

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

413/2017/R/GAS

**CRITERI DI REGOLAZIONE DELLE TARIFFE E DELLA
QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS
NATURALE PER IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE**

Inquadramento generale e linee di intervento

Documento per la consultazione per la formazione di provvedimenti nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico 23 febbraio 2017, 82/2017/R/GAS

Mercato di incidenza: gas naturale

8 giugno 2017

Premessa

Il presente documento per la consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico 23 febbraio 2017, 82/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 87/2017/R/GAS), per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità per il servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT), ai sensi dell'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164.

Il documento, con finalità di inquadramento generale, espone i criteri alla base delle principali linee di intervento che l'Autorità intende sviluppare nel corso del procedimento. Al presente documento faranno dunque seguito ulteriori consultazioni di maggior dettaglio e approfondimento in relazione alle diverse tematiche regolatorie in questione.

Nel presente documento sono inoltre analizzate le tematiche relative alla proroga degli attuali criteri di regolazione nelle more dell'avvio del quinto periodo di regolazione (5PRT).

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte in forma scritta, compilando l'apposito modulo interattivo disponibile sul sito internet dell'Autorità o tramite posta elettronica (infrastrutture@autorita.energia.it) entro il 10 luglio 2017. Le osservazioni e le proposte pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità. Pertanto, qualora i partecipanti alla consultazione intendano salvaguardare la riservatezza di dati e informazioni, motiveranno tale richiesta contestualmente a quanto inviato in esito al presente documento, evidenziando in apposite appendici le parti che si intendono sottrarre alla pubblicazione. In tale caso i soggetti interessati dovranno inviare su supporto informatico anche la versione priva delle parti riservate, destinata alla pubblicazione.

***Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Piazza Cavour, 5 - 20121 Milano***

*e-mail: infrastrutture@autorita.energia.it
sito internet: www.autorita.energia.it*

INDICE

PARTE I OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE E INQUADRAMENTO PROCEDURALE	5
1 Premessa	5
2 Inquadramento procedurale.....	5
3 Struttura del documento	6
PARTE II QUADRO NORMATIVO ESISTENTE E OBIETTIVI PERSEGUITI	8
4 Quadro normativo di riferimento	8
<i>Normativa nazionale di carattere tariffario</i>	<i>8</i>
<i>Normativa comunitaria di carattere tariffario</i>	<i>9</i>
<i>Disposizioni in materia di pianificazione degli investimenti</i>	<i>12</i>
<i>Criteri per l'individuazione del perimetro della rete di trasporto del gas.....</i>	<i>13</i>
5 Il sistema tariffario del quarto periodo di regolazione	14
<i>Contenzioso sui criteri di regolazione tariffaria del periodo regolatorio 2010-2013</i>	<i>16</i>
<i>Contenzioso sui criteri di regolazione tariffaria del periodo regolatorio 2014-2017</i>	<i>17</i>
6 Elementi di contesto	18
<i>Gli indirizzi programmatici per lo sviluppo della regolazione</i>	<i>19</i>
<i>La convergenza dei criteri tariffari a livello europeo</i>	<i>19</i>
<i>La regolazione del periodo transitorio.....</i>	<i>20</i>
7 Obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità.....	20
PARTE III DECORRENZA DEL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE E CRITERI PER IL PERIODO TRANSITORIO.....	23
8 Decorrenza del quinto periodo di regolazione	23
9 Criteri tariffari per il periodo transitorio 2018-2019	25
<i>Evoluzione delle misure per la compensazione del lag regolatorio.....</i>	<i>26</i>
<i>Remunerazione del capitale investito riconosciuto</i>	<i>26</i>
<i>Meccanismo di incentivazione per i nuovi investimenti</i>	<i>27</i>
<i>Obiettivi di recupero d'efficienza.....</i>	<i>28</i>
<i>Aggiornamento dei volumi di riferimento per il calcolo del corrispettivo unitario variabile.....</i>	<i>29</i>
<i>Costi riconosciuti per gli autoconsumi, le perdite di rete e il gas non contabilizzato</i>	<i>30</i>
<i>Corrispettivi tariffari e quote percentuali di autoconsumo.....</i>	<i>30</i>
10 Tempistiche per l'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi	31
PARTE IV ORIENTAMENTI GENERALI PER IL 5PRT	31
11 Durata del periodo di regolazione.....	31
12 Definizione del servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR.....	32

13	Criteri di riconoscimento dei costi	34
	<i>Trattamento delle immobilizzazioni in corso</i>	<i>35</i>
	<i>Capitale circolante netto</i>	<i>36</i>
	<i>Tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto</i>	<i>36</i>
	<i>Livello dei costi operativi riconosciuti e obiettivi di recupero d'efficienza</i>	<i>36</i>
	<i>Incentivazione di tipo output-based.....</i>	<i>36</i>
	<i>Incentivo per l'ottenimento di contributi.....</i>	<i>37</i>
	<i>Ricavi per il servizio di bilanciamento</i>	<i>38</i>
	<i>Trattamento degli autoconsumi, delle perdite di rete e delle perdite contabili</i>	<i>38</i>
14	Determinazione dei corrispettivi unitari	38
	<i>Metodologia dei prezzi di riferimento</i>	<i>39</i>
	<i>Ripartizione capacity-commodity e corrispettivi variabili.....</i>	<i>41</i>
	<i>Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl.....</i>	<i>43</i>
	<i>Reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale</i>	<i>43</i>
15	Servizio di misura	44

