

**CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER  
L'ATTIVITA' DI TRASPORTO DI GAS NATURALE PER IL  
SECONDO PERIODO DI REGOLAZIONE**

Documento per la consultazione per la formazione di provvedimenti nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 29 marzo 2005, n. 53/05, ai fini della formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas, ai sensi dell'articolo 23, commi 2 e 3 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164

2 maggio 2005

## **Premessa**

*Il presente documento per la consultazione illustra le proposte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas naturale per il secondo periodo di regolazione.*

*Il processo di consultazione è svolto nell'ambito del procedimento avviato dall'Autorità con deliberazione 29 marzo 2005, n. 53/05, ai fini della formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas, ai sensi dell'articolo 23, commi 2 e 3 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164.*

*Il documento per la consultazione viene diffuso per offrire l'opportunità a tutti i soggetti interessati di presentare osservazioni e proposte. Prima che l'Autorità proceda all'emanazione dei provvedimenti previsti potranno anche essere organizzate audizioni con i soggetti interessati.*

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte, in forma scritta, entro e non oltre il 6 giugno 2005.*

***Osservazioni e proposte dovranno pervenire al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi: posta, fax o e-mail***

***Autorità per l'energia elettrica e il gas  
Direzione Tariffe  
piazza Cavour n.5 - 20121 Milano  
tel. 02-65.565.311  
fax 02-65.565.222***

***e-mail: [tariffe@autorita.energia.it](mailto:tariffe@autorita.energia.it)***

***sito internet: [www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it)***

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<i>1.1</i>	<i>Finalità.....</i>	<i>4</i>
<i>1.2</i>	<i>Il contesto normativo .....</i>	<i>4</i>
<i>1.3</i>	<i>Ambito di applicazione delle tariffe di trasporto .....</i>	<i>7</i>
<i>1.4</i>	<i>Il sistema tariffario del primo periodo di regolazione.....</i>	<i>9</i>
<i>1.5</i>	<i>Richieste di modifiche e integrazioni dell'ordinamento tariffario da parte dei soggetti interessati.....</i>	<i>14</i>
<b>2</b>	<b>L'ORDINAMENTO TARIFFARIO PER IL SECONDO PERIODO DI REGOLAZIONE DEL TRASPORTO .....</b>	<b>15</b>
<i>2.1</i>	<i>Indirizzi di carattere generale .....</i>	<i>15</i>
<i>2.2</i>	<i>Nuovi criteri di determinazione tariffaria.....</i>	<i>16</i>
<i>2.3</i>	<i>Durata del periodo di regolazione tariffaria.....</i>	<i>17</i>
<i>2.4</i>	<i>Modalità di determinazione del vincolo sui ricavi.....</i>	<i>18</i>
<i>2.4.1</i>	<i>La determinazione del capitale investito .....</i>	<i>18</i>
<i>2.4.2</i>	<i>Il tasso di remunerazione del capitale investito.....</i>	<i>20</i>
<i>2.4.3</i>	<i>La determinazione della quota di ammortamento .....</i>	<i>22</i>
<i>2.4.4</i>	<i>La determinazione dei costi operativi riconosciuti.....</i>	<i>23</i>
<i>2.5</i>	<i>Ricavi da bilanciamento della rete .....</i>	<i>25</i>
<i>2.6</i>	<i>Ripartizione dei ricavi.....</i>	<i>26</i>
<i>2.7</i>	<i>Tariffa per il servizio di misura.....</i>	<i>27</i>
<i>2.8</i>	<i>Il trattamento dei nuovi investimenti .....</i>	<i>28</i>
<i>2.9</i>	<i>Nuove reti e costituzione di nuove imprese.....</i>	<i>30</i>
<i>2.10</i>	<i>Aggiornamento annuale delle tariffe di trasporto.....</i>	<i>31</i>
<b>3</b>	<b>STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TARIFFARIA .....</b>	<b>34</b>
<i>3.1</i>	<i>I corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti.....</i>	<i>34</i>
<i>3.2</i>	<i>I corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto .....</i>	<i>37</i>
<i>3.4</i>	<i>Tariffe per il servizio di trasporto interrompibile .....</i>	<i>41</i>
<i>3.5</i>	<i>Il corrispettivo variabile.....</i>	<i>42</i>

# 1 INTRODUZIONE

## 1.1 Finalità

Il presente documento illustra gli orientamenti dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) in tema di regolazione delle tariffe di trasporto di gas naturale per il secondo periodo di regolazione.

Il processo di consultazione è svolto nell'ambito del procedimento avviato dall'Autorità con deliberazione 29 marzo 2005, n. 53/05, ai fini della formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto del gas per il secondo periodo di regolazione, ai sensi dell'articolo 23, commi 2 e 3 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00).

## 1.2 Il contesto normativo

Ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo n. 164/00, l'attività di trasporto del gas naturale è attività di interesse pubblico.

L'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 23 agosto 2004, n. 239 sul riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia (di seguito: legge n. 239/04) disciplina l'attività di trasporto e dispacciamento come attività di interesse pubblico e sottoposta agli obblighi di servizio pubblico derivanti dalla normativa comunitaria, dalla legislazione vigente e da apposite convenzioni con le autorità competenti.

Nell'ambito del quadro regolatorio individuato dal decreto legislativo n. 164/00, l'Autorità, con deliberazione 30 maggio 2001, n. 120/01 (di seguito: deliberazione n. 120/01), ha definito i criteri per la determinazione delle tariffe per le attività di trasporto del gas per il primo periodo di regolazione nel rispetto di quanto previsto in particolare:

- dall'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo n.164/00 che prevede, tra l'altro, che l'Autorità determina le tariffe per il trasporto e il dispacciamento di gas naturale:
  - in modo da assicurare una congrua remunerazione del capitale investito;
  - tenendo conto della necessità di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno;
- dall'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n.164/00 che prevede che:
  - le tariffe per il trasporto tengono conto in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto, e in secondo luogo della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza;
  - le tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti sono determinate in relazione ai punti di entrata e di uscita da tale rete, tenendo conto della distanza in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali.

Alcuni provvedimenti hanno successivamente modificato e integrato la deliberazione n. 120/01; in particolare si segnala la deliberazione 5 agosto 2004, n. 144/04 e la deliberazione 19 gennaio 2005, n. 5/05 che hanno integrato la disciplina tariffaria nel caso di avviamenti di punti di riconsegna che alimentano impianti per la produzione di

energia elettrica e la deliberazione 19 gennaio 2005, n. 6/05 che ha disposto la disciplina tariffaria relativamente ai casi di prelievi concentrati nei periodi fuori punta.

Con deliberazione dell'Autorità 21 dicembre 2001, n. 311/01 (di seguito: deliberazione n. 311/01) adottata ai sensi dell'articolo 2, comma 12, lettera f), della legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità ha emanato, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 21 del decreto legislativo n. 164/00, direttive per la separazione contabile e amministrativa, anche al fine di verificare i costi delle singole prestazioni. L'analisi dei dati trasmessi da parte degli esercenti a seguito degli obblighi previsti in tali direttive consente un costante monitoraggio della dinamica di tali costi, anche al fine di verificare l'assenza di sussidi incrociati tra diverse attività, come richiesto dall'articolo 25, comma 1, lettera e), della Direttiva 2003/55/CE.

E' stata inoltre emanata la deliberazione dell'Autorità 17 luglio 2002, n. 137/02 che, ai sensi dell'articolo 24, del decreto legislativo n. 164/00, fissa i criteri atti a garantire a tutti gli utenti della rete la libertà di accesso a parità di condizioni, la massima imparzialità e la neutralità del trasporto e del dispacciamento in condizioni di normale esercizio e gli obblighi dei soggetti che svolgono le attività di trasporto e dispacciamento. Sulla base di tali criteri e obblighi, le imprese di trasporto hanno conformato e predisposto i propri codici di rete e li hanno presentati all'Autorità per la loro approvazione.

L'Autorità, con deliberazioni 1 luglio 2003 n. 75/03 e 12 dicembre 2003 n. 144/03 ha approvato i codici di rete per il servizio dell'attività di trasporto rispettivamente delle società Snam Rete Gas Spa (di seguito: SRG Spa) ed Edison T&S Spa, successivamente divenuta Società Gasdotti Italiana (di seguito: SGI Spa).

La Direttiva 2003/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2003 relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la Direttiva 98/30/CE prevede all'articolo 18, paragrafo 1, che gli Stati membri garantiscono l'attuazione di un sistema di accesso dei terzi ai sistemi di trasporto basato su tariffe pubblicate, praticabili a tutti i clienti idonei, comprese le imprese di fornitura, ed applicato obiettivamente e senza discriminazioni tra gli utenti del sistema.

Gli Stati membri fanno sì che le tariffe o i relativi metodi di calcolo siano approvati prima dell'entrata in vigore dall'autorità di regolamentazione e che le tariffe e le metodologie, ove solo queste ultime siano approvate, siano pubblicate prima della loro entrata in vigore.

La Direttiva 2003/55/CE dispone inoltre all'articolo 25, paragrafo 2, che le autorità di regolamentazione hanno il compito di fissare o approvare, prima dell'entrata in vigore, quantomeno le metodologie usate per calcolare o stabilire i termini e le condizioni di connessione e accesso alle reti nazionali, ivi comprese le tariffe di trasporto e distribuzione. Tali tariffe o metodologie consentono che gli investimenti necessari nelle reti siano effettuati in modo da permettere agli stessi di assicurare il funzionamento delle reti.

Attualmente è in fase di discussione in Parlamento la legge di recepimento della Direttiva 2003/55/CE.

Il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale dispone<sup>1</sup>, all'articolo 3, paragrafo 1, che le tariffe devono essere trasparenti, tenere conto della necessità di integrità del sistema e del suo miglioramento e rispecchiare i costi effettivamente sostenuti garantendo nel contempo incentivi appropriati per quanto riguarda l'efficienza, incluso un appropriato rendimento degli investimenti, prendendo in considerazione, ove opportuno le analisi comparative delle tariffe da parte delle autorità di regolamentazione. Le tariffe devono essere applicate in modo non discriminatorio.

Le tariffe facilitano lo scambio efficiente di gas e la concorrenza, evitando allo stesso tempo la compensazione incrociata tra utenti della rete, fornendo incentivi per gli investimenti e mantenendo o realizzando l'interoperabilità delle reti di trasporto.

L'articolo 4, paragrafo 1, del medesimo Regolamento prevede che i gestori dei sistemi di trasporto garantiscono l'offerta di servizi su base non discriminatoria a tutti gli utenti della rete, forniscono servizi di accesso per i terzi sia continui che interrompibili, con il prezzo della capacità interrompibile che riflette la probabilità di interruzione, offrono agli utenti della rete servizi a lungo e a breve termine.

L'articolo 4, paragrafo 2, dispone che i contratti di trasporto sottoscritti, con data di inizio non standard o di durata inferiore a un contratto annuale di trasporto standard, non implicino tariffe arbitrariamente più elevate o più basse che non rispecchino il valore di mercato del servizio, secondo i principi di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

L'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), prevede che gli utenti della rete hanno facoltà di rivendere o subaffittare la capacità contrattuale non usata sul mercato secondario (il mercato della capacità oggetto di scambi diverso dal mercato primario).

L'articolo 1, comma 17 della legge n. 239/04 dispone che i soggetti che investono, direttamente o indirettamente, nella realizzazione di nuove infrastrutture di interconnessione tra le reti nazionali di trasporto di gas degli Stati membri dell'Unione europea e la rete di trasporto italiana, nella realizzazione di nuovi terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto e di nuovi stoccaggi in sotterraneo di gas naturale, o in significativi potenziamenti delle capacità delle infrastrutture esistenti tali da permettere lo sviluppo della concorrenza e di nuove fonti di approvvigionamento di gas naturale, possono richiedere, per la capacità di nuova realizzazione, un'esenzione dalla disciplina che prevede il diritto di accesso dei terzi. L'esenzione è accordata, caso per caso, per un periodo di almeno venti anni e per una quota di almeno l'80% della nuova capacità, dal Ministero delle attività produttive, previo parere dell'Autorità.

Con decreto del Ministro delle attività produttive sono definiti i principi e le modalità per il rilascio delle esenzioni e per l'accesso alla rete nazionale di gasdotti italiani nei casi previsti dal comma 17 nel rispetto di quanto previsto dalle disposizioni comunitarie in materia.

L'articolo 1, comma 18 della legge n. 239/04 dispone che i soggetti che investono, direttamente o indirettamente, nella realizzazione di nuove infrastrutture di interconnessione con Stati non appartenenti all'Unione europea ai fini dell'importazione

---

<sup>1</sup> Il Testo considerato nel documento di consultazione è relativo al documento "Posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale" del 25 ottobre 2004

in Italia di gas naturale o nel potenziamento della capacità di trasporto degli stessi gasdotti esistenti, hanno diritto, nei corrispondenti punti d'ingresso della rete nazionale dei gasdotti, all'allocazione prioritaria nel conferimento della corrispondente nuova capacità realizzata in Italia di una quota delle capacità di trasporto pari ad almeno l'80 per cento delle nuove capacità di importazione realizzate all'estero, per un periodo di almeno venti anni, e in base alle modalità di conferimento e alle tariffe di trasporto, stabilite dall'Autorità. Tale diritto è accordato dal Ministero delle attività produttive, previo parere dell'Autorità, che deve essere reso entro il termine di trenta giorni dalla richiesta, trascorso il quale si intende reso positivamente.

L'articolo 1, comma 20 della legge n. 239/04 dispone che la quota residua delle nuove capacità di trasporto ai punti di ingresso della rete nazionale di gasdotti di cui al comma 18, nonché la residua quota delle capacità delle nuove infrastrutture di interconnessione, dei nuovi stoccaggi in sotterraneo di gas naturale e dei nuovi terminali di rigassificazione di cui al comma 17, e dei potenziamenti delle capacità esistenti di cui allo stesso comma 17, sono allocate secondo procedure definite dall'Autorità in base a criteri di efficienza, economicità e sicurezza del sistema stabiliti con decreto del Ministro delle attività produttive.

