del presente contributo è consistito nel fornire una descrizione critica delle problematiche inerenti al settore del gas naturale, consapevoli del fatto che, pur presentando il sistema energetico delle forti interdipendenze a livello nazionale, alcune attività della filiera energetica non possono prescindere da specificità locali. Se, infatti, produzione, trasporto e distribuzione dell'energia sono nazionali nei loro benefici, essi sono al contempo spesso locali nelle esternalità negative che generano. D'altro canto bisogna tenere presente che, se il maggiore coinvolgimento/responsabilizzazione delle autonomie locali può condurre al superamento dei problemi di accettabilità sociale nell'ambito di una programmazione energetica concertata, il federalismo energetico implica sforzi di coordinamento tra i diversi livelli di governo allo scopo di non mettere a repentaglio la sicurezza di approvvigionamento, con una conseguente, inevitabile, lievitazione dei relativi costi e tempi.

In conclusione ci sembra di poter affermare come il decentramento decisionale attuato in Italia in materia energetica dalla recente devoluzione possa creare non pochi problemi in ordine sia all'unitarietà del mercato, sia alla sua effettiva concorrenzialità.

Per quanto attiene al primo punto l'esistenza di regole diverse rispetto a quelle in vigore a livello comunitario è destinata a condurre ad una frammentazione del mercato che le riforme mirano a ridurre già a livello nazionale, essendo l'obiettivo di queste ultime la creazione di un mercato unico prima ancora che concorrenziale a livello europeo.

Con riferimento a questo secondo tema risulta chiaro come le iniziative regionali in questa sede esaminate conducano inevitabilmente a distorsioni concorrenziali e a discriminazioni del tutto contrarie alla logica di un mercato contendibile.



Per un paese come l'Italia, fortemente dipendente dalle importazioni dall'estero, la concessione di maggiori poteri alla regioni potrebbe costituire un ostacolo all'adeguamento infrastrutturale e produttivo di cui il settore necessita, e che si presenta come non procrastinabile sin dal medio periodo.

In sostanza l'opinione di chi scrive è che la materia vada attentamente regolata e valutata allo scopo di addivenire ad un chiaro ed opportuno riparto di competenze che non sia incoerente con le esigenze di sviluppo e le logiche del libero mercato, e che sia soprattutto in grado di fornire agli operatori un quadro regolatorio certo e definito in una situazione di mercato che va rapidamente evolvendosi. L'incertezza che sta caratterizzando il processo di devoluzione e, conseguentemente, le regole del gioco, desta infatti non poche preoccupazioni. Non sembra che all'intento di regionalizzazione della materia sia fin qui corrisposto un chiaro riparto di competenze e poteri fra stato centrale e autonomie locali. Lo dimostra il fatto che l'intera materia, lungi dall'essere definita, è ancora in fase di discussione normativa. Il Ddl La Loggia, sulla base di una nuova riforma costituzionale, prevede infatti un federalismo più moderato di quello della legge costituzionale 3/01, nella misura in cui propone di tagliare in modo netto il nodo della legislazione concorrente addivenendo ad una ripartizione netta di funzioni. In tale contesto verrebbero peraltro riattribuite allo stato le competenze relative alla produzione, al trasporto e alla distribuzione dell'energia, superando l'attuale riparto "verticale" di poteri che assegna allo stato la fissazione di principi e alle regioni la formulazione delle norme di dettaglio.

Con ciò non si vuole affermare che gli enti locali non debbano esplicare un ruolo fondamentale nella strategia energetica del paese, bensì che ad essi debbano spettare le responsabilità ed i poteri che sono strettamente legati all'ambito territoriale, evitando così di minare l'unitarietà di gestione di un sistema, come quello del gas naturale, che per natura presenta una dimensione nazionale e sovranazionale, specie per ciò che attiene alla funzione di trasporto, stante l'elevato grado di dipendenza dalle importazioni.

Sia poi da ultimo concesso di esternare un'ultima preoccupazione.

Il passaggio di competenze dallo Stato alle Regioni, ancorché immediato sul piano normativo, richiede, sul piano pratico, tempi e costi. In altri termini, in attesa che la materia venga definita, non è auspicabile che il sistema versi in una situazione di stallo che potrebbe generarsi nel momento in cui non vi fosse una chiara regolazione del transitorio in grado di fornire soluzioni certe sia in ordine ad eventuali conflitti di competenza, sia all'esercizio del potere sostitutivo.

## ABSTRACT

This paper is aimed at evaluation of the influence of implementation of the proposed constitutional reform on energy sector with particular focus on natural gas transport infrastructure. The case studies take under exam the recent case of “pipeline tax” that was applied by Sicily Regional Government on the import pipeline TRANSMED (gas from Algeria) and the state of art of the installation of LNG import facilities in different regions of Italy.

The devolutions’ implementation could produce different effects on natural gas transport infrastructures. On the one hand, the increasing authority of the local government could accelerate the construction of the LNG import facilities, promoting the diversification of the import sources and increasing security of supply. On the other, the introduction of the local tax will modify the cost function of transport (effects of the “pipeline tax”) and, as a consequence, prices on final market that cause the distortion of the competition.

## BIBLIOGRAFIA

Ascari S.(1985) *Il metano in Italia*, Milano.

Stern J.P.(1998) *Competition and Liberalisation in European Gas Markets*, London.

Amman F. (1996). Il Settore di Gas Naturale Nazionale col il Mercato Europeo, *Economia delle Fonti di Energia e dell’Ambiente*, 3, 117-163.

Ciarlo P. (2002). La tassa sul tubo:ovvero del federalismo impazzito, *Quaderni Istituzionali*, 808.

Galbiati R., Vaciago G. (2002). Il governo dell’energia dal decentramento alla riforma costituzionale: profili economici, *Mercato concorrenziale e le regole*, vol. IV, n.2, agosto, pp.360-375.

Scarpa C. (2002). Titolo V e politica energetica: per favorire riformiamo la riforma, *Mercato concorrenziale e e le regole*, vol. IV, n. 2, agosto, pp. 389-399.

Dorigoni S., Chernyavs’ka L. (2002). Grandi infrastrutture di rete e liberalizzazione dei mercati: il settore del gas naturale in Italia, relazione presentata al *XII Conferenza Italiana Di Scienze Regionali*, 10-12 ottobre 2002, ReggioCalabria.

Cedigaz (2001) *Rapporto Annuale*, Paris.

Drewry Shipping Consultants (2001), *Drewry Annual LNG Market Review and Forecast*, London.

Economic Commission for Europe.(1995) *Gas Industry in The Market Economies on The European Continent*, Paris.

Eni (2001). *Rapporto Annuale*, Milano.

IEA. (1999) *Natural Gas Pricing in Competitive Markets*, Paris.

IEA. (2000) *Regulatory Reform: European Gas*, Paris.

SNAM Rete Gas (2001). *Rapporto "Salute Sicurezza Ambiente"*, Milano.

Unione Petrolifera (2001). *Previsioni di Domanda di Energia in Italia*, Roma.