PARTE I

OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE E INQUADRAMENTO PROCEDURALE

1 Premessa

- 1.1 L'Autorità, con deliberazione 14 novembre 2013, 514/2013/R/GAS (di seguito: deliberazione 514/2013/R/GAS), e il relativo Allegato A (di seguito: *RTTG 2014-2017*) ha disciplinato i criteri di regolazione delle tariffe di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione (1 gennaio 2014 – 31 dicembre 2017). Nell'anno 2017, pertanto, cessando la validità dei criteri di cui alla deliberazione 514/2013/R/GAS, si conclude il quarto periodo di regolazione tariffaria del servizio di trasporto e di dispacciamento del gas naturale.
- 1.2 In vista di tale scadenza l'Autorità, con deliberazione 82/2017/R/GAS, ha avviato il procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità del servizio di trasporto di gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT), prospettando tra l'altro la possibilità di far decorrere la validità del 5PRT successivamente all'anno 2018.
- 1.3 Il presente documento, con finalità di inquadramento generale, espone i criteri alla base delle principali linee di intervento che l'Autorità intende sviluppare nel corso del procedimento. Sono inoltre contenute proposte per la determinazione dei criteri di regolazione da applicare nel periodo transitorio, nelle more dell'avvio del quinto periodo di regolazione.
- 1.4 La potestà tariffaria dell'Autorità in relazione alle infrastrutture nazionali di trasporto del gas naturale va esercitata nell'ambito della cornice regolamentare dell'Unione europea. La revisione dei criteri di regolazione tariffaria terrà pertanto conto dell'evoluzione della normativa comunitaria finalizzata all'integrazione dei mercati europei attraverso l'individuazione di aree e corridoi prioritari per lo sviluppo delle infrastrutture energetiche, l'attuazione tempestiva di progetti di interesse comune e la definizione di regole comuni per garantire l'interoperabilità di tali aree e corridoi, anche attraverso l'armonizzazione delle strutture tariffarie per il trasporto del gas naturale. Tale maggiore integrazione del sistema infrastrutturale consente inoltre di diversificare le fonti di approvvigionamento ed incrementare la sicurezza complessiva del sistema nazionale del gas.

2 Inquadramento procedurale

- 2.1 Come richiamato, il presente documento di consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione 82/2017/R/GAS. In

avvio di procedimento, l’Autorità ha prospettato la possibilità di far decorrere la validità del 5PRT successivamente all’anno 2018, anche al fine di integrare compiutamente nel quadro regolatorio nazionale le disposizioni del Regolamento (UE) n. 460/2017 che istituisce un codice di rete relativo a strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas (di seguito: Regolamento n. 460/2017, o Codice TAR). Di conseguenza, si rende necessario consultare la possibilità di estendere i principali criteri di regolazione attualmente in vigore fino alla decorrenza del 5PRT (di seguito: periodo transitorio).

- 2.2 Successivamente all’emanazione del presente documento per la consultazione, si svolgeranno incontri tematici con i soggetti interessati, al fine di presentare e approfondire gli argomenti oggetto di consultazione. Parallelamente, saranno avviate raccolte dati finalizzate ad integrare le informazioni tecniche, economiche e patrimoniali già disponibili.
- 2.3 Nell’ambito del procedimento avviato con deliberazione 82/2017/R/GAS è inoltre prevista la pubblicazione di ulteriori documenti di consultazione contenenti le proposte sulle modalità di determinazione dei ricavi riconosciuti e sulla determinazione dei corrispettivi tariffari, nonché sulla qualità del servizio di trasporto.
- 2.4 I criteri relativi al periodo transitorio saranno oggetto di uno specifico provvedimento dell’Autorità che sarà adottato entro il mese di agosto 2017, in tempo utile per l’approvazione delle tariffe di trasporto per l’anno 2018.
- 2.5 L’Autorità con separati procedimenti intende riformare le modalità di conferimento della capacità di trasporto presso i punti di riconsegna e i punti di uscita dalla rete nazionale dei gasdotti. Il progetto pilota avviato con la deliberazione 24 giugno 2016, 336/2016/R/GAS relativo al conferimento della capacità presso i punti di riconsegna della rete di trasporto gas che alimentano impianti di generazione di energia elettrica costituisce un primo intervento nell’ambito di una più complessiva revisione della materia.

3 Struttura del documento

- 3.1 Il presente documento di consultazione, oltre alla presente parte introduttiva (Parte I), è organizzato in ulteriori tre parti ed in particolare:
 - Parte II, nella quale vengono richiamati il quadro normativo europeo e nazionale, il quadro regolatorio vigente e gli obiettivi generali perseguiti per il nuovo periodo di regolazione;
 - Parte III, nella quale si affronta il tema della decorrenza del 5PRT e si formulano proposte relative ai criteri di regolazione da applicare nel periodo transitorio;

- Parte IV, nella quale vengono proposti gli orientamenti generali dell'Autorità per l'evoluzione della regolazione tariffaria e di qualità per il 5PRT.