### *1.3 Ambito di applicazione delle tariffe di trasporto*

Ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00 l'ambito della rete nazionale di gasdotti viene individuato con decreto del Ministero delle attività produttive, sentita l'Autorità e la Conferenza Unificata.

Il decreto del Ministero delle attività produttive 30 giugno 2004 ha provveduto all'aggiornamento della rete nazionale di gasdotti<sup>2</sup>, individuando due distinti elenchi:

- nell'allegato 1 l'elenco aggiornato dei metanodotti facenti parte della rete nazionale di gasdotti;
- nell'allegato 2 l'elenco dei gasdotti sottomarini di importazione di gas naturale da Stati non appartenenti all'Unione europea ubicati nel mare territoriale o nella piattaforma continentale italiana di cui all'articolo 30 della legge 12 dicembre 2002, n. 273 (di seguito: legge n. 273/02) e dei gasdotti di coltivazione utilizzati anche per l'importazione di gas naturale, per i quali si applicano condizioni di accesso specifiche, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 164/00.

L'articolo 30, della legge n. 273/02 dispone che per i gasdotti sottomarini di importazione di gas naturale da Stati non appartenenti all'Unione europea ubicati nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana, le modalità di applicazione delle disposizioni del decreto legislativo n. 164/00 sono demandate ad accordi tra lo Stato italiano e gli altri Stati interessati, comunque nel rispetto della Direttiva 98/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno del 1998, sentite le imprese di trasporto interessate. In conseguenza, le tariffe di trasporto determinate ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 164/00 per la rete nazionale di gasdotti non si

---

<sup>2</sup> La prima individuazione della rete nazionale di gasdotti è avvenuta con decreto del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato 22 dicembre 2000.

applicano alla parte di tali gasdotti ubicata entro il mare territoriale italiano delle società Transmediterranean Pipeline Company Ltd e Greenstream BV.

Tuttavia, con la segnalazione dell'Autorità al Parlamento e al Governo in materia di terzietà della rete nazionale, degli stoccaggi e di sviluppo concorrenziale del mercato del gas naturale del 27 gennaio 2005 (di seguito: segnalazione dell'Autorità al Parlamento e al Governo del 27 gennaio 2005), l'Autorità ha indicato la necessità di prevedere alcuni interventi indispensabili per rendere più competitivo il mercato del gas. Tra questi, il ruolo attivo che Snam Rete Gas deve avere nello sviluppo di nuovi progetti di interconnessione internazionale necessari a garantire la necessaria flessibilità e sicurezza del sistema nazionale degli approvvigionamenti.

Pertanto relativamente alla realizzazione di nuovi gasdotti on-shore o off-shore o potenziamento degli esistenti, l'Autorità intende garantire all'impresa di trasporto il riconoscimento degli investimenti effettuati ai fini della determinazione della tariffa.

In questo caso risulta conseguente che i soggetti che utilizzeranno tali strutture non potranno che adeguarsi al sistema tariffario che ingloba tali costi.

Relativamente alla rete nazionale di gasdotti, le imprese che svolgono attività di trasporto sono la SRG Spa, che ha in esercizio 7.992 km di rete, e la SGI, che ha in esercizio 120 km di rete, per complessivi 8112 km di rete.

Per quanto riguarda la rete regionale di gasdotti, le imprese che svolgevano attività di trasporto all'inizio del primo periodo di regolazione erano la SRG e SGI.

Per l'anno termico 2004/2005 sono state approvate le tariffe di trasporto della società Retragas Spa del gruppo Asm Brescia Spa e nel medesimo anno termico la Comunità montana della Valtellina si è avvalsa della libertà tariffaria per il primo anno di attività di trasporto.

Alla luce delle numerose richieste di riclassificazione delle reti di distribuzione in reti regionali di trasporto, ed in mancanza di criteri che consentano di separare in maniera netta le reti regionali di gasdotti dalle reti di distribuzione, l'Autorità ha manifestato al Ministero delle attività produttive l'esigenza di un intervento legislativo in materia di attività di trasporto del gas, in modo che si possa definire l'ambito delle reti regionali di gasdotti, in coerenza con quanto già avviene per la rete nazionale, e introdurre un'autorizzazione per l'attività di trasporto secondo modelli già introdotti con il decreto legislativo n. 164/00.

Il Ministero delle attività produttive, concordando sulla necessità di intervenire in sede legislativa, in attesa dell'attuazione della Direttiva 2003/55/CE, ha ritenuto necessario sospendere ogni iniziativa in corso e futura che tenda a preconstituire situazioni di fatto, rimandando, nell'ambito dei poteri di indirizzo di cui all'articolo 28, del decreto legislativo n. 164/00, a successive disposizioni che individuino, tra gli altri, una serie di criteri per l'identificazione di una rete di trasporto regionale, chiariscano le competenze degli enti locali interessati e precisino gli obblighi di esercizio, sicurezza, qualità, struttura organizzativa e indipendenza cui assoggettare le imprese di trasporto regionali.

Per quanto riguarda la ricaduta tariffaria delle scelte che verranno effettuate, l'Autorità intende seguire almeno i seguenti due criteri base:



- ogni riclassificazione delle reti esistenti dovrà comportare l'invarianza dei costi coperti dalle tariffe nel momento in cui tale riclassificazione diviene operativa;
- nel caso in cui tali tratti di rete non vengano affidati in gestione a imprese di trasporto ma rimangano nelle disponibilità del cliente finale o del soggetto che le ha realizzate, si dovranno costituire specifiche imprese di trasporto sia per rispettare l'obbligo di garantire l'accesso al sistema per i nuovi punti di riconsegna che venissero realizzati lungo il loro percorso, sia per garantire il rispetto degli obblighi di sicurezza e qualità del servizio, individuando un soggetto responsabile della gestione e della manutenzione di tali tratti di rete.

Infine, sempre in riferimento all'ambito di competenza del presente documento di consultazione, si precisa che la disciplina degli allacciamenti sarà trattata con successivi provvedimenti. Se e nella misura in cui saranno previsti corrispettivi di allacciamento, questi concorreranno a definire la copertura dei costi e, di conseguenza, il vincolo annuale dei ricavi tariffari. In tal modo è possibile trattare separatamente le due discipline prevedendo però che entrambe si integrino in un unico meccanismo tariffario.

#### *1.4 Il sistema tariffario del primo periodo di regolazione*

I criteri relativi al sistema tariffario del primo periodo di regolazione sono stati definiti con la deliberazione n. 120/01. La definizione dei ricavi di riferimento ha comportato l'identificazione degli elementi di costo relativi all'attività di trasporto in modo tale da garantire sia la copertura dei costi operativi sia di quelli di capitale inclusa una congrua remunerazione del capitale investito secondo le disposizioni del decreto legislativo n.164/00.

I ricavi di riferimento si riferiscono sia alla rete esistente all'inizio del periodo di regolazione, sia agli investimenti realizzati nel corso del periodo di regolazione. I ricavi sono stati integrati da fattori correttivi, che garantiscono all'impresa di trasporto la copertura di una quota parte consistente dei propri costi indipendentemente dalle oscillazioni che si dovessero verificare nei driver che determinano il livello dei ricavi. La struttura della tariffa di trasporto della rete nazionale di gasdotti si basa sulla metodologia *entry-exit*. Tale scelta è avvenuta per diversi motivi:

- rispetta le indicazioni del decreto legislativo n. 164/00 che ha introdotto come criterio tariffario la determinazione delle tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti anche in relazione ai punti di entrata e di uscita dalla rete tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali;
- rappresenta una soluzione più idonea in una rete interconnessa come quella italiana rispetto alla tariffa a distanza;
- riconosce i costi legati prioritariamente alla capacità, tenendo conto sia della quantità effettivamente trasportata che della distanza per quanto riguarda la rete nazionale;
- in analogia al caso inglese, il meccanismo agevola il progressivo sganciamento dei flussi commerciali da quelli fisici e permette la creazione di un punto di scambio, rappresentato dalla rete nazionale di gasdotti, dove è possibile

scambiare capacità e quantità di gas tra i diversi operatori; esso costituisce dunque il naturale presupposto per lo sviluppo sia del mercato *spot* per il gas, sia del mercato secondario delle capacità di trasporto;

- per le sue caratteristiche favorevoli alla concorrenza tra diversi operatori, il sistema *entry exit* è stato indicato dal Forum di Madrid<sup>3</sup> come il modello che meglio assicura l'obiettivo della creazione di un mercato del gas a livello europeo; molti Paesi europei hanno adottato di recente tale modello tariffario.

La ripartizione tra componente *capacity* della tariffa di trasporto (corrispettivi di capacità e corrispettivo fisso) e componente variabile (corrispettivi per i volumi trasportati) dei ricavi è stata inizialmente fissata pari, rispettivamente, al 70% e al 30%. In tal modo si è inteso fornire da un lato la certezza del ricavo dall'altro fornire un incentivo alle imprese di trasporto cui sono assicurati maggiori ricavi in ragione dei maggiori volumi trasportati, con l'intento di promuovere la massima efficienza nell'utilizzo dei gasdotti. Si permette pertanto all'impresa di trasporto di incrementare la redditività e conseguire una remunerazione del capitale investito superiore a quella riconosciuta dall'Autorità. Per contro in tal modo si persegue la finalità di attenuare le penalizzazioni territoriali di cui possono soffrire le aree in cui sono minori le densità di consumo rispetto al costo dei gasdotti ed i coefficienti di utilizzazione delle capacità disponibili<sup>4</sup>.

I ricavi riconosciuti vengono aggiornati annualmente sulla base di meccanismi di adeguamento che prevedono un incremento pari all'inflazione dell'anno solare precedente e una riduzione pari a un tasso di recupero di produttività definito per tutto il periodo di regolazione, che riflette un obiettivo di miglioramento della produttività per le imprese di trasporto. Tale meccanismo di aggiornamento ha una natura ibrida:

- rappresenta un limite massimo ai ricavi (*revenue cap*), in quanto determina il loro ammontare complessivo indipendentemente dai volumi trasportati. Il recupero di produttività per tale componente è pari al 2%;
- rappresenta un limite massimo al corrispettivo unitario (*price cap*) in quanto si applica a tale corrispettivo unitario relativo ai volumi e non ai ricavi complessivi derivanti dai volumi trasportati. Il recupero di produttività per tale componente è pari al 4,5%.

---

<sup>3</sup> Si vedano le conclusioni del VI Forum di Madrid ("The representatives of the CEER, the Commission, most Member States, consumers, traders and GEODE confirmed their view that an "entry-exit" tariff structure would in principle best facilitate the development of competition in the European gas market") e i documenti discussi al VII Forum di Madrid (<http://europa.eu.int/comm/energy/gas/madrid>).

<sup>4</sup> L'effetto di perequazione è tanto maggiore quanto più elevata è la quota di costo attribuita al corrispettivo variabile, che, ai sensi del citato articolo 23, comma 3, deve comunque avere un ruolo secondario. Inoltre, l'attribuzione di una parte dei costi fissi di trasporto al corrispettivo variabile consente una ripartizione più equilibrata tra trasportatori ed utenti dei rischi derivanti da andamenti della domanda complessiva di gas difforni rispetto alle previsioni, per ragioni climatiche, macroeconomiche, o per motivi connessi con l'andamento dei mercati energetici, le politiche ambientali o fiscali, o con altri fattori esterni difficilmente controllabili dall'industria del settore. Una completa attribuzione dei costi fissi di trasporto ai corrispettivi di capacità esonera il trasportatore da tali rischi, lasciandoli agli utenti del sistema e ai consumatori finali.

La finalità di incentivare il massimo utilizzo delle capacità di trasporto disponibili ha indotto a lasciare alle imprese i possibili maggiori ricavi derivanti da un aumento delle quantità trasportate, definendo il corrispettivo variabile all'inizio del periodo di regolazione e prevedendone il successivo aggiornamento in base al meccanismo del *price cap* indipendentemente dalle quantità trasportate.

Nel secondo periodo di regolazione almeno il 50% degli eventuali benefici risultanti da aumenti di produttività superiori a quelli prefissati per il primo periodo di regolazione sono lasciati alle imprese.

Per quanto riguarda la rete regionale di trasporto si è individuata un unico corrispettivo a livello nazionale, specifico per ciascuna impresa di trasporto. Tale impostazione è stata determinata dal fatto che sulla rete regionale la distanza risulta di difficile individuazione (rispetto alla rete nazionale) ed ha permesso di limitare le differenze in termini di dotazioni infrastrutturali esistenti, in particolare nel Sud Italia, come richiesto dal decreto legislativo n. 164/00. Per evitare la realizzazione di allacciamenti diretti, il corrispettivo viene ridotto nel caso in cui il punto di riconsegna sia distante meno di 15 chilometri dalla rete nazionale di gasdotti.

Sono previsti inoltre riduzioni tariffarie per gli utenti del servizio di trasporto che decidono di finanziare i potenziamenti degli impianti e delle reti in tratti di loro interesse.

Il corrispettivo variabile è unico a livello nazionale ed è stato definito con riferimento al complesso delle imprese di trasporto.

Il corrispettivo fisso del punto di riconsegna è stato definito da ciascuna impresa con riferimento al 3% del vincolo sui ricavi complessivi ed è articolato in funzione delle tipologie di apparecchiature installate e del volume annuo del punto di riconsegna. Tale corrispettivo è stato introdotto come elemento di degressività nel primo periodo di regolazione, ma nel tempo si è trasformato di fatto in una barriera all'entrata sul mercato finale per nuovi operatori. Inoltre, la sua determinazione avviene *ex post*, una volta noti il numero e le ripartizioni di capacità degli *shipper* sul punto di riconsegna.

Al di là degli effetti distorcenti sulla concorrenza, va sottolineato comunque l'aspetto positivo connesso all'articolazione del corrispettivo secondo la tipologia degli strumenti di misura, che potrebbe essere utilizzata come incentivo a migliorare i relativi sistemi. In ogni caso, l'ammontare complessivo dei ricavi da corrispettivo fisso è risultato in media superiore ai costi effettivi delle attività sottese.

**Tabella 1 – Corrispettivi unitari di capacità relativi ai punti di entry della rete di trasporto nazionale del primo periodo di regolazione espressi in euro/a/Smc/gg**

CPe	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
Mazara del Vallo	3,032460	2,731958	2,142874	1,945701	-35,8%
Gela				1,781302	
Passo Gries	0,338364	0,301757	0,298082	0,334000	-1,3%
Tarvisio	0,857216	0,711128	0,645104	0,643004	-25,0%
Gorizia	0,857216	0,711128	0,516836	0,446232	-47,9%
Gnl Panigaglia	0,613272	0,595533	0,540838	0,469023	-23,5%
Nord Occidentale	0,077469	0,077469	0,077469	0,059549	-23,1%
Nord Orientale	0,104647	0,077469	0,101644	0,175502	67,7%
Rubicone	0,077469	0,112715	0,121319	0,122429	58,0%
Falconara	0,494016	0,476509	0,438506	0,395888	-19,9%
Pineto	0,720943	0,698533	0,631000	0,546694	-24,2%
San Salvo	0,559849	0,517729	0,471894	0,451709	-19,3%
Candela	0,633425	0,614680	0,553680	0,484837	-23,5%
Monte Alpi	0,905488	0,862638	0,765278	0,681442	-24,7%
Crotone	2,026530	1,885737	1,649910	1,441566	-28,9%
Gagliano	2,174299	2,020059	1,765982	1,543449	-29,0%
<b>Stoccaggi Eni-Divisione Agip</b>					
Edison Gas	0,174442	0,161823	0,159403	0,169867	-2,6%

**Tabella 2 – Corrispettivi unitari di capacità relativi ai punti di exit della rete di trasporto nazionale del primo periodo di regolazione espressi in euro/a/Smc/gg**

CPu	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
Friulana	0,841763	0,767583	0,538638	0,587749	-30,2%
Trentino/Veneta	0,986886	0,822427	0,678954	0,694011	-31,2%
Lombardia orient.	1,076087	0,959557	0,776143	0,769463	-27,9%
Lombardia occid.	1,276102	1,060067	0,879253	0,896149	-31,1%
Nord Piemontese	1,535033	1,278973	1,077001	1,098287	-29,8%
Sud Piemontese e Ligure	1,276102	1,060067	0,879253	0,896149	-31,1%
Emiliana/Ligure	0,986886	0,822427	0,678954	0,694011	-31,2%
Basso Veneta	0,862372	0,756084	0,600136	0,601473	-30,4%
Toscana/Lazio	0,858547	0,669824	0,585215	0,605234	-31,8%
Romagnola	0,697670	0,584786	0,478656	0,491873	-31,4%
Umbro/Marchigiano	0,569331	0,432183	0,384917	0,410508	-32,4%
Marchigiano/Abruzzese	0,524838	0,521080	0,473413	0,435380	-9,8%
Laziale	0,659117	0,583876	0,516657	0,460310	-21,6%
Lucano/Pugliese	0,735951	0,625054	0,528678	0,537870	-28,2%
Campana	0,521476	0,409057	0,372240	0,335732	-28,6%
Calabrese	0,446735	0,387413	0,328380	0,335732	-26,5%
Siciliana	0,157519	0,149773	0,128081	0,133594	-18,7%

**Tabella 3 – Corrispettivi unitari di capacità della rete di trasporto regionale applicati da Snam Rete Gas nel primo periodo di regolazione, espressi in euro/a/Smc/gg**

	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
CRr					
CRr	1,312991	1,249947	1,182195	1,279798	-2,5%

**Tabella 4 – Corrispettivi fissi applicati da Snam Rete Gas nel primo periodo di regolazione espressi in euro/a**

CF	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
A	3.098,700000	3.120,390900	3.132,872464	3.148,536826	1,6%
B	7.746,800000	7.801,027600	7.832,231710	7.871,392869	1,6%
C	17.570,600000	17.693,594200	17.764,368577	17.853,190420	1,6%

**Tabella 5 – Corrispettivi variabili del primo periodo di regolazione espressi in euro/GJ**

CV	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
CV	0,176549	0,173371	0,167255	0,164529	-6,8%
CV <sup>P</sup>	0,0000	0,003955	0,008176	0,011736	
Totale CV	0,176549	0,177326	0,175431	0,176265	-0,2%

**Tabella 6 – Corrispettivi unitari di capacità della rete di trasporto regionale applicati da Edison T&S (attuale SGI) nel primo periodo di regolazione, espressi in euro/a/Smc/gg**

	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
CRr					
CRr	1,801000	1,638625	1,589120	1,676970	-6,9%

**Tabella 7 – Corrispettivi fissi applicati da Edison T&S (attuale SGI) nel primo periodo di regolazione espressi in euro/a**

CF	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	Delta % 2004 su 2001
A	31,000000	31,217000	31,341868	31,498577	1,6%
B	2.141,300000	2.156,289100	2.164,914256	2.175,738828	1,6%
C	5.183,700000	5.219,985900	5.240,865844	5.267,070173	1,6%

Per quanto riguarda gli incentivi ai nuovi investimenti, la deliberazione n. 120/01 ha previsto un sistema di incentivi destinati all'estensione e al potenziamento della rete di trasporto. Gli incrementi patrimoniali derivanti da tali investimenti vengono remunerati con una componente addizionale di ricavo a partire dall'anno termico successivo all'anno solare in cui l'investimento entra in esercizio così suddivisa:

- per la capacità, un ricavo addizionale pari al 7,47% del valore dell'incremento patrimoniale relativo agli investimenti;
- per i volumi, un corrispettivo unitario integrativo in misura pari al 4,98% dell'incremento patrimoniale diviso per i volumi trasportati nell'anno 2000.

Mentre il ricavo addizionale per la capacità è riconosciuto per ciascun anno termico fino alla fine del primo periodo di regolazione, il corrispettivo unitario integrativo viene riconosciuto in ciascuno dei sei anni termici successivi all'entrata in esercizio dell'investimento. Tali ricavi aggiuntivi non sono soggetti a rettifiche annuali e a recuperi di produttività.

Alla fine del primo periodo di regolazione il valore degli incrementi patrimoniali derivanti da nuovi investimenti sarà considerato parte del nuovo capitale investito netto riconosciuto ai fini della determinazione delle tariffe per il periodo di regolazione che decorre dall'1 ottobre 2005.

Alle nuove imprese che intraprendono l'attività di trasporto attraverso nuove reti in considerazione della difficoltà insita nella fase di avviamento ed allo scopo di favorire lo sviluppo di nuovi soggetti, è consentita piena libertà di determinazione delle tariffe per il primo anno termico di attività.

### *1.5 Richieste di modifiche e integrazioni dell'ordinamento tariffario da parte dei soggetti interessati*

Durante il primo periodo di regolazione tariffaria sono state richieste da parte degli utenti del servizio alcune modifiche e integrazioni dell'ordinamento tariffario, tra le quali di seguito si segnalano:

- opportunità di introdurre parametrizzazioni degli elementi di costo del servizio che assicurino una degressività della tariffa di trasporto;
- maggiore stabilità della tariffa in relazione al meccanismo di aggiornamento annuale, in modo da evitare variabilità dei corrispettivi non determinate da una corrispondente variazione dei costi effettivi;
- maggiore articolazione nell'offerta di servizi di trasporto agli utenti, che recepiscano durate del servizio inferiori all'anno e che si differenzino in funzione della stagionalità;
- migliore articolazione del corrispettivo fisso che ha determinato barriere all'entrata nei casi di società di vendita che acquisiscono clienti in maniera non aggregata in impianti di distribuzione alimentati da più punti di riconsegna.

Relativamente al tema della maggior flessibilità dei servizi di trasporto e riprendendo quanto già descritto nella presentazione del contesto normativo (vedi paragrafo 1.2),

l'Autorità, già durante il primo periodo di regolazione, ha emesso provvedimenti in materia di avviamento di punti di entrata interconnessi con l'estero o con terminali di Gnl e di punti di riconsegna che alimentano impianti per la produzione di energia elettrica direttamente connessi alla rete di trasporto e in materia di punti di riconsegna per i quali l'utente si impegna ad effettuare prelievi concentrati in periodi fuori punta.

## **2 L'ORDINAMENTO TARIFFARIO PER IL SECONDO PERIODO DI REGOLAZIONE DEL TRASPORTO**

### *2.1 Indirizzi di carattere generale*

Con la segnalazione dell'Autorità al Parlamento e al Governo del 27 gennaio 2005, basata sulle conclusioni dell'istruttoria conoscitiva sul mercato del gas condotta congiuntamente dall'Autorità Garante per la concorrenza e per il mercato e dall'Autorità pubblicata il 17 giugno 2004, l'Autorità ha formulato osservazioni e proposte per lo sviluppo concorrenziale del mercato del gas, elemento essenziale per la competitività complessiva del Paese.

Tra le misure individuate si segnalano quelle che pongono le imprese di trasporto nelle migliori condizioni per lo sviluppo delle infrastrutture essenziali che garantiscano la sicurezza e l'adeguatezza degli approvvigionamenti e concorrano alla disponibilità di un'offerta di capacità in grado di assicurare le migliori condizioni per lo sviluppo di un mercato concorrenziale.

Infatti, l'istruttoria conoscitiva congiunta con l'Autorità Garante per la concorrenza e per il mercato ha evidenziato come lo sviluppo di una effettiva concorrenza sia strettamente condizionato dall'ingresso di nuovi operatori indipendenti dall'*incumbent* nell'approvvigionamento di gas a condizioni competitive e che una sufficiente flessibilità di offerta possa essere garantita da un'offerta di capacità di trasporto in grado di assicurare adeguati margini rispetto alla esigenza della domanda.

L'avvio di nuovi progetti (terminali di Gnl e potenziamenti di gasdotti esistenti o nuove infrastrutture di importazione) ancor più se non tarati esattamente su quote predeterminate di domanda, rappresenta quindi un'importante occasione per l'avvio della concorrenza.

Si ritiene che, ai fini della determinazione delle tariffe per il secondo periodo di regolazione, sia opportuno:

- assicurare lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, anche per garantire un'offerta di capacità che assicuri adeguati margini rispetto alla esigenza di sviluppo della domanda;
- in tale prospettiva introdurre condizioni in grado di permettere lo sviluppo, in maniera coordinata con le infrastrutture nazionali, anche di infrastrutture di interconnessione su linee strategiche per il nostro Paese, e di prevenire possibili condizionamenti derivanti dal loro controllo da parte dell'operatore dominante, a garanzia dello sviluppo della concorrenza nel mercato interno ed a supporto di una prospettica funzione di *hub* del territorio italiano per il resto del continente europeo;

- sviluppare le condizioni per creare un mercato *spot* del gas e della relativa capacità di trasporto che permetta di rilassare il vincolo concorrenziale imposto dalla prevalenza di contratti di tipo *take or pay*;
- tutelare il cliente finale, in particolare confermando anche per il nuovo periodo di regolazione misure a garanzia delle aree con minori dotazioni infrastrutturali, nel rispetto dei vincoli normativi imposti dal decreto legislativo n. 164/00;
- definire criteri che comportino il più possibile la determinazione delle posizioni di costo degli utenti *ex-ante*.

## 2.2 Nuovi criteri di determinazione tariffaria

Alla luce pertanto dell'esperienza del primo periodo di regolazione, tenuto conto delle richieste di modifica e integrazione sopra descritte, nonché degli indirizzi generali sopra richiamati, per il secondo periodo di regolazione l'Autorità formula le proposte di seguito descritte.

Con riferimento alla determinazione dei livelli tariffari:

- confermare i meccanismi della deliberazione n. 120/01 per la determinazione e l'aggiornamento del capitale investito netto;
- applicare un tasso di remunerazione del capitale investito "storico" (esclusi i nuovi investimenti) compreso in un intervallo tra il 6,2% e il 7,1%;
- applicare per la determinazione dei costi operativi riconosciuti il criterio del *profit sharing*, riconoscendo alle imprese la metà degli ulteriori recuperi di produttività realizzati in eccesso rispetto a quelli prefissati ai sensi della deliberazione n. 120/01;
- incentivare i nuovi investimenti mediante il riconoscimento di una componente di ricavo addizionale, calcolata come somma della quota di ammortamento relativo a tali investimenti e della quota di remunerazione del valore dei medesimi, riconoscendo un tasso di remunerazione maggiorato rispetto a quello riconosciuto sul capitale esistente al termine dell'esercizio 2004 e per una durata superiore al periodo di regolazione in funzione delle diverse tipologie di investimento;
- garantire la remunerazione dei nuovi investimenti effettuati, indipendentemente dai volumi trasportati;
- mantenere l'attuale meccanismo di riconoscimento dei costi sostenuti per la compressione e le perdite di rete;
- mantenere l'attuale meccanismo di riconoscimento dei costi sostenuti per il bilanciamento della rete;
- garantire una maggior stabilità tariffaria durante il periodo di regolazione, rivedendo il meccanismo di conguaglio.

Con riferimento alla struttura e all'articolazione tariffaria:

- mantenere la ripartizione iniziale dei ricavi 70:30 tra le componenti *capacity* e *commodity*;



- confermare il modello tariffario *entry-exit* per la determinazione dei corrispettivi di capacità sulla rete nazionale di gasdotti e i vincoli adottati nella deliberazione n. 120/01;
- migliorare la flessibilità nell'offerta di servizi da parte delle imprese di trasporto, introducendo la possibilità di conferimenti e tariffe per periodi inferiori all'anno per i punti di entrata, in conformità al Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale;
- individuare corrispettivi specifici di uscita per il trasporto di transito del gas sulla rete nazionale di gasdotti, confermando per tali trasporti l'applicazione di corrispettivi variabili ridotti riferiti alla sola rete nazionale di gasdotti;
- mantenere una tariffa regionale unica e non differenziata per regioni per garantire il rispetto al vincolo imposto dal decreto legislativo n. 164/00 di attenuazione delle penalizzazioni territoriali;
- eliminare il corrispettivo fisso di abbonamento;
- confermare la previsione di tariffe agevolate per il servizio di trasporto interrompibile.