PARTE II

QUADRO NORMATIVO ESISTENTE E OBIETTIVI PERSEGUITI

4 Quadro normativo di riferimento

Normativa nazionale di carattere tariffario

- 4.1 La legge 14 novembre 1995, n. 481 (di seguito: legge n. 481/95) delinea il quadro generale e le funzioni assegnate all’Autorità per lo sviluppo dei propri interventi di regolazione tariffaria. L’articolo 1, comma 1 della medesima legge, identifica gli obiettivi da perseguire nella regolazione tariffaria. In particolare, l’ordinamento tariffario deve:
- a) essere “certo, trasparente e basato su criteri predefiniti”;
 - b) tutelare gli interessi di utenti e consumatori attraverso “la promozione della concorrenza e dell’efficienza”;
 - c) “armonizzare gli obiettivi economico-finanziari dei soggetti esercenti il servizio con gli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse”.
- 4.2 Coerentemente con tali obiettivi, l’Autorità è dunque chiamata a definire i meccanismi per la determinazione di tariffe, intese come prezzi massimi dei servizi al netto delle imposte (articolo 2, comma 17, legge n. 481/95).
- 4.3 L’articolo 2, comma 12, lettera e) della legge n. 481/95, dispone che l’Autorità stabilisca ed aggiorni, in relazione all’andamento del mercato, la tariffa base, i parametri e gli altri elementi di riferimento per determinare le tariffe, in modo da assicurare la qualità, l’efficienza del servizio e l’adeguata diffusione del medesimo sul territorio nazionale.
- 4.4 Il quadro normativo nell’ambito del quale l’Autorità è chiamata a definire le tariffe per l’attività di trasporto del gas naturale è precisato nel decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00), come integrato dal decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 (di seguito: decreto legislativo n. 93/11). Il decreto legislativo n. 164/00, in particolare, oltre a definire la struttura organizzativa del settore stabilisce alcuni criteri generali per la determinazione delle tariffe, prevedendo in particolare che:
- a) l’Autorità determini le tariffe in modo da assicurare una congrua remunerazione del capitale investito e tenendo conto della necessità di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno;
 - b) le tariffe per il trasporto tengano conto in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto, e in secondo luogo della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza;

- c) le tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti siano 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.
- 4.5 Infine, in merito a misure volte alla promozione della concorrenza e al sostegno del sistema industriale italiano, il comma 2 bis, dell'articolo 38 del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 (di seguito: decreto legge n. 83/12), prevede che l'Autorità provveda ad adeguare il sistema delle tariffe di trasporto del gas naturale secondo criteri che rendano più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale.

Normativa comunitaria di carattere tariffario

- 4.6 L'esercizio della potestà tariffaria dell'Autorità sopra richiamata si inserisce nell'ambito della cornice regolamentare dell'Unione europea che, da un lato, mira alla realizzazione di un mercato interno del gas naturale e alla sicurezza degli approvvigionamenti e, dall'altro, fissa degli obiettivi di politica energetica in materia di emissioni di gas a effetto serra, energia da fonti rinnovabili ed efficienza energetica.
- 4.7 In particolare, con la Direttiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, sono stati fissati i riferimenti per la creazione di un mercato interno del gas naturale. Ai sensi della medesima Direttiva, gli Stati membri garantiscono l'attuazione di un sistema di accesso dei terzi al sistema 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.
- 4.8 Ulteriori disposizioni di carattere tariffario sono contenute nel Regolamento CE n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale (di seguito: Regolamento n. 715/2009). Il Regolamento n. 715/2009 dispone, all'articolo 13, 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 purché essi corrispondano a quelli di un gestore di reti efficiente e strutturalmente comparabile, 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.
- 4.9 Il Regolamento n. 715/2009 sancisce inoltre la necessità di assicurare un livello minimo di convergenza nei criteri tariffari in ambito europeo come prerequisito essenziale per lo sviluppo di un mercato interno del gas, in quanto differenze nella struttura tariffaria possono infatti comportare dei vincoli agli scambi tra sistemi di trasporto dei diversi paesi membri. In particolare, l'articolo 13,

paragrafo 1, secondo comma, dispone che qualora le differenze nelle strutture tariffarie o nei meccanismi di bilanciamento ostacolino gli scambi tra i sistemi di trasporto, e fatto salvo l'articolo 41, paragrafo 6, della direttiva 2009/73/CE, i gestori dei sistemi di trasporto provvedono attivamente, in cooperazione con le competenti autorità nazionali, alla convergenza delle strutture tariffarie e dei principi di addebito, anche in relazione alle regole di bilanciamento.

- 4.10 Inoltre, il Regolamento n. 715/2009 stabilisce, all'articolo 13, paragrafo 1, terzo comma, che:
- a) le tariffe, o le metodologie utilizzate per calcolarle, facilitino 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;
 - b) le tariffe applicabili agli utenti della rete siano non discriminatorie e determinate in modo distinto per ogni punto d'entrata e d'uscita del sistema di trasporto.
- 4.11 Ulteriori disposizioni di carattere tariffario sono contenute nel Regolamento (UE) n. 994/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 (di seguito: Regolamento n. 994/2010) che pone, all'articolo 6, paragrafo 1, misure in materia di infrastrutture volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas nel caso di indisponibilità dell'infrastruttura principale del gas. In particolare, il paragrafo 8 del medesimo articolo 6 prevede disposizioni in materia di copertura dei costi derivanti dal rispetto dell'obbligo di cui al sopra richiamato paragrafo 1, nonché in materia di ripartizione tra Stati membri dei costi relativi alla realizzazione di capacità di trasporto bidirezionale permanente sulle interconnessioni transfrontaliere.
- 4.12 Inoltre, nell'ambito degli obiettivi dell'Unione europea in materia di energia e clima, il Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2013, individua aree e corridoi prioritari per lo sviluppo delle infrastrutture energetiche e stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo tempestivo e l'interoperabilità di tali aree e corridoi, facilitando inoltre l'attuazione tempestiva di progetti di interesse comune, fornendo norme e orientamenti per la ripartizione dei costi a livello transfrontaliero e incentivi correlati al rischio per progetti di interesse comune e determinando le condizioni per l'ammissibilità di progetti di interesse comune all'assistenza finanziaria dell'Unione europea.
- 4.13 In applicazione delle disposizioni di cui al Regolamento n. 715/2009 (articolo 6, paragrafo 11), al fine di assicurare la necessaria convergenza nei criteri tariffari a livello europeo, nel marzo 2017 la Commissione europea ha adottato il Regolamento n. 460/2017 che istituisce il Codice TAR. In particolare, tale Codice stabilisce norme finalizzate a favorire la coerenza delle strutture tariffarie per il trasporto del gas, comprese le norme sull'applicazione di una metodologia dei prezzi di riferimento, sugli obblighi di consultazione e