### 2.3 *Durata del periodo di regolazione tariffaria*

Al fine di garantire una maggiore stabilità tariffaria durante il periodo di regolazione e di provvedere ad una revisione della futura tariffa di trasporto coerente con l'aggregazione territoriale che sarà adottata a partire dal prossimo periodo di regolazione dell'attività di distribuzione, l'Autorità intende proporre una durata del periodo di regolazione del trasporto pari a tre anni termici.

In tal modo l'inizio del prossimo periodo di regolazione tariffaria dell'attività di trasporto e dell'attività di distribuzione verrebbero a coincidere a partire dall'1 ottobre 2008.

La durata ridotta del periodo di regolazione del trasporto è da intendersi come fatto contingente; tale durata, a partire dal 1 ottobre 2008, ritornerebbe ad essere di 4 anni termici in sincronia con il periodo regolatorio della distribuzione.

*Punto di discussione n. 1. Si ritiene condivisibile la proposta di adottare transitoriamente una durata del periodo di regolazione tariffaria del trasporto pari a tre anni termici? In caso di risposta negativa, per quale motivo? Quali alternative si suggeriscono?*

#### *2.4 Modalità di determinazione del vincolo sui ricavi*

La determinazione del vincolo sui ricavi rappresenta il riferimento nel rispetto del quale gli operatori possono fissare le tariffe di trasporto.

Ai sensi dell'articolo 23, comma 2 del decreto legislativo n. 164/00 il vincolo sui ricavi dell'attività di trasporto deve garantire sia la copertura dei costi operativi che di quelli di capitale, oltre a una congrua remunerazione del capitale investito.

Sono quindi valutati:

- il livello di investimento riconosciuto ai fini regolatori;
- il rendimento sul capitale investito netto;
- gli ammortamenti economico-tecnici relativi agli immobilizzi patrimoniali riconosciuti per l'esercizio dell'attività di trasporto;
- i costi operativi riconosciuti per l'esercizio economico.

##### *2.4.1 La determinazione del capitale investito*

Per ciascuna impresa di trasporto, il capitale investito netto riconosciuto per l'attività di trasporto all'inizio del nuovo periodo regolatorio sarà calcolato (in coerenza con quanto previsto dalla deliberazione n. 120/01) con il metodo del costo storico rivalutato tenuto conto dei nuovi investimenti, delle dismissioni effettuate e dei contributi di terzi intervenuti nel primo periodo regolatorio.

Infatti, l'articolo 11, comma 7 della deliberazione n. 120/01 dispone che il valore del capitale investito netto riconosciuto ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto per il secondo periodo di regolazione che decorre dall'1 ottobre 2005 è dato dal valore del capitale riconosciuto in sede di prima applicazione della delibera medesima, al quale sono sommati gli incrementi patrimoniali relativi ai nuovi investimenti di cui all'articolo 4 e detratte le quote di ammortamento, nonché le dismissioni valutate secondo i criteri di cui all'articolo 3, comma 5, della medesima deliberazione, tenuto conto dell'inflazione del periodo di regolazione.

Il capitale investito netto del secondo periodo di regolazione sarà pertanto calcolato applicando al costo storico delle immobilizzazioni realizzate a partire dall'anno 1950 (considerate in sede di prima definizione delle tariffe di trasporto) e agli incrementi patrimoniali relativi ai nuovi investimenti realizzati tra il 2001 e il 2004 (come comunicati dalle imprese di trasporto ai sensi dell'articolo 4 della deliberazione n. 120/01) al netto delle dismissioni effettuate, la metodologia del costo storico rivaluto prevista all'articolo 3 della medesima deliberazione.

Relativamente ai nuovi investimenti realizzati dalle società di trasporto nel corso del primo periodo di regolazione, eventuali contributi versati da pubbliche amministrazioni saranno portati a detrazione dal valore degli incrementi patrimoniali a cui si riferiscono.

Ai fini del calcolo del capitale investito vengono considerati anche gli incrementi patrimoniali utilizzati per lo svolgimento dell'attività di trasporto presenti nel bilancio di soggetti diversi dall'impresa stessa.

Agli utenti che, a partire dall'anno 2001, hanno contribuito o contribuiranno finanziariamente agli investimenti con quote superiori a quelle che saranno definite dalle regole di allacciamento, vengono riconosciuti sconti, pari alla remunerazione del maggior onere sostenuto e dei relativi ammortamenti e per un periodo pari alla vita utile dell'investimento.

Relativamente ai contributi versati coerenti con la disciplina degli allacciamenti, si intende portare tali contributi direttamente a detrazione del valore degli incrementi patrimoniali relativi ai nuovi investimenti, senza che l'impresa di trasporto riconosca alcuna riduzione tariffaria nei confronti dei soggetti che hanno versato il contributo.

*Punto di discussione n. 2. Si ritiene condivisibile la proposta di riconoscere per gli investimenti eccedenti i contributi di allacciamento uno sconto comprensivo della quota di ammortamento a chi contribuisce finanziariamente agli investimenti?*

*Punto di discussione n. 3. Si ritiene condivisibile la proposta relativa ai contributi di allacciamento?*

Per la rivalutazione dell'attivo immobilizzato si intende confermare l'utilizzo del deflatore degli investimenti fissi lordi pubblicato dall'Istat in quanto consente di ottenere una rivalutazione monetaria congruente degli investimenti storici effettuati nell'attività di trasporto.

Ai fini del calcolo del fondo ammortamento tecnico sono confermate le categorie di cespiti e la durata delle vite utili tecniche previste nel primo periodo di regolazione.

Il capitale investito netto sarà aggiornato annualmente, tenendo conto del fondo di ammortamento come valutato al comma precedente.

La deliberazione n. 120/01 ha previsto la definizione del capitale investito netto con riferimento all'attivo immobilizzato, ponendo pari a zero il valore del capitale circolante netto in quanto dall'analisi dei dati di bilancio al 31 dicembre 1999, risultava di importi non significativi e di segno negativo.

Al fine di garantire la continuità operativa sul piano gestionale delle società di trasporto del gas, anche per il secondo periodo di regolazione, si intende considerare nullo l'effetto del capitale circolante sul valore del capitale investito netto.

*Punto di discussione n. 4. Si condivide la metodologia proposta per il calcolo del capitale investito netto riconosciuto?*

*Punto di discussione n. 5. Si condivide la proposta di considerare nullo il valore del capitale circolante netto? In alternativa, si ritiene opportuno, in analogia alla disciplina tariffaria della trasmissione elettrica, riconoscere un valore di capitale circolante netto pari ad un valore percentuale forfetario delle immobilizzazioni materiali nette? In caso di risposta affermativa, quale valore e per quale motivo?*

#### 2.4.2 Il tasso di remunerazione del capitale investito

Coerentemente con le decisioni adottate per il primo periodo regolatorio, anche per il secondo periodo di regolazione, ai fini del riconoscimento di una congrua remunerazione del capitale investito netto, si intende applicare un tasso di remunerazione che assicuri alle imprese di trasporto le risorse per la copertura degli oneri relativi alle forme di finanziamento, capitale di rischio e debito, dell'attività di distribuzione del gas.

Il tasso di remunerazione è fissato in modo da garantire ai portatori di capitale (di rischio e di debito) dell'impresa una remunerazione comparabile a quella che potrebbero ottenere sul mercato investendo in attività con un analogo profilo di rischio.

L'Autorità intende determinare il tasso di rendimento del capitale investito come media ponderata del tasso di rendimento sul capitale di rischio e di quello sul debito (*Weighted Average Cost of Capital, WACC*), utilizzando la seguente formula per determinare un tasso reale *pre-tax*:

$$WACC(pre\ tax) = \frac{\left[ 1 + \left( \frac{Ke}{(1-T)} * \frac{E}{(E+D)} + Kd * \frac{(1-tc)}{(1-T)} * \frac{D}{(E+D)} \right) \right]}{1 + rpi} - 1$$

dove:

- $Ke$  è il tasso nominale di rendimento del capitale di rischio;
- $E$  è il capitale di rischio;
- $D$  è l'indebitamento;
- $Kd$  è il tasso di rendimento nominale sull'indebitamento;
- $tc$  è l'aliquota fiscale per il calcolo dello scudo fiscale degli oneri finanziari;
- $T$  è l'aliquota teorica di incidenza delle imposte (compresa l'IRAP) sul risultato d'esercizio;
- $rpi$  è il tasso di inflazione.

La formula sopra riportata si discosta parzialmente da quella utilizzata nel primo periodo di regolazione, ma tiene conto del fatto che le imposte pagate dalle imprese si applicano ai profitti nominali e non a quelli reali. Essa inoltre risulta coerente con la formula applicata per la recente determinazione delle tariffe per il servizio di distribuzione del gas e per le tariffe dei servizi di trasmissione, distribuzione, misura e vendita dell'energia elettrica.

Con riferimento al tasso di rendimento del capitale di rischio si intende utilizzare anche per il nuovo periodo regolatorio il metodo del Capital Asset Pricing Model (CAPM), metodo comunemente impiegato nei mercati finanziari per determinare il rendimento richiesto dagli investitori per attività caratterizzate da un determinato livello di rischio.

Il CAPM ipotizza che ad ogni singolo investimento sia associata una parte di rischio che è caratteristica di quella specifica attività e che può essere eliminata attraverso la

diversificazione degli investimenti ed una parte che non può essere eliminata poiché comune all'intero mercato, definita rischio sistematico.

Per diversificazione degli investimenti si intende una combinazione di investimenti tale che il rischio complessivo del portafoglio sia minore della somma dei rischi associati alle attività che lo compongono, se prese singolarmente. Secondo il CAPM il tasso di rendimento richiesto dagli investitori sul capitale di rischio di una attività è tanto più alto quanto maggiore è il rischio sistematico di questa attività.

La remunerazione del capitale di rischio deve garantire agli investitori un premio per esporsi al rischio sistematico che, essendo correlato con l'andamento del mercato finanziario, non può essere evitato dagli operatori attraverso una opportuna politica di diversificazione di portafoglio. Il rischio non sistematico non giustifica invece un premio di rendimento per gli investitori, in quanto gli stessi possono ridurlo, fino praticamente ad eliminarlo, attraverso la diversificazione di portafoglio.

Il rendimento atteso dall'investimento in una attività è determinato dal CAPM come:

$$r_i = r_f + MRP \cdot \beta_{levered}$$

dove:

- $r_f$  è il tasso di rendimento di attività prive di rischio;
- MRP è il premio per il rischio di mercato, ovvero il premio, rispetto al rendimento di attività prive di rischio, che gli investitori richiedono per detenere attività con rischio pari a quello medio di mercato;
- $\beta$  è la misura del rischio sistematico dell'attività. Tale parametro indica il grado di rischio sistematico, e quindi non diversificabile, di un'attività.

Con riferimento al parametro relativo al rendimento delle attività prive di rischio si intende adottare la media di 12 mesi dei rendimenti lordi dei titoli di Stato a lungo termine (decennali), pari a 4,259% per l'anno solare 2004. Tale scelta, tra l'altro, appare in linea con quanto adottato sia per la determinazione del tasso di remunerazione dell'attività di stoccaggio e di distribuzione del gas che per le attività di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica.

Il premio per il rischio di mercato è il sovra-rendimento atteso richiesto da un investitore razionale per accettare di investire in un'attività rischiosa in equilibrio di mercato. Come valore del premio per il rischio di mercato si intende confermare il valore del 4% già utilizzato nei vari provvedimenti di regolazione tariffaria del settore gas ed elettrico.

Per la definizione del parametro  $\beta$  si fa riferimento al coefficiente di correlazione tra il rendimento atteso del mercato azionario e il rendimento atteso del capitale di rischio della principale società italiana proprietaria di reti di trasporto del gas e di altre società europee comparabili, tenuto conto delle scelte degli altri regolatori europei in materia di tariffe di trasporto e del livello di rischio riconosciuto alle altre attività regolate in sede di revisione tariffaria. Il valore di beta *unlevered*, pertanto, risulta compreso tra 0,24 e 0,45.

Il costo dell'indebitamento finanziario  $K_D$  viene determinato sulla base delle attuali condizioni di costo del servizio del debito per le imprese del settore, considerando anche le condizioni prevalenti nel mercato finanziario. Tale costo è corretto per tenere conto

del regime fiscale in vigore in Italia, in cui gli oneri finanziari sono deducibili dalla base imponibile dell'imposta sul reddito.

Durante il primo periodo di regolazione, in considerazione dell'evoluzione dell'assetto del settore del gas verso la separazione societaria, con conseguenti effetti sulla composizione del capitale delle imprese, era stato definito un rapporto tra debito e capitale di rischio pari 0,48. Tuttavia, veniva ipotizzato che tale rapporto nel corso del periodo di regolazione<sup>5</sup>, anche sulla base dell'esperienza internazionale, si potesse avvicinare all'unità ovvero a livelli più tipici di imprese specializzate nell'attività di trasporto in paesi a regolazione matura.

Per i rimanenti parametri del WACC si fa riferimento ai valori indicati negli altri provvedimenti analoghi già adottati dall'Autorità.