pubblicazione associati e sul calcolo dei prezzi di riserva per prodotti di capacità standard. Il Regolamento n. 460/2017 risponde in particolare all'esigenza di aumentare la trasparenza delle strutture tariffarie per il trasporto del gas e delle procedure utilizzate per fissarle, di consentire agli utenti della rete di comprendere meglio le tariffe fissate per i servizi di trasporto e i servizi non di trasporto, nonché quali variazioni hanno subito e possono subire e in che modo sono fissate, e di comprendere i costi alla base delle tariffe di trasporto e di prevedere ragionevolmente l'entità di queste ultime.

- 4.14 In particolare, al fine di conseguire e assicurare un livello adeguato di aderenza delle tariffe di trasporto ai costi del servizio, il Codice TAR stabilisce che le tariffe di trasporto siano basate sull'utilizzo di *driver* di costo specifici e, a tal riguardo, fissa i parametri e le modalità per l'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità che può sostanzarsi nell'adozione di una matrice *entry-exit*. Ai sensi del medesimo Regolamento, la metodologia dei prezzi di riferimento è stabilita o approvata dall'autorità nazionale di regolazione, tenuto conto dei risultati del processo di consultazione e in conformità con i requisiti stabiliti dalla normativa europea. Nel caso in cui la metodologia dei prezzi di riferimento proposta sia diversa dalla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità, è previsto che quest'ultima sia utilizzata come elemento controfattuale di confronto.
- 4.15 Il Codice TAR definisce altresì prescrizioni specifiche sulle modalità e le tempistiche del processo di consultazione, ivi inclusi l'obbligo di trasmettere all'Agenzia per la cooperazione tra i regolatori nazionali dell'energia (ACER) il documento finale di consultazione, al fine di consentire alla medesima di esprimere un parere, e l'obbligo di consultare, annualmente e nell'ambito della consultazione finale di cui all'articolo 26 del Regolamento medesimo, le autorità omologhe di tutti gli Stati membri direttamente connessi sul livello dei moltiplicatori, sul livello dei fattori stagionali e i calcoli di cui all'articolo 15, e sul livello degli sconti di cui all'articolo 9, paragrafo 2 e all'articolo 16. Le disposizioni sul processo di consultazione hanno effetti sulle tempistiche di formazione dei provvedimenti di natura tariffaria.
- 4.16 Accanto ai requisiti per la consultazione delle strutture tariffarie, il Codice TAR specifica, inoltre, una serie di obblighi di trasparenza che attengono, fra l'altro, alle tempistiche per la pubblicazione dei corrispettivi e delle informazioni rilevanti per il calcolo dei medesimi, nonché alle informazioni che devono essere rese disponibili in fase di consultazione e contestualmente alla pubblicazione dei corrispettivi. Questo anche al fine di consentire agli utenti della rete di comprendere i costi alla base delle tariffe di trasporto e di prevederne ragionevolmente l'entità.

Disposizioni in materia di pianificazione degli investimenti

- 4.17 Per quanto concerne la pianificazione degli investimenti, a livello europeo l'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), del Regolamento n. 715/2009 dispone che la Rete europea di gestori di sistemi di trasmissione del gas (*European Network of Transmission System Operators for Gas*, ENTSO-G) adottati, ogni due anni, un Piano di sviluppo della rete decennale non vincolante a livello comunitario (*Ten-Year Network Development Plan*, TYNDP), comprese le prospettive europee sull'adeguatezza dell'approvvigionamento.
- 4.18 Ai fini della presente consultazione occorre evidenziare che l'articolo 3 del decreto legislativo n. 93/11 prevede che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello Sviluppo Economico, siano individuate le necessità minime di realizzazione o di ampliamento di impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto, di stoccaggio in sotterraneo di gas naturale e le relative infrastrutture di trasporto di energia, anche di interconnessione con l'estero, tenendo conto della loro effettiva realizzabilità nei tempi previsti, al fine di conseguire gli obiettivi di politica energetica nazionale, anche con riferimento agli obblighi derivanti dall'attuazione delle direttive comunitarie in materia di energia, e di assicurare adeguata sicurezza, economicità e concorrenza nelle forniture di energia. Ad oggi, detto decreto non è stato ancora emanato.
- 4.19 L'articolo 16, comma *6bis*, del decreto legislativo n. 93/11, come modificato dalla legge 29 luglio 2015, n. 115, ascrive all'Autorità il compito di valutare se gli schemi di Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale (di seguito: schemi di Piano) presentati dai gestori:
- a) contemplino tutti i fabbisogni in materia di investimenti individuati nel corso della procedura consultiva;
 - b) siano coerenti con il piano decennale non vincolante di sviluppo della rete a livello europeo (TYNDP), di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), del Regolamento n. 715/2009.
- 4.20 Ai fini della predetta valutazione dei Piani, l'Autorità verifica altresì che la scelta degli investimenti individuati nei predetti schemi sia effettuata sulla base di criteri di economicità ed efficienza in ossequio alle disposizioni di cui all'articolo 1 della legge n. 481/95 in materia di economicità e redditività dei servizi di pubblica utilità, nonché alla disciplina tariffaria la quale prevede che il riconoscimento in tariffa dei costi relativi agli investimenti avvenga “*a condizione che [questi] siano compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema e realizzati secondo criteri di economicità*”.
- 4.21 L'articolo 16, comma 6, del decreto legislativo n. 93/11 prevede che il Ministero dello Sviluppo Economico valuti, tra l'altro, la coerenza del piano decennale di sviluppo della rete con la strategia energetica nazionale di cui all'articolo 3 del medesimo decreto.

- 4.22 Con la deliberazione 28 giugno 2016, 351/2016/R/GAS (di seguito: deliberazione 351/2016/R/GAS) l’Autorità ha approvato disposizioni per la consultazione degli schemi di Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale, predisposti dai gestori del sistema di trasporto ai sensi dell’articolo 16 del decreto legislativo n. 93/11. In conformità alle suddette disposizioni, è attualmente in corso il processo di consultazione e valutazione degli schemi di Piano decennale di sviluppo della rete predisposti dai gestori del sistema di trasporto per l’anno 2016.

Criteria per l’individuazione del perimetro della rete di trasporto del gas

- 4.23 Ai sensi dell’articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00, l’ambito della rete nazionale di gasdotti viene individuato con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, sentita l’Autorità e la Conferenza Unificata.
- 4.24 Il Ministero dello Sviluppo Economico, con i decreti ministeriali 30 giugno 2004, 4 agosto 2005, 13 marzo 2006, 1 agosto 2008, 21 ottobre 2010, 19 dicembre 2011, 28 gennaio 2013, 11 novembre 2013, 9 ottobre 2014, 20 ottobre 2015 e 31 gennaio 2017 ha provveduto all’aggiornamento della rete nazionale di gasdotti¹, individuando quattro distinti elenchi:
- nell’allegato 1, l’elenco aggiornato dei gasdotti 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;
 - nell’allegato 3, l’elenco dei gasdotti rientranti nella categoria *interconnector*, come definita dalla Direttiva 2009/73/CE all’articolo 2, paragrafo 17, e dall’articolo 1, comma 17, della legge n. 239/04;
 - nell’allegato 4, l’elenco dei gasdotti di collegamento con i terminali di rigassificazione di Gnl.
- 4.25 In particolare, con riferimento agli elenchi di cui all’allegato 2, si evidenzia che 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

¹ La prima individuazione della rete nazionale di gasdotti è avvenuta con decreto del Ministero dell’industria, del commercio e dell’artigianato 22 dicembre 2000.

nel rispetto della Direttiva 2009/73/CE, sentite le imprese di trasporto interessate.

- 4.26 Per quanto riguarda il perimetro delle reti regionali di trasporto, con il comma 1 dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 93/11 sono state integrate le disposizioni di cui all'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00, prevedendo che possano essere classificati come reti facenti parte della rete di trasporto regionale, le reti o i gasdotti di nuova realizzazione o quelli esistenti che soddisfano i requisiti stabiliti con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico; e che tali requisiti sono stati definiti con decreto del Ministro delle attività produttive del 29 settembre 2005.

5 Il sistema tariffario del quarto periodo di regolazione

- 5.1 I criteri relativi al sistema tariffario del quarto periodo di regolazione sono stati definiti con la deliberazione 514/2013/R/GAS. La definizione dei ricavi di riferimento è avvenuta tramite l'identificazione degli elementi di costo relativi all'attività di trasporto in modo tale da garantire la copertura dei costi operativi e dei costi di capitale, ivi incluso l'ammortamento, riconoscendo una congrua remunerazione del capitale investito secondo le disposizioni del decreto legislativo n. 164/00.

- 5.2 L'Autorità per il quarto periodo di regolazione ha previsto di:

- confermare l'adozione dell'anno civile come riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto;
- con riferimento ai criteri di determinazione dei costi riconosciuti:
 - introdurre un incremento del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto al fine di sterilizzare il ritardo regolatorio nel riconoscimento dei nuovi investimenti;
 - calcolare la quota di ammortamento al netto dei contributi in conto capitale, al fine di assicurare una remunerazione adeguata del capitale investito;
 - confermare, ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti, una simmetrica ripartizione delle maggiori efficienze realizzate rispetto all'obiettivo fissato ad inizio del terzo periodo;
 - prevedere, nel caso in cui le imprese non abbiano raggiunto gli obiettivi di efficientamento fissati dall'Autorità per il terzo periodo di regolazione, l'introduzione di un meccanismo che permetta di contemperare le esigenze di equilibrio economico finanziario delle imprese, almeno nel breve periodo, con un adeguato incentivo al recupero di efficienze;