*Punto di discussione n. 6. Si ritengono condivisibili i valori e gli intervalli sopra riportati? In caso contrario per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 7. Si ritiene proponibile, in analogia a quanto previsto per l'erogazione del servizio di trasmissione dell'energia elettrica, un rapporto tra debito e capitale di rischio pari a 0,7 ? Si ritiene condivisibile, in alternativa a questo valore, utilizzare un rapporto tra debito e capitale di rischio pari a quello proposto nel primo periodo di regolazione e remunerare i nuovi investimenti con un tasso calcolato sulla base di un valore di rapporto tra debito e capitale di rischio maggiore? In caso di risposta affermativa, per quale motivo e quali alternative si suggeriscono?*

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, il WACC reale *pre tax* risulta compreso tra il 6,2% e 7,1%.

#### 2.4.3 La determinazione della quota di ammortamento

Per ciascuna impresa di trasporto, la quota relativa agli ammortamenti economico-tecnici viene definita con riferimento alle vite utili tecniche definite dall'Autorità per ciascuna categoria di cespiti, riportate nella tabella n. 8.

Il calcolo della quota si effettua mediante la somma delle quote di ammortamento relative alle singole categorie di immobilizzazioni, ottenute ripartendo il relativo capitale investito lordo per gli anni di vita utile indicati.

Sono confermate le categorie di cespiti e la durata delle vite utili tecniche previste nel primo periodo di regolazione ad eccezione della categoria Fabbricati per la quale, in analogia con quanto previsto nel settore elettrico e con quanto proposto nel regime individuale della distribuzione del gas<sup>6</sup>, si propone che la vita tecnica utile si riduca da 50 a 40 anni.

<sup>5</sup> Si veda a tale proposito quanto riportato nella relazione tecnica della deliberazione 120/01.

<sup>6</sup> Documento di consultazione del 25 gennaio 2005 "Modalità applicative del regime individuale di calcolo del vincolo sui ricavi di distribuzione di gas naturale e di gas diversi da gas naturale, istituito

Tabella n. 8- - Vita tecnica utile per le diverse categorie di cespiti

<b>Categoria di cespiti</b>	<b>Vita tecnica utile (in anni)</b>
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	40
Centrali di spinta	20
Altre immobilizzazioni materiali e immateriali	10

*Punto di discussione n. 8. Si ritengono condivisibili le vite utili tecniche proposte per il calcolo degli ammortamenti economici-tecnici? In caso di risposta negativa, per quale motivo? Quali alternative si suggeriscono?*

*Punto di discussione n. 9. Si ritiene opportuno differenziare ulteriormente la voce altre immobilizzazioni in particolare per evidenziare gli apparecchi di misura e controllo? Nel caso delle categorie utili ad espletare il servizio di misura, quali vite utili si ritiene siano più adeguate?*

#### 2.4.4 La determinazione dei costi operativi riconosciuti

La componente dei costi operativi riconosciuti comprende tutte le spese operative e di carattere generale attribuibili all'attività di trasporto, al netto dei costi operativi attribuibili ai ricavi compensativi e alle attività capitalizzate, e in particolare:

- costo del personale;
- costi sostenuti per acquisti di materiali di consumo;
- costi di compressione, spinta e perdite di rete;
- costi per servizi e prestazioni esterne;
- altri accantonamenti diversi dagli ammortamenti, purché non operati esclusivamente in applicazione di norme tributarie.

Non vanno invece considerate, neppure attraverso l'attribuzione di quote di costi dei servizi comuni e delle funzioni operative condivise, gli oneri finanziari, le rettifiche di valori di attività finanziarie e i proventi straordinari.

Nel caso di un'impresa che abbia in gestione o affittato infrastrutture di trasporto di proprietà di un'altra impresa, in nessun caso i costi operativi riconosciuti comprenderanno i costi relativi ai canoni di affitto.

---

dall'articolo 9 della deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 29 settembre 2004, n. 170/04 e dall'articolo 9 della deliberazione 30 settembre 2004, n. 173/04 ”

Ai sensi dell'articolo 11, comma 9, della deliberazione n. 120/01, l'Autorità definisce il valore dei costi operativi per il secondo periodo di regolazione, riconoscendo alle imprese la metà degli ulteriori recuperi di produttività realizzati in eccesso rispetto a quelli prefissati ai sensi del medesimo provvedimento.

Pertanto, i costi operativi del secondo periodo di regolazione saranno calcolati a partire dal valore dei costi operativi sopra descritti effettivamente sostenuti nell'esercizio 2004, così come risultanti dal bilancio d'esercizio certificato dall'impresa di trasporto (e dai conti separati per unbundling), aumentati del 50% della differenza tra il suddetto valore e il valore dei costi operativi riconosciuti per il primo periodo di regolazione, tenuto conto del livello di recupero di produttività prefissato (4,5%) e dei costi operativi riconosciuti per i nuovi investimenti effettuati nel quadriennio.

L'autorità non riconoscerà costi operativi superiori a quelli efficienti riconosciuti nel primo periodo di regolazione (aggiornati e tenuto conto dei nuovi investimenti effettuati) salvo casi specifici e nel caso di nuove imprese di trasporto avviate nel corso del primo periodo di regolazione, per i quali l'Autorità valuterà l'andamento di tali costi.

*Punto di discussione n. 10. Si ritiene condivisibile il livello del 50% della differenza tra il valore dei costi operativi regolati e i costi operativi effettivamente sostenuti nell'esercizio 2004 da riconoscere all'impresa di trasporto secondo il criterio del profit sharing? In caso di risposta negativa, per quale motivo? Quali alternative si suggeriscono?*

In alternativa a quanto proposto e in analogia a quanto adottato in altri paesi europei si potrebbe considerare che il gas acquistato dall'impresa di trasporto per reintegrare le perdite di rete, definite sulla base di modelli statistici, e il gas acquistato per il funzionamento delle centrali di compressione, nonché per far fronte ai consumi tecnici (riscaldamento del gas a causa dei salti di pressione, altri consumi tecnici) non sia considerato nella determinazione dei costi operativi riconosciuti, ma venga allocato in natura agli utenti del servizio secondo metodologie trasparenti e non discriminatorie.

In conseguenza di tale impostazione si dovrebbe definire una modalità di allocazione del gas agli utenti del servizio, quale ad esempio un valore percentuale rispetto al gas trasportato uguale per tutti gli utenti del servizio in analogia con quanto avviene per il servizio di rigassificazione del Gnl e lo stoccaggio.

*Punto di discussione n. 11. Si concorda con la proposta di mantenere anche per il secondo periodo di regolazione che il gas acquistato per reintegrare le perdite di rete e per il funzionamento delle centrali di compressione sia considerato nei costi operativi riconosciuti?*

*Punto di discussione n. 12. In alternativa si ritiene condivisibile la scelta di allocare in natura il gas per perdite e consumi agli utenti del servizio? In questo caso quale metodologia si ritiene opportuno utilizzare per l'allocazione agli utenti del gas per perdite e consumi? Se si optasse per un valore percentuale uguale per tutti, quale valore si ritiene sia più corretto?*



## 2.5 Ricavi da bilanciamento della rete

Per garantire il bilanciamento operativo della rete e per la fornitura della modulazione oraria l'impresa di trasporto stipula con l'impresa di stoccaggio un contratto per l'utilizzo dei servizi di stoccaggio. Gli importi che l'impresa di stoccaggio fattura con riferimento ai corrispettivi oggetto del contratto determinano il costo riconosciuto all'impresa di trasporto (il cosiddetto ricavo di bilanciamento RA), che va a sommarsi alla quota parte di ricavi relativi alla rete nazionale di gasdotti.

Durante il primo periodo di regolazione i ricavi derivanti dall'applicazione dei corrispettivi di bilanciamento (disequilibrio e scostamento) sono stati portati in detrazione dal termine RA, che a sua volta veniva considerato ai fini della determinazione della quota di ricavi relativi ai corrispettivi della rete nazionale di trasporto.

Tale situazione ha determinato nel tempo una non corretta ripartizione dei ricavi da corrispettivi di bilanciamento in quanto i corrispettivi di scostamento vengono applicati sia ai punti di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti, sia ai punti di riconsegna della rete regionale di gasdotti. Si ritiene opportuno pertanto che nel secondo periodo di regolazione dalla voce RA siano sottratti i soli ricavi da corrispettivi di bilanciamento relativi alle penali applicate ai punti di entrata e uscita dalla rete nazionale, mentre i ricavi da corrispettivi di scostamento relativi alla rete regionale di gasdotti vengano sottratti dalla quota di ricavi relativa alla rete regionale.

*Punto di discussione n. 13. Si ritiene condivisibile confermare per il secondo 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?*

*Punto di discussione n. 14. Si concorda con la proposta di detrarre dalla voce RA i ricavi derivanti da corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti e di sottrarre dal vincolo dei ricavi della rete regionali i ricavi derivanti dall'applicazione dei corrispettivi di scostamento applicati nei punti di riconsegna? Se no, per quale motivo?*

## 2.6 Ripartizione dei ricavi

Si ritiene opportuno confermare anche per il secondo periodo di regolazione la ripartizione del vincolo sui ricavi nelle componenti *capacity* e *commodity* già adottata per il primo periodo di regolazione con la deliberazione n. 120/01.

Il vincolo dei ricavi pertanto si ripartisce tra una componente *capacity* pari al 70% del vincolo e una componente *commodity* pari al 30%.

La componente *capacity* viene poi ulteriormente suddivisa nelle quote di ricavi  $RT^N$ , relativa all'attività di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti, e  $RT^R$ , relativa all'attività di trasporto sulla rete regionale di gasdotti, a partire dai quali vengono calcolati i corrispettivi di capacità per la rete di trasporto nazionale e regionale. Dal valore della componente *commodity* si determina invece il corrispettivo variabile relativo all'energia vettoriata.

L'assegnazione di una percentuale predominante alla parte *capacity*, rispetto alla quale vengono definiti i corrispettivi di capacità, permette comunque di responsabilizzare gli utenti del servizio in sede di determinazione dei propri impegni di trasporto, lasciando comunque all'impresa di trasporto incentivi alla massimizzazione del volume trasportato.

A differenza del primo periodo di regolazione, si propone l'eliminazione del corrispettivo fisso per i punti di riconsegna, al fine di rimuovere eventuali barriere all'ingresso e allo sviluppo della concorrenza nel mercato della vendita ai clienti finali.

*Punto di discussione n. 15. Si ritiene condivisibile la percentuale di ripartizione iniziale dei ricavi 70:30 rispettivamente in quota capacity e quota commodity? Se no, quale ripartizione si propone e per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 16. Si concorda con la proposta di eliminare il corrispettivo fisso dalla struttura tariffaria? Se no, quale alternativa si propone e per quale motivo?*

Pertanto, il vincolo sui ricavi complessivo calcolato per il primo anno termico del secondo periodo di regolazione,  $RT$ , è suddiviso in:

- a)  $RT^N$ , quota parte dei ricavi relativa all'attività di trasporto e di dispacciamento di gas naturale sulla rete nazionale di gasdotti, imputata alla capacità di trasporto conferita ai punti di entrata ed uscita di tale rete;
- a)  $RT^R$ , quota parte dei ricavi relativa all'attività di trasporto e di dispacciamento di gas naturale sulla rete regionale di gasdotti, imputata alla capacità di trasporto conferita di tali reti;
- b)  $RT^E$ , quota parte dei ricavi relativa all'attività di trasporto e dispacciamento imputata all'energia associata ai volumi trasportati.

La ripartizione dei ricavi di *capacity* nella quota di ricavi  $RT^N$  e  $RT^R$  avviene con riferimento alla remunerazione riconosciuta sul capitale investito relativo alle rispettive reti,  $RT_{capitale}^N$  e  $RT_{capitale}^R$ . La rimanente quota di ricavo di *capacity*, riconducibile ai costi

operativi e alla quota ammortamento riconosciuta, viene ripartita nelle voci  $RT_{co+amm}^N$  e  $RT_{co+amm}^R$  proporzionalmente alle rispettive voci complessive.

A partire dalla somma complessiva delle quote di ricavo  $RT^E$  di tutte le imprese di trasporto, viene invece definito il corrispettivo variabile di trasporto, tenuto conto dei criteri di aggiornamento, come proposto nel paragrafo 2.10.

Il corrispettivo variabile integrativo del trasporto,  $CV^P$ , riconosciuto ai sensi della deliberazione n. 120/01 a fronte degli investimenti effettuati nel primo periodo di regolazione, continua ad essere applicato in modo da avere effetto per un periodo di sei anni dall'entrata in servizio delle opere relative.

*Punto di discussione n. 17. Si ritiene condivisibile la modalità di ripartizione dei ricavi tra la rete nazionale di gasdotti e la rete regionale? Se no, quale ripartizione si propone e per quale motivo?*

## 2.7 Tariffa per il servizio di misura

Dal 2003 è prevista, a livello di bilancio separato delle attività, evidenza separata dei costi connessi al sistema di misura, inteso come strumentazione di misura vera e propria e apparato di rilevazione, trasmissione ed elaborazione dei dati.

La misura intesa come rilevazione, elaborazione e messa a disposizione dei dati, è un aspetto cruciale nei sistemi liberalizzati che utilizzano servizi a rete; particolarmente critici risultano l'oggettività dell'informazione, la sua qualità, la sua tempestività nonché la sua accessibilità senza discriminazioni.

Riguardo a tale servizio è opinione dell'Autorità che sia necessario individuare un soggetto responsabile e che tale figura possa essere il gestore della rete di fornitura dell'interfaccia misurata.

Relativamente al tema si pongono però alcune problematiche importanti:

- come riconoscere costi efficienti collegati a tale servizio;
- come gestire le sinergie con altri servizi a rete;
- come assicurare un incentivo affinché tale servizio venga svolto con strumentazione adeguata a standard minimi;
- come responsabilizzare i soggetti proprietari e/o gestori che potrebbero anche essere diversi.

La soluzione dovrà passare attraverso una specifica procedura regolatoria che in ogni caso porterà ad una qualche forma di riconoscimento tariffario esplicito in cui far confluire tutti i costi relativi a tale servizio.