- confermare transitoriamente il sostegno allo sviluppo infrastrutturale mediante il riconoscimento di un incremento del tasso di remunerazione per i nuovi investimenti, nelle more del completamento di meccanismi di incentivazione volti a massimizzare il valore dei servizi erogati dall'impresa (incentivi di tipo *output-based*);
 - definire il livello ammesso delle perdite di rete sulla base di specifici fattori di emissione per ciascun componente rilevante della rete di trasporto, al fine di fornire incentivi al contenimento delle medesime;
 - definire il livello ammesso del gas non contabilizzato in modo da incentivare l'impresa maggiore di trasporto a raggiungere ulteriori incrementi di efficienza;
 - confermare i criteri di aggiornamento delle quote parti di ricavi riconducibili alla remunerazione del capitale investito netto, agli ammortamenti, e ai costi operativi riconosciuti adottati nel terzo periodo di regolazione;
- con riferimento alla struttura dei corrispettivi tariffari:
 - confermare la ripartizione dei ricavi nelle componenti *capacity* e *commodity* adottata nel terzo periodo di regolazione;
 - introdurre un meccanismo di perequazione dei ricavi derivanti dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile, al fine di assicurare la copertura dei costi operativi riconosciuti, prevalentemente fissi;
 - confermare l'adozione del modello tariffario *entry-exit* ai fini della determinazione dei corrispettivi di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti, in coerenza con la normativa europea;
 - confermare l'applicazione di un corrispettivo a francobollo per l'utilizzo della rete di trasporto regionale;
 - rivedere il meccanismo di riduzione del corrispettivo regionale applicato ai punti localizzati entro 15 km dalla rete nazionale; in particolare prevedere l'applicazione di un corrispettivo minimo a prescindere dalla distanza del punto di riconsegna;
 - confermare le modalità di determinazione dei corrispettivi relativi alla capacità interrompibile;
 - introdurre elementi di ulteriore flessibilità nell'applicazione di coefficienti di riproporzionamento dei corrispettivi nei casi di allocazione di capacità per periodi inferiori all'anno, prevedendo la definizione di un coefficiente per l'allocazione della capacità su base giornaliera;

- nelle more della definizione delle tariffe per il servizio di misura del trasporto, applicare un corrispettivo transitorio per la remunerazione del servizio di misura del trasporto gas svolto dalle imprese di trasporto;
 - confermare le modalità di determinazione del corrispettivo per la copertura dei costi del servizio di misura del trasporto, prevedendo l'applicazione di un corrispettivo alla capacità impegnata nei punti di riconsegna;
 - confermare l'allocazione in natura dei quantitativi di gas a copertura delle perdite di rete e dei consumi delle centrali di compressione.
- 5.3 Inoltre, l'Autorità, con la delibera 583/2015/R/COM, e il relativo Allegato (TIWACC) è intervenuta sulle modalità di determinazione e aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) per i servizi infrastrutturali regolati dei settori elettrico e gas, unificando tutti i parametri ad eccezione di quelli specifici dei singoli servizi, quale il parametro β che esprime il livello specifico di rischio non diversificabile del singolo servizio; con riferimento al rapporto tra capitale proprio e capitale di debito (rapporto *D/E* o *gearing*), l'Autorità ha considerato i valori dei parametri in vigore nelle regolazioni tariffarie vigenti per ciascun servizio, disponendo che, nel corso del periodo 2016-2021, venga rivisto per tutti i servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas esclusivamente in occasione dell'aggiornamento infra-periodo, prevedendo in tale occasione un suo graduale riallineamento verso livelli maggiormente coerenti con i livelli adottati dagli altri regolatori europei, comunque non superiori al valore di 0,5.
- 5.4 La medesima delibera ha fissato in sei anni (2016-2022) la durata del periodo regolatorio del tasso di remunerazione del capitale investito per le regolazioni infrastrutturali dei settori elettrico e gas (*PWACC*), prevedendo un meccanismo di aggiornamento - a metà periodo - che, in maniera prevedibile e trasparente, consenta aggiustamenti del tasso in funzione dell'andamento congiunturale.

Contenzioso sui criteri di regolazione tariffaria del periodo regolatorio 2010-2013

- 5.5 Con la sentenza 19 aprile 2013, n. 995/2013 (di seguito: sentenza 995/2013), il TAR Lombardia (sez. Terza) ha annullato la deliberazione 1 dicembre 2009, ARG/gas/184/09 e il relativo Allegato A (di seguito: *RTTG 2010-2013*), e le conseguenti deliberazioni di approvazione delle proposte tariffarie, in merito alla ripartizione dei ricavi tra componente di *capacity* e componente di *commodity*, nonché alla previsione di un prelievo in natura per la copertura dei costi relativi all'autoconsumo di gas. La predetta pronuncia è stata confermata dal Consiglio di Stato con sentenza 12 giugno 2015, n. 2888 (di seguito: sentenza 2888/2015).
- 5.6 L'Autorità, con la deliberazione 3 settembre 2015, 428/2015/C/GAS, ha deciso di proporre ricorso per revocazione della sentenza 2888/2015 e, attesa l'esecutività

- della medesima, ha avviato con deliberazione 3 settembre 2015, 430/2015/R/GAS il procedimento per l'ottemperanza.
- 5.7 Con la deliberazione 6 ottobre 2016, 550/2016/R/GAS, l'Autorità, tenendo conto delle pronunce giurisdizionali sopra richiamate, ha rideterminato i criteri di regolazione del servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale, per il periodo 2010-2013, prevedendo tra l'altro di:
- a) confermare il criterio di riparto tra componente di *capacity* e componente di *commodity* contenuto nella *RTTG 2010-2013*, che prevede l'attribuzione dei costi di capitale alla componente *capacity* e dei costi operativi alla componente *commodity* (cd. criterio di ripartizione 90:10), che consente di assicurare il rispetto del principio di *cost reflectivity* sancito dal Regolamento n. 715/2009, ossia la corrispondenza tra tariffe e costi del servizio;
 - b) prevedere, in materia di disciplina del gas per il funzionamento delle centrali di compressione, il passaggio da un conferimento in natura a un conferimento monetario, mantenendo, in considerazione del principio di *cost reflectivity*, la logica del diverso contributo dei vari punti di *entry* alla copertura dei costi di funzionamento delle centrali di compressione, per tenere conto in particolar modo della distanza dal punto di entrata al baricentro del mercato;
 - c) introdurre uno specifico corrispettivo tariffario per la copertura degli autoconsumi, espresso in termini monetari, differenziato tra i diversi punti di *entry*.
- 5.8 Con sentenza 1 marzo 2017, n. 494, il TAR Lombardia, Sezione Seconda, in sede di ottemperanza, ha prescritto all'Autorità di disporre che Snam Rete Gas S.p.A. effettui l'attività prevista dall'art. 8.3 ("secondo criteri di trasparenza e parità di trattamento tra gli utenti") e dall'art. 12 del *RTTG 2010-2013*. Soltanto in esito alla determinazione dei corrispettivi unitari di capacità CP_e e CP_u (oltre agli altri fattori previsti dal citato art. 8) spetterà all'Autorità di procedere alla ponderata ripartizione delle quote di *capacity* e *commodity* della tariffa di trasporto. Sulla base di tali adempimenti sarà possibile stabilire se il periodo regolatorio in questione sia stato, o meno, connotato da una penalizzazione a carico dei soggetti che operano nelle aree del Mezzogiorno.

Contenzioso sui criteri di regolazione tariffaria del periodo regolatorio 2014-2017

- 5.9 Con sentenza del Tar Lombardia, Sezione Seconda, 3 luglio 2014, n. 1729 (di seguito: sentenza 1729/2014), è stata annullata la *RTTG 2014-2017* nella parte in cui ha omesso di dare attuazione all'articolo 38, comma 2-*bis* del decreto legge n. 83/12, che imponeva all'Autorità di "*adeguare il sistema delle tariffe di trasporto del gas naturale secondo criteri che rendano più flessibile ed*

economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale”.

- 5.10 La predetta pronuncia è stata confermata con sentenza del Consiglio di Stato, Sezione Sesta, 28 luglio 2015, n. 3735/2015 (di seguito: sentenza 3735/2015).
- 5.11 Con deliberazione 3 settembre 2015, 429/2015/R/GAS, l’Autorità ha avviato un procedimento per ottemperare alla sentenza 1729/2014, come confermata dalla sentenza 3735/2015.
- 5.12 Con sentenza non definitiva 14 aprile 2017, n 883, il TAR Lombardia, Sezione Seconda, ha ordinato all’Autorità di provvedere, entro sessanta giorni dalla comunicazione della sentenza, ovvero dalla sua notificazione, se eseguita anteriormente, alla conclusione del procedimento avviato con la deliberazione 429/2015/R/GAS, mediante l’adozione delle misure necessarie all’esecuzione del giudicato, ovvero – ove se ne dimostri con adeguata motivazione l’effettiva necessità – mediante l’individuazione di un ventaglio di opzioni regolatorie, in relazione alle quali dovrà essere successivamente approfondita la compatibilità con la disciplina in materia di aiuti di Stato.
- 5.13 Con documento per la consultazione 25 maggio 2017, 373/2017/R/GAS l’Autorità ha espresso i propri orientamenti per il completamento del progetto pilota relativo al conferimento della capacità presso i punti di riconsegna che alimentano impianti di generazione di energia elettrica. L’Autorità, come prospettato al punto 2 della deliberazione 429/2015/R/GAS, valuterà se le misure che saranno adottate in tale ambito siano adeguate rispetto alle esigenze cui fa riferimento l’articolo 38, comma 2-bis, del decreto-legge 83/2012 e alla necessità di ottemperare alle sentenze sopra richiamate.

6 Elementi di contesto

- 6.1 In Italia il consumo di gas naturale nell’anno 2016 si è attestato su circa 70 miliardi di metri cubi, lontano dai livelli pre-crisi, quando il consumo annuo aveva raggiunto quasi i 90 miliardi di metri cubi.
- 6.2 La sensibile contrazione dei consumi ha evidentemente prodotto una riduzione del grado di utilizzo delle infrastrutture di trasporto esistenti e ha inciso negativamente sul costo del servizio per l’utente finale che si è trovato a pagare il costo di uno sviluppo infrastrutturale dimensionato sulla base di livelli di domanda prevista decisamente superiori rispetto ai livelli effettivi e influenzato dalle prospettive di costituzione di un *hub* italiano del gas.
- 6.3 Negli scenari futuri di medio termine la domanda di gas naturale potrebbe ridursi anche in relazione agli ulteriori interventi di efficientamento energetico e

alla crescita della penetrazione del vettore elettrico, favorita dallo sviluppo delle fonti rinnovabili.