In questa prospettiva potrebbe essere opportuno individuare separatamente, fin da subito, le voci afferenti la misura, in modo da ricomprenderle facilmente in una tariffa separata, qualora si arrivi a definire una regolazione specifica del servizio.

*Punto di discussione n. 18. Si ritiene corretta una prospettiva che individui una regolazione separata per l'attività di misura? In caso di risposta negativa, per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 19. Si ritiene opportuno prevedere incentivi/disincentivi tariffari per il miglioramento tecnologico delle apparecchiature di misura? In caso di risposta negativa, per quale motivo e quali alternative si propongono?*

## 2.8 Il trattamento dei nuovi investimenti

Lo sviluppo delle infrastrutture esistenti nonché la realizzazione di nuove infrastrutture di importazioni costituiscono una condizione necessaria per favorire il processo di liberalizzazione del mercato del gas.

In coerenza con l'obiettivo di garantire un'offerta tale da assicurare un mercato concorrenziale, risulta opportuno incentivare la realizzazione di nuova capacità di trasporto congruente con le esigenze di sviluppo del sistema, garantendo la remunerazione dei nuovi investimenti effettuati nel rispetto di criteri di economicità ed efficienza.

Alla luce di quanto sopra, agli investimenti che saranno effettuati nel corso del secondo periodo di regolazione a partire dall'esercizio 2005, si intende riconoscere una componente di ricavo addizionale  $RNI_t$ , che remunererà in misura maggiore, rispetto a quanto già previsto per il capitale investito determinato ai sensi del paragrafo 2.4.1, il valore degli incrementi patrimoniali relativo ai nuovi investimenti, compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema e coerenti con criteri di economicità, realizzati ed entrati in esercizio annualmente.

Tenuto conto che i nuovi investimenti realizzabili dall'impresе di trasporto presentano un livello di rischio differente, nonché apportano differenti contributi all'incremento delle fonti di approvvigionamento di gas naturale e all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, verranno riconosciuti trattamenti differenziati, su archi temporali diversi, in funzione della tipologia degli investimenti effettuati.

Pertanto, ogni impresa di trasporto per ciascun anno del periodo di regolazione successivo al primo, calcola una componente di ricavo addizionale  $RNI_t$  con la seguente formula:

$$RNI_t = NI_{t-1} \times (rT_{05-09} + rT_{05-09}^{NI}) + AMM$$

dove:

- $NI_{t-1}$  è il valore degli investimenti compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema e coerenti con criteri di economicità, realizzati nell'esercizio t-1, ovvero negli anni del periodo regolatorio che precedono l'anno termico "t", entrati in servizio e riportati sui bilanci pubblicati, al netto di eventuali contributi versati da pubbliche amministrazioni e da privati;
- $rT_{05-09}$  è il tasso reale pre-tasse di remunerazione del capitale investito netto definito per il secondo periodo di regolazione ai sensi del paragrafo 2.4.2;

- $rT_{05-09}^{NI}$  è l'incremento del tasso di remunerazione del capitale investito netto per il secondo periodo di regolazione, riconosciuto sulle diverse tipologie di nuovi investimenti, compreso tra 0 e 3%;
- AMM è la quota di ammortamento riconosciuta a fronte dei nuovi investimenti effettuati  $NI_{t-1}$ , sulla base delle vite utili stabilite per ogni categoria di cespiti, come riportate nel paragrafo 2.4.3. Tale riconoscimento degli extra ammortamenti è giustificato dall'entità dei nuovi investimenti possibili.

I nuovi investimenti potranno essere classificati secondo più categorie distinte a cui saranno riconosciuti incrementi del tasso via via crescenti; ad esempio:

- investimenti non destinati allo sviluppo e all'espansione della rete a cui non dovrebbero essere riconosciuti incrementi del tasso di remunerazione;
- investimenti di potenziamento e/o per la sicurezza;
- investimenti per rendere operative nuove strutture di consegna;
- investimenti diretti in nuove strutture di interconnessione.

Ciascuna impresa, sulla base della proporzione esistente tra i nuovi investimenti relativi alla rete nazionale e quelli relativi alla rete regionale, ripartisce la componente di ricavo addizionale  $RNI_t$  in due voci di ricavo distinte:

- $RT^{NP}$ , relativa alla rete nazionale di gasdotti;
- $RT^{RP}$ , relativa alla rete regionale di gasdotti

Le voci di ricavo  $RT^{NP}$  e  $RT^{RP}$  vengono rispettivamente sommate alle voci di ricavo  $RT^N$  e  $RT^R$  al fine della determinazione dei corrispettivi di capacità per il trasporto sulla rete nazionale e sulla rete regionale. Conseguentemente, ne discende che la piena remunerazione riconosciuta su base annua in relazione ai nuovi investimenti effettuati è assicurata attraverso le tariffe di capacità, che come illustrato nel paragrafo 2.9, assicurano una quota di ricavo garantita.

La componente di ricavo addizionale  $RNI_t$  viene ricalcolata ogni anno, determinando il valore cumulato dei nuovi investimenti  $NI$  con la stessa metodologia del costo storico rivalutato prevista per il calcolo del capitale investito netto. Il nuovo valore di  $NI$  è pertanto dato dal valore degli incrementi patrimoniali, al netto dei relativi ammortamenti economico-tecnici calcolati secondo i criteri di cui al paragrafo 2.4.3, e dei relativi contributi pubblici e privati percepiti, tenuto conto dell'inflazione.

Ogni anno viene calcolata la quota AMM, con riferimento ai nuovi investimenti effettuati fino all'anno solare precedente. La quota  $AMM_{NI\ t-1}$  è sottoposta ad aggiornamento annuale sulla base della seguente formula:

$$AMM = AMM_{NI\ t-1} (1 + I_{t-1} - RP)$$

dove:

- $I_{t-1}$  è il tasso di variazione medio annuo, riferito ai dodici mesi precedenti, dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, rilevato dall'Istat;
- $RP$  è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività.

La componente di ricavo riconducibile all'incremento del tasso di remunerazione riconosciuto sui nuovi investimenti effettuati nell'arco del secondo periodo di regolazione verrà riconosciuta per la durata del secondo periodo di regolazione, con riferimento agli investimenti di mantenimento, mentre per i nuovi investimenti di potenziamento del sistema e relativi a nuove infrastrutture tale componente di ricavo sarà riconosciuta per un arco temporale compreso tra 5 e 10 anni.

Le imprese di trasporto sono tenute alla comunicazione all'Autorità degli investimenti programmati, in modo da favorire il confronto con l'attuazione degli stessi e la valutazione di conformità agli obiettivi di espansione dei servizi di pubblica utilità indicati dal Governo ai sensi dell'articolo 2, comma 21, della legge n. 481/95 e dal Ministero dell'industria ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo n. 164/00.

*Punto di discussione n. 20. Si ritiene condivisibile la proposta relativa al riconoscimento dei nuovi investimenti nell'attività di trasporto? In caso di risposta negativa, per quale motivo? Quale metodologia alternativa si propone e per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 21. Si ritiene condivisibile la proposta relativa alla durata del riconoscimento della componente di ricavo riconducibile all'incremento del tasso di remunerazione per i nuovi investimenti in funzione della loro tipologia? In caso di risposta negativa, per quale motivo e quali alternative si propongono?*

## 2.9 Nuove reti e costituzione di nuove imprese

Alle imprese che nel secondo periodo di regolazione avvieranno l'attività di trasporto attraverso nuove reti si intende riconoscere la libertà tariffaria per il primo anno. Per gli anni termici successivi, le imprese di trasporto calcoleranno corrispettivi di trasporto coerenti con la struttura tariffaria prevista per le imprese esistenti a partire dal valore di vincolo sui ricavi ottenuto sommando:

- il valore del capitale investito netto riconosciuto con il metodo del costo storico rivalutato;
- la relativa quota di ammortamento, in analogia a quanto previsto per le imprese di trasporto già esistenti;
- i costi operativi attribuibili all'attività di trasporto a partire dai costi operativi effettivamente sostenuti come riportati nell'ultimo bilancio d'esercizio certificato.

Qualora nel corso del periodo di regolazione siano intervenute delle variazioni a seguito di modifiche degli assetti societari, quali ad esempio scorporazioni, acquisizioni e fusioni societarie, relative a parti di rete, le imprese continueranno a calcolare le tariffe sulla base dell'assetto precedente.

Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto venga a costituirsi su impianti già precedentemente compresi in una rete di trasporto regionale, la relativa tariffa e la tariffa della società complementare saranno dimensionate per coprire il livello di costi corrispondente alla precedente struttura societaria.

Non saranno comunque remunerati tratti di rete di distribuzione esistenti che vengono riclassificati in trasporto, a meno che non ci sia una equivalente rinuncia, in termini di copertura dei costi, a valere sulla distribuzione.

## 2.10 Aggiornamento annuale delle tariffe di trasporto

In linea con quanto previsto nel primo periodo di regolazione, l'Autorità intende mantenere la suddivisione dei ricavi ammessi tra una parte maggiore garantita ed una parte minore esposta ai rischi e alle opportunità derivanti dall'oscillazione della domanda. In questo modo si offre alle imprese un'elevata garanzia di copertura dei costi, ma le si rende comunque partecipe dei rischi e delle opportunità legate allo sviluppo della domanda, incentivando altresì le imprese a promuovere il più elevato utilizzo delle infrastrutture e quindi l'aumento del gas trasportato, che è remunerato ad un ricavo marginale superiore al costo marginale.

Pertanto, per la quota parte dei ricavi garantita (70%), a partire dalla quale si calcolano i corrispettivi di capacità di trasporto per la rete nazionale e regionale, si procede ad un aggiornamento annuale dei ricavi consentiti. Per quanto riguarda invece il corrispettivo variabile relativo all'energia trasportata, calcolato il primo anno del secondo periodo di regolazione con riferimento alla quota parte di ricavi  $RT^E$ , si procede all'aggiornamento annuale con il metodo del *price cap*.

Tenuto conto di quanto previsto all'articolo 2, comma 18, della legge n. 481/95 e in analogia a quanto indicato dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290, in sede di aggiornamento il recupero di produttività verrà applicato alle sole componenti del vincolo relative ai costi di gestione e alla quota ammortamento e non sul totale del vincolo, come avveniva per il primo periodo di regolazione.

Poiché i costi operativi e la quota ammortamento riconosciuta rappresentano una quota del vincolo sui ricavi superiore a quella allocata alla voce di ricavo  $RT^E$ , si intende:

- sottoporre il corrispettivo associato all'energia trasportata ad un aggiornamento annuale sulla base della seguente formula:

$$CV^E_t = CV^E_{t-1} (1 + I_{t-1} - RP_v)$$

dove:

- $I_{t-1}$  è il tasso di variazione medio annuo, riferito ai dodici mesi precedenti, dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, rilevato dall'Istat;
  - $RP_v$  è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività per la quota di costo legata all'energia trasportata;
  - $CV^E$  è il corrispettivo variabile come definito al punto 3.5.
- sottoporre la quota parte dei ricavi garantiti relativa alla rete di trasporto nazionale e regionale riconducibile ai costi operativi e alla quota di ammortamento,  $RT^N_{co+amm}$  e  $RT^R_{co+amm}$ , alla seguente formula di aggiornamento:

$$RT^N_{co+amm,t} = RT^N_{co+amm,t-1} (1 + I_{t-1} - RP)$$

$$RT^R_{co+amm,t} = RT^R_{co+amm,t-1} (1 + I_{t-1} - RP)$$

dove:

- $I_{t-1}$  è il tasso di variazione medio annuo, riferito ai dodici mesi precedenti, dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, rilevato dall'Istat;
- RP è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività;

Relativamente alla quota parte dei ricavi garantiti relativa alla rete di trasporto nazionale e regionale riconducibile alla remunerazione del capitale investito netto,  $RT_{capitale}^N$  e  $RT_{capitale}^R$ , si propone l'aggiornamento mediante il ricalcolo annuale del costo storico rivalutato del capitale investito netto esistente al 31 dicembre 2004, tenuto conto dell'inflazione e delle dismissioni eventualmente effettuate dall'impresa nel corso del periodo, sulla base dei criteri proposti nel paragrafo 2.4.1 e delle vite utili proposte nel paragrafo 2.4.3 per il calcolo del fondo ammortamento relativo agli anni successivi al 2004.

La somma dei valori aggiornati di  $RT_{co+amm}^N$  e  $RT_{capitale}^N$  costituisce la componente di ricavo relativa alla rete nazionale,  $RT^N$ , così come la somma dei valori aggiornati di  $RT_{co+amm}^R$  e  $RT_{capitale}^R$  dà luogo alla componente di ricavo relativa alla rete regionale,  $RT^R$ , a partire dalle quali calcolare i corrispettivi di capacità di trasporto per l'anno termico di riferimento.

L'Autorità intende definire il coefficiente di recupero di produttività, RPv, con riferimento:

- alla prevista dinamica di sviluppo dei costi in funzione della crescente domanda di gas attesa per i prossimi anni, nonché dei piani di sviluppo della infrastrutture di trasporto;
- ai recuperi realizzati dalle imprese di trasporto nel periodo precedente;
- all'esame comparativo dei recuperi di produttività richiesti da altri regolatori europei e dei relativi livelli di costo efficienti, secondo la *best practice* in uso;
- al miglioramento registrabile nell'uso del capitale, vale a dire attraverso l'uso più efficiente delle reti esistenti, nonché dell'ulteriore riduzione dei costi unitari per effetto dell'aumento delle quantità trasportate, che dà luogo a un incremento dei costi limitato.

In funzione degli elementi sopra richiamati, si propone di stabilire i seguenti valori di efficientamento:

- RP, pari al 3%, considerando anche che il recupero di produttività è solo sulla quota parte della componente capacity diversa dalla remunerazione del capitale;
- RPv, pari al 3% più il 50% dell'espansione dell'energia immessa, il che equivale a lasciare in capo all'impresa il 50% dei maggiori ricavi connessi alla crescita del gas trasportato a riconoscimento forfetario dei maggiori costi operativi connessi ai nuovi investimenti. In ogni caso RPv non può essere inferiore al recupero di produttività della componente capacity.

Si ricorda, infatti, che la definizione di un obiettivo di recupero di produttività incentiva le imprese al raggiungimento dei costi efficienti, stimolando le imprese ad attivare azioni di riduzione dei costi con obiettivi ad effetti anche superiori al tasso prefissato



dall'Autorità, al fine di trattenere i maggiori recuperi di produttività all'interno dell'impresa stessa a titolo di profitto.

Ai fini dell'aggiornamento annuale dei ricavi relativi alla rete nazionale e alla rete regionale di trasporto, si terrà inoltre conto dei parametri Y, Q e W relativi a variazioni dei vincoli sui ricavi in relazione, rispettivamente, a costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali ed a mutamenti del quadro normativo, al recupero di qualità rispetto a standard prefissati e ad attività volte al controllo della domanda attraverso l'uso efficiente delle risorse.

*Punto di discussione n. 22. Si ritiene condivisibile l'aggiornamento annuale proposto? In caso di risposta negativa, per quale motivo? Quale metodologia alternativa si propone e per quale motivo?*

E' garantita in ogni caso la copertura della quota di ricavi  $RT_i^N$  e  $RT_i^R$  attraverso un fattore correttivo ( $FC^N$  e  $FC^R$ ) tale da ricondurre i ricavi effettivi a quelli preventivati in caso di scostamento. Poiché i dati per la determinazione dei fattori correttivi sono definibili solamente nel corso dell'anno termico, la correzione assume il carattere di conguaglio *ex post*, il cui valore deve essere incrementato degli interessi calcolati al costo riconosciuto del capitale di debito ( $Kd$  è pari al 4,25%), in modo da garantire la massima neutralità.

Si propone che, a differenza di quanto applicato nel primo periodo di regolazione, il fattore correttivo sia applicato solo in sede di revisione dei ricavi di riferimento per il successivo periodo regolatorio, al fine di evitare andamenti altalenanti delle tariffe riconducibili alla presenza o assenza tra un anno e l'altro di tale fattore correttivo. A tal fine, i fattori correttivi di competenza di ciascun anno termico, opportunamente rivalutati, potranno essere anche compensati tra loro al termine del periodo di regolazione, con un impatto minimo sulle nuove tariffe di trasporto.

Nel calcolo dei ricavi effettivi, si terrà conto anche di eventuali ricavi addizionali introitati dalla società di trasporto e percepiti ai sensi di disposizioni stabilite dal codice di rete nonché di nuovi ricavi derivanti da altre attività.

Per l'anno termico 2005-2006, il vincolo sui ricavi sarà calcolato tenuto conto del fattore correttivo relativo all'anno termico 2003-2004, in coerenza con quanto previsto dalla deliberazione n. 120/01.

In ogni caso la cumulabilità dei fattori correttivi sarà ammessa entro una determinata fascia di scostamento ( $\pm 10\%$ ); qualora questa fascia venga superata il fattore correttivo sarà inglobato in tariffa.

*Punto di discussione n. 23. Si ritiene condivisibile la proposta di applicare il fattore correttivo solo al termine del periodo regolatorio al fine di migliorare la stabilità tariffaria? In caso di risposta negativa, per quale motivo? In alternativa, quale metodologia si propone e per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 24. Si ritiene condivisibile la fascia di scostamento indicata? In alternativa quale valore si ritiene sia più corretto?*

### 3 STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TARIFFARIA

#### 3.1 *I corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti*

I corrispettivi di capacità per il trasporto sulla rete nazionale sono calcolati dall'impresa maggiore sulla base del modello *entry-exit* e sono applicati alle capacità conferite agli utenti della rete rispettivamente nei punti di entrata e di uscita.

I corrispettivi di capacità per il trasporto sulla rete nazionale di gasdotti sono suddivisi in:

- corrispettivi relativi all'impegno di capacità prenotata dall'utente del servizio nei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti;
- corrispettivi relativi all'impegno di capacità prenotata dall'utente del servizio nei punti di uscita dalla rete nazionale di gasdotti.

L'insieme dei corrispettivi di capacità percepiti per il servizio di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti non può superare la quota capacitiva dei ricavi di riferimento previsti per l'anno termico (articolo 7, comma 2, deliberazione 120/01).

Il criterio di determinazione dei corrispettivi, secondo le previsioni dell'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00, deve considerare la distanza di trasporto in misura equilibrata al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali all'interno del paese in relazione anche alla diversa dotazione infrastrutturale di reti nelle diverse aree.

Il processo di determinazione dei corrispettivi di capacità di trasporto sulla rete di trasporto nazionale presuppone la costruzione di un meccanismo di riparto con il quale vengono determinati i ricavi riconosciuti nei diversi punti di entrata ed uscita della rete di gasdotti come individuata dal Ministero delle attività produttive.

Il principio di responsabilità di costo comporta che l'attribuzione dei costi sia riferita alla punta del servizio; pertanto la capacità conferita su base annuale è espressa in termini di flusso giornaliero.

La determinazione dei flussi di gas avviene alla punta di consumo mediante la verifica rete svolta con l'utilizzo del sistema di simulazione idraulica utilizzato per la programmazione del trasporto. La verifica di rete permette di determinare per ciascuna tratta i flussi di gas prevalenti, determinati con riferimento a condizioni di trasporto medie invernali, ovvero a scenari di mercato e di disponibilità di gas che presentano elevata probabilità di accadimento durante il periodo invernale.

Il riferimento dei costi alla punta di consumo giornaliera, che avviene in periodi in cui una parte significativa della domanda è soddisfatta attraverso il sistema degli stoccaggi, comporta che tra i punti di entrata per i quali è definito un corrispettivo sia compreso quello rappresentativo dei siti di stoccaggio, definiti come un unico sito virtuale.

La determinazione analitica dei corrispettivi di entrata e di uscita si basa su una matrice nella quale tali incognite sono espresse in funzione dei costi di trasporto unitario a loro volta definiti sulla base di indici di costo per tutti i possibili percorsi individuati nell'ambito del sistema. La rete nazionale di gasdotti è infatti suddivisa in elementi che collegano i più importanti nodi di intercettazione e derivazione (i cosiddetti punti di intercettazione e derivazione o PIDI).

Gli indici di costo utilizzati nella matrice vengono determinati con riferimento a costi di investimento standard, utilizzando indicatori che esprimono il costo medio di costruzione dei metanodotti tenendo conto delle diverse realtà costruttive (morfologia, condizioni di posa, ecc.). L'indicatore di costo, espresso in euro/km, è funzione del diametro della tubazione. A ciascun diametro viene quindi associata una portata teorica sulla base di un diagramma che fornisce le perdite di carico in funzione del diametro: imponendo una perdita di carico ottimale si definisce per ciascun diametro il valore della portata teorica.

Associando agli indici di costo sopra definiti i valori di portata teorica si determina il costo unitario medio standard di trasporto per ciascun diametro, che viene espresso in euro/mc/g/km.

Si determina così la matrice estesa costituita dai costi unitari di trasporto associabili a ciascuna combinazione di punto di entrata e nodo (percorso del gas): per ciascun percorso il costo unitario è determinato sommando i costi delle tratte elementari che lo costituiscono. Infine si determina la cosiddetta matrice condensata che aggrega i nodi di rete per ciascuna area di prelievo tramite ponderazioni eseguite sui flussi in uscita da ciascun nodo.

La risoluzione della matrice avviene mediante l'applicazione del criterio di ottimizzazione, minimizzando la somma delle differenze quadratiche medie tra i corrispettivi  $CP_i$  e  $CP_j$  e i costi  $C_{ij}$  e con l'imposizione dei seguenti vincoli indicati nella delibera n. 120/01:

- i punti di entrata e uscita sono individuati sulla base di aggregazioni territoriali caratterizzate dal minimo interscambio di gas tra punti contigui e in modo tale che le differenze tra i valori dei corrispettivi unitari relativi a punti di uscita contigui non superino il 30% del valore medio nazionale dei corrispettivi di entrata e uscita;
- sono escluse le soluzioni nelle quali i corrispettivi assumono valori negativi;
- il prodotto dei corrispettivi di capacità in entrata per le capacità che si prevedono in conferimento nei punti di entrata sia uguale al 50% del valore dei ricavi di riferimento relativi alla rete nazionale;
- il prodotto dei corrispettivi di capacità in uscita per le capacità che si prevedono in conferimento nei punti di uscita sia uguale al 50% del valore dei ricavi di riferimento relativi alla rete nazionale.

Per quanto riguarda la valorizzazione dei costi di trasporto in controflusso, si ritiene che essi debbano partecipare, anche se in misura ridotta, al costo di trasporto in flusso. I costi associati possono essere stimati come una percentuale sul costo di trasporto in flusso. Nel primo periodo di regolazione il valore utilizzato è stato ipotizzato in una percentuale pari all'8%.

In ogni caso, a garanzia di tutti gli operatori, l'Autorità intende acquisire informazioni e strumenti tali da permettere una validazione delle informazioni elaborate dall'impresa di trasporto principale.

*Punto di discussione n. 25. Si ritiene opportuno confermare anche per il secondo periodo di regolazione il modello tariffario entry-exit 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 quale motivo?*

*Punto di discussione n. 26. Si ritiene condivisibile la proposta di considerare i costi di trasporto in controflusso come definiti nel primo periodo di regolazione in una percentuale pari all' 8% dei costi di trasporto in flusso? In alternativa, quale percentuale si ritiene opportuno adottare? Per quali motivi e sulla base di quale metodologia di valutazione?*

La definizione dei punti di entrata ed uscita dalla rete nazionale di gasdotti avviene sulla base di aggregazioni territoriali che sono caratterizzate dal minimo interscambio di gas naturale tra punti contigui. Si fa quindi riferimento per la loro determinazione alla realtà fisica delle infrastrutture di trasporto e ai flussi di gas che in esse avvengono.

Un punto di entrata è definito o come un punto fisico di consegna del gas sulla rete nazionale dei gasdotti, o come un punto virtuale dato da un aggregato di punti fisici di consegna. Relativamente ai campi di produzione, si ritiene opportuno che anche a fronte dell'individuazione dei singoli punti fisici di consegna del gas, siano definite tariffe omogenee con riferimento all'aggregato di tali punti fisici, qualora diversi punti siano territorialmente vicini e non vi siano ragioni perché ad essi siano applicate tariffe diverse.

Per i punti di uscita, definiti anch'essi come un punto di riconsegna della rete nazionale o un aggregato di tali punti, i criteri di definizione sono quelli della trasparenza, imparzialità e comprensibilità sia per gli utenti della rete che per i clienti finali.

Il soggetto che intende utilizzare il servizio di trasporto ai fini di transito, sulla base della disciplina proposta sarà tenuto al pagamento dei corrispettivi relativi all'impegno di capacità prenotata nei punti di entrata e di uscita della rete nazionale di gasdotti e del corrispettivo variabile riferito ai quantitativi di gas trasportato, applicato con uno sconto come illustrato nel paragrafo 3.5.

Per una miglior caratterizzazione del costo del servizio di trasporto si propone di valutare per il trasporto di transito sulla rete nazionale di gasdotti l'individuazione di un corrispettivo specifico per i punti di esportazione in relazione al punto fisico di uscita, differenziato pertanto dal corrispettivo di uscita dell'area nella quale si trova fisicamente il punto per l'esportazione del gas.

Si prevede, pertanto, la definizione di una disciplina per i transiti coerente con la metodologia di calcolo delle tariffe per il trasporto ai fini del consumo del gas sul territorio nazionale che, al contempo, incentiva lo sviluppo di tali attraversamenti, mediante il riconoscimento di uno sconto tariffario nella quota variabile e un probabile minor onere nella quota capacitiva dovuto ad una minor valorizzazione dei costi di trasporto in controflusso.

*Punto di discussione n. 27. Si concorda sulle modalità di trattamento dei trasporti di transito? In alternativa, quali modalità di trattamento si propongono e per quali motivi?*

### *3.2 I corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto*

Relativamente al corrispettivo di capacità della rete regionale di trasporto si ritiene opportuno confermare anche per il secondo periodo di regolazione un corrispettivo unico non differenziato in funzione delle caratteristiche di prelievo del punto di riconsegna, nel rispetto dei vincoli imposti dal decreto legislativo n. 164/00.

In continuità con quanto previsto dalla deliberazione 120/01 è previsto pertanto un corrispettivo a francobollo che si riduce in proporzione alla distanza per i punti di riconsegna che distano meno di 15 km dalla rete nazionale di gasdotti, allo scopo di evitare incentivi alla costruzione di nuove linee non economiche da parte dei clienti più vicini alla rete nazionale.

Un elemento di revisione della tariffa regionale riguarda la modifica della metodologia di determinazione e aggiornamento della distanza del punto di riconsegna dalla rete nazionale. L'aggiornamento annuale del data base distanze determina una modifica della distanza del punto di riconsegna e di conseguenza una variabilità della tariffa regionale con riferimento alle modifiche delle distanze determinate dai tratti di rete entrati in esercizio e dei nuovi punti di riconsegna, rispetto ai quali l'utente non dovrebbe modificare la propria responsabilità di costo.

La delibera n. 120/01 ha individuato il metodo della media aritmetica calcolata tenendo in considerazione la distanza (misurata sul gasdotto) dei punti di riconsegna alla rete nazionale di gasdotti appartenenti allo stesso Comune.

Si propone di calcolare la distanza con riferimento alla distanza effettiva di ciascun punto di riconsegna; per i punti di riconsegna che alimentano clienti diretti, non si procederebbe all'aggiornamento nel tempo di tale valore. Per i punti di riconsegna che alimentano impianti di distribuzione la distanza verrebbe determinata come media aritmetica dei punti di riconsegna che lo alimentano e verrebbe aggiornata nel tempo in base alle modifiche della configurazione di impianto determinate dalla realizzazione di nuovi punti di riconsegna.

*Punto di discussione n. 28. Si ritiene opportuno confermare anche per il secondo periodo di regolazione il limite dei 15 km per la riduzione del corrispettivo di capacità relativo alla rete regionale di trasporto? Se no, quale alternativa si propone e per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 29. Si concorda con la metodologia proposta per la determinazione della distanza dalla rete nazionale di gasdotti? Se no, quale alternativa si propone e per quale motivo?*

Durante il primo periodo di regolazione, sono pervenute segnalazioni e proposte di introduzione di elementi di degressività nella tariffa di trasporto, al fine di riequilibrare i rapporti di costo tra i grandi e piccoli consumatori, tenendo conto di alcuni parametri di

costo del servizio, in particolar modo con riferimento alla capacità conferita nei punti di riconsegna.

L'introduzione di elementi di degressività nella tariffa di trasporto può riguardare la sola rete regionale di trasporto in quanto la rete nazionale di gasdotti, al servizio del sistema Italia, non permettere di distinguere in maniera trasparente le diverse posizioni di costo.

Inoltre, si ritiene che il principio di degressività possa essere eventualmente introdotto con riferimento alla sola capacità disponibile nel punto di riconsegna, cioè l'impegno sottoscritto da ciascuno utente con il trasportatore, in modo che i corrispettivi di capacità e quindi il costo del servizio di trasporto possa essere determinati *ex ante*.

L'introduzione di elementi di degressività nella tariffa per la rete di trasporto regionale potrebbe avvenire, alternativamente, mediante la definizione di:

- un corrispettivo decrescente all'aumentare della capacità, applicato con continuità senza l'introduzione di classi di capacità, che determinerebbero discontinuità nelle zone di confine tra due classi, individuando opportunamente limiti inferiori e superiori di consumo;
- un corrispettivo articolato per classi di capacità, che permetterebbe una gestione più semplice, sebbene con il limite di discontinuità sopra richiamato.

Si sottolinea che l'investimento è una funzione lineare del diametro e che la capacità è una funzione quadratica del diametro: il costo unitario dell'investimento, pertanto, è una funzione decrescente della capacità. Una eventuale forma di degressività della tariffa potrebbe essere rappresentata dalla funzione di costo  $T = KQ^{(-X)}$ , dove sia il coefficiente K sia l'esponente di degressività " $(-X)$ ", sono funzione del vincolo dei ricavi sulla rete regionale, dei limiti tariffari imposti alle capacità e dell'incidenza della degressività.

Vista la limitata incidenza del costo del servizio di trasporto sul prezzo totale della fornitura del gas, non si ritiene opportuno introdurre elementi di degressività nella determinazione e applicazione dei corrispettivi di trasporto regionale. Anche la teoria economica è piuttosto critica rispetto alla correlazione tra valore dei corrispettivi e capacità del singolo utente. Infatti, se è vero che i costi unitari di servizio di un punto di riconsegna considerato isolatamente (*stand alone cost*) sono correlati alla capacità, è tuttavia evidenziato che tale concetto non rappresenta un principio soddisfacente, in quanto darebbe luogo a segnali di prezzo non corretti rispetto alla realtà del servizio, nella quale i costi sono determinati dalla presenza simultanea di più clienti allacciati ad un medesimo ramo della rete.

*Punto di discussione n. 30. Si ritiene condivisibile la proposta di mantenere anche per il secondo periodo di regolazione una tariffa regionale che non tenga in considerazione elementi di degressività con riferimento alle caratteristiche di prelievo del punto di riconsegna?*

*Punto di discussione n. 31. In alternativa alla proposta presentata, nel caso in cui si ritenga opportuno introdurre elementi di degressività, si concorda con la formula presentata o si ritiene condivisibile l'articolazione in classi di capacità? Quali proposte si ritiene opportuno formulare e per quali motivi?*

Nel caso di una consegna su rete regionale, trasporto su rete nazionale e successiva riconsegna attraverso altro ramo di rete regionale, l'utente non sarà assoggettato al pagamento di doppio corrispettivo regionale. Si tratta di un caso tipico per piccoli campi di produzione collegati a reti regionali, per le quali si ritiene opportuna l'esenzione da un doppio pagamento.

Inoltre, per servizi di trasporto che utilizzino solamente la rete nazionale oppure unicamente la rete regionale, va inteso che sono soggetti soltanto all'uno o all'altro corrispettivo, mentre i trasporti attraverso entrambe le reti sono soggetti ad entrambi i corrispettivi.

Infine si propone il tema della differenziazione per area dei corrispettivi regionali vista la notevole differenza in termini di dotazioni infrastrutturali esistenti tra le regioni italiane.

Tale scelta determinerebbe il mancato rispetto di uno dei principi previsti dal decreto legislativo n. 164/00, che impone la non penalizzazione in particolare della aree del Mezzogiorno.

Un'ipotesi di questo tipo appare anche in contrasto con una prospettiva di tariffa unica nazionale indifferenziata per impresa, in grado di coniugare riequilibrio territoriale e un più agevole contesto competitivo.

L'Autorità, in alternativa al proseguimento dell'attuale assetto tariffario (tariffa unica per impresa, non differenziata per area) intende valutare la possibilità di definire un'unica tariffa regionale valida su tutto il territorio nazionale, contemporaneamente alla previsione di un sistema perequativo finalizzato al riconoscimento, alle singole imprese, dei ricavi coerenti con i propri vincoli.

*Punto di discussione n. 32. Si ritiene utile un'unica tariffa nazionale per il corrispettivo regionale non differenziata né per impresa né per area? In caso contrario per quale motivo?*

### 3.3 Tariffe e conferimenti di trasporto infrannuali

La richiesta di strumenti di flessibilità da parte degli utenti ha portato alla definizione nel primo periodo di regolazione dei provvedimenti già citati (deliberazioni n. 144/04 e n. 5/05 per i casi di avviamento, deliberazione n. 6/05 per i punti di riconsegna caratterizzati da prelievi concentrati in periodo fuori punta). Si ritiene che tali strumenti siano sufficienti per rispondere alle esigenze manifestate dagli utenti in merito al tema della flessibilità dei servizi.

In aggiunta agli strumenti già individuati durante il primo periodo di regolazione, venendo incontro alle esigenze manifestate dagli utenti, nonché per una migliore corrispondenza al contesto normativo europeo, si potrebbe valutare l'introduzione di corrispettivi di capacità e conferimenti su base inferiore all'anno limitatamente ai punti di entrata interconnessi con l'estero.

In tal modo verrebbero favoriti i contratti di approvvigionamento di tipo *spot* che nella situazione attuale sarebbero costretti a richiedere un conferimento di capacità annuale e il corrispondente pagamento del corrispettivo su base annuale, determinando pertanto un loro limitato utilizzo per l'approvvigionamento del mercato italiano.

La scelta di limitare il conferimento di capacità su base inferiore all'anno ai punti di entrata è operata con riferimento al fatto che nei punti di entrata la logica che viene considerata è relativa alla tematica della disponibilità di gas e della capacità di trasporto nelle infrastrutture di trasporto internazionale, mentre i punti di riconsegna e i punti di uscita rispondono sostanzialmente ad una logica legata al massimo utilizzo del punto su base annuale.

Per i punti di entrata si potrebbero introdurre, al termine del processo di conferimento pluriennale ed annuale, limitatamente alle capacità disponibili e non conferite, conferimenti di capacità su base inferiore all'anno a partire ad esempio da un periodo di sei mesi. Il riferimento per la determinazione del corrispettivo di capacità è l'attuale corrispettivo determinato mediante la matrice *entry-exit* al quale verrebbe applicata una riduzione in funzione della durata del periodo di conferimento e della stagionalità del conferimento stesso.

Si potrebbero definire pertanto tariffe per il servizio di trasporto su base temporale inferiore all'anno e corrispondenti conferimenti di capacità: semestrali, trimestrali, mensili, anche con valori tariffari differenziati su base stagionale.

Per quanto riguarda la capacità di trasporto da/verso l'hub virtuale stoccaggio, si propone che il conferimento della capacità di trasporto, in analogia a quanto avviene per il terminale di Gnl, avvenga completamente verso l'operatore di stoccaggio che a sua volta lo assegna agli utenti del servizio di stoccaggio in modo che, nel rispetto dei criteri di priorità e di accesso allo stoccaggio, provveda all'ottimizzazione delle allocazioni di capacità in modo che ai soggetti che richiedono servizi di stoccaggio speciali o aciclici sia garantita un'allocazione di capacità di trasporto coerente dal punto di vista temporale.

La proposta di limitare i conferimenti di capacità su base inferiore all'anno limitatamente ai punti di entrata presenta i seguenti vantaggi:

- garantisce continuità al mercato secondario per la cessione della capacità nei periodi fuori punta, che in caso di introduzione di conferimenti di capacità su base inferiore all'anno perderebbe molta della sua importanza in quanto la richiesta di capacità di trasporto avverrebbe secondo la logica di profilatura del prelievo ipotizzato rispetto alla logica attuale di copertura della punta di consumo;
- evita la modifica dei criteri e delle tempistiche di conferimento e delle logiche di priorità definite per l'assegnazione in caso di capacità scarsa (con le conseguenti complicazioni gestionali del processo di conferimento);
- evita complicazioni gestionali relative ai subentri di capacità.

*Punto di discussione n. 33. Si concorda con la proposta presentata per la definizione di corrispettivi di capacità di durata inferiore all'anno? Se no, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?*

*Punto di discussione n. 34. Si ritiene opportuno mantenere l'attuale criterio per la determinazione dei corrispettivi annui e quindi applicare per la determinazione dei corrispettivi di entrata, riduzioni proporzionali dei corrispettivi annuali? Se no, quali criteri si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?*



*Punto di discussione n. 35. Quale criterio si ritiene più indicato per differenziare i corrispettivi su base stagionale?*

#### *3.4 Tariffe per il servizio di trasporto interrompibile*

Si ritiene opportuno prevedere anche per il secondo periodo di regolazione tariffe relative ai servizi di trasporto interrompibili. Si rileva, infatti, che tali servizi possono essere ottimizzati dalle imprese di trasporto a tutto vantaggio anche degli utenti in quanto rappresentano uno strumento a disposizione del trasportatore nel caso in cui si verificano condizioni tali per cui si possano sfruttare margini di trasporto esistenti in particolari scenari o con vincoli meno severi.

E' logico che ai servizi di tipo interrompibile, che non hanno responsabilità nella determinazione della punta del servizio, siano applicate tariffe ridotte, ma in relazione alle varie e complesse tipologie di interrompibilità non appare possibile predeterminare l'entità delle riduzioni, che pertanto è lasciata alla negoziazione tra imprese di trasporto ed utenti.

Si auspica l'introduzione di nuove forme di servizi di trasporto interrompibili, alla luce dell'esperienza registrata durante il periodo di emergenza dello scorso marzo e al fine di incrementare la flessibilità del sistema.

Si può pertanto ipotizzare la definizione di nuovi servizi maggiormente differenziati rispetto a quelli disponibili attualmente (per durata dell'interruzione, termini di preavviso, etc) e coerenti con la modalità di definizione delle relative tariffe. In particolare i livelli di sconto rispetto al servizio continuo dovranno riflettere da un lato la probabilità di interruzione e dall'altro il beneficio potenziale in termini di costo evitato per la realizzazione di interventi in grado di apportare il medesimo livello di flessibilità del sistema.

Alla luce della recente esperienza, si rileva però anche la necessità di vigilare sulla corretta applicazione dell'interruzione su chiamata da parte dell'impresa di trasporto e di prevedere l'applicazione di penali nel caso di mancata interruzione del servizio di trasporto. Si propone pertanto che nel caso di mancata interruzione su chiamata, l'impresa di trasporto applichi, con riferimento all'intero anno termico, i corrispettivi di trasporto calcolati con riferimento al servizio continuo e una penale opportunamente definita.

*Punto di discussione n. 36. Quali tipologie di servizi di trasporto interrompibile si ritiene opportuno proporre e per quale motivo? Secondo quale criterio si intende dimensionare la relativa tariffa?*

*Punto di discussione n. 37. Si concorda con la disciplina proposta nel caso di mancata interruzione del servizio di trasporto interrompibile? In caso di risposta affermativa, si condivide la proposta di introdurre una penale volta a incentivare una corretta gestione delle interruzioni? Quale incidenza di costo dovrebbe presentare la penale e per quale motivo?*

### 3.5 *Il corrispettivo variabile*

Per il secondo periodo di regolazione, si propone di mantenere invariata l'applicazione del corrispettivo variabile all'energia immessa in ciascuno dei punti di entrata, esclusi i siti di stoccaggio.

Per quanto riguarda il calcolo del corrispettivo variabile annuo, si propone di utilizzare l'energia corrispondente ai volumi trasportati nell'anno solare 2004. Tali volumi saranno opportunamente normalizzati per quanto riguarda i prelievi dei clienti civili ed eventualmente corretti per tenere conto di fenomeni particolari quali ad esempio particolari campagne di ricostituzione degli stoccaggi e volumi soggetti a riduzione del corrispettivo variabile.

In continuità con il primo periodo di regolazione si intende applicare un corrispettivo variabile ridotto del 40% nei seguenti casi:

- per i trasporti di transito riferito alla sola rete nazionale di gasdotti;
- per i trasporti effettuati sulla sola rete regionale, per fornire incentivi alla produzione nazionale.

*Punto di discussione n. 38. Si concorda con la proposta relativa al corrispettivo variabile? In caso di risposta negativa, quali alternative si propongono e per quali motivi?*

*Punto di discussione n. 39. In alternativa alla proposta di determinare un unico corrispettivo variabile, come si valuta l'ipotesi dell'eventuale introduzione di un corrispettivo variabile modulato con riferimento al periodo di utilizzo (ad esempio estivo e invernale) per fornire incentivi alla regolarità del prelievo? Quali criteri seguire per tale differenziazione?*