Gli indirizzi programmatici per lo sviluppo della regolazione

- 6.4 In questo contesto le linee di indirizzo per lo sviluppo della regolazione tariffaria in relazione al servizio di trasporto del gas naturale sono state tracciate dall’Autorità nel *Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018*².
- 6.5 In tale documento l’Autorità ha evidenziato che le esigenze di flessibilità di funzionamento del settore del gas indotte prevalentemente dallo sviluppo delle fonti rinnovabili, unitamente alle attese modifiche dei flussi di gas sulla rete di trasporto nazionale, richiedono una revisione della struttura dei corrispettivi per il servizio di trasporto.
- 6.6 Tale revisione, secondo quanto indicato nel medesimo documento:
- a) dovrà essere realizzata sia mediante una revisione delle modalità di prenotazione della capacità nei punti di riconsegna, in particolare con riferimento agli impianti di generazione di energia elettrica, sia intervenendo sulle modalità di aggiornamento dei corrispettivi di trasporto, anche per aumentarne la prevedibilità;
 - b) dovrà essere coerente con le indicazioni del Codice di rete europeo redatto ai sensi del Regolamento n. 715/2009 e con le esigenze di corretto funzionamento dei mercati, garantendo peraltro la trasparenza circa la metodologia di allocazione dei costi nell’ambito della matrice *entry-exit*.
- 6.7 Altre indicazioni in relazione all’evoluzione della regolazione tariffaria individuate nel *Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018* riguardano le tematiche dello sviluppo infrastrutturale. La regolazione tariffaria dovrà evolvere aumentando l’attenzione rivolta ai benefici sistemici connessi allo sviluppo dei progetti infrastrutturali (ad esempio, benefici in termini di *social welfare*, di qualità e sicurezza del servizio, di integrazione delle fonti rinnovabili), sviluppandosi secondo criteri di selettività e in una logica *output based*.
- 6.8 Lo sviluppo infrastrutturale, nella prospettiva di europeizzazione della regolazione delle infrastrutture di interesse transfrontaliero, dovrà inoltre risultare coerente con i Piani di sviluppo della rete decennale non vincolanti a livello comunitario (TYNDP).

La convergenza dei criteri tariffari a livello europeo

- 6.9 La regolazione tariffaria del servizio di trasporto in Italia dovrà poi essere orientata a convergere con i criteri tariffari individuati nel Codice TAR,

² Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018, approvato con la deliberazione dell’Autorità 15 gennaio 2015, 3/2015/A.

finalizzato all'armonizzazione dei sistemi tariffari nell'ambito dell'Unione Europea e ad aumentare la trasparenza delle strutture tariffarie e delle procedure utilizzate per fissarle.

- 6.10 Nella prospettiva di convergenza dei criteri tariffari a livello europeo dovranno trovare declinazione gli indirizzi generali di evoluzione del sistema tariffario delineati nel richiamato *Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018*.

La regolazione del periodo transitorio

- 6.11 L'Autorità ritiene opportuno, anche in relazione alle esigenze già individuate con la deliberazione di avvio di procedimento, avviare la piena armonizzazione con il Codice TAR a partire dall'anno 2020, prevedendo un periodo transitorio di due anni, durante il quale, come meglio precisato nel seguito, potranno essere introdotte alcune modifiche dell'attuale assetto regolatorio che dovranno risultare coerenti con l'evoluzione prevista a partire dal 2020.
- 6.12 In particolare l'Autorità è orientata da un lato ad adottare misure volte a favorire il contenimento dei costi del servizio, introducendo alcuni correttivi alla determinazione dei ricavi in un'ottica di maggiore selettività degli investimenti, dall'altro a rivedere i criteri di allocazione dei costi con l'obiettivo di favorire un ottimale sfruttamento delle infrastrutture esistenti, i cui costi sono *sunk*, valutando l'ipotesi di ridurre la quota di costi riconosciuti recuperata attraverso corrispettivi di *entry*; in linea teorica, ciò dovrebbe avvenire a partire dai punti di interconnessione con riferimento ai quali il rischio di distorsione è più elevato (ovvero quei punti dove i corrispettivi di trasporto sono suscettibili di condizionare le scelte di utilizzo della capacità), ad esempio i punti di interconnessione tra paesi europei, ma anche i punti di interconnessione con paesi produttori per cui veicolare il gas naturale verso il mercato italiano non è l'unica alternativa, ferma restando la necessità di garantire piena compatibilità con il quadro normativo nazionale e comunitario.
- 6.13 Infine l'Autorità intende migliorare trasparenza e prevedibilità dei corrispettivi, in coerenza con gli orientamenti del Codice TAR.

7 Obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità

- 7.1 Nell'ambito del contesto delineato nel precedente capitolo 6 la nuova regolazione che l'Autorità intende sviluppare, che tiene conto in particolare dell'evoluzione del quadro regolatorio comunitario finalizzato all'integrazione dei mercati nazionali, dovrà risultare proattiva e capace di indurre comportamenti virtuosi tanto negli operatori quanto negli utilizzatori del servizio.
- 7.2 In particolare, la regolazione dovrà garantire adeguati incentivi all'efficienza, sia di tipo allocativo, ad esempio favorendo l'utilizzo delle risorse esistenti, sia di

tipo produttivo, anche mediante l'introduzione di meccanismi per il riconoscimento dei costi basati sulla spesa totale.

- 7.3 Inoltre, dovrà garantire condizioni favorevoli agli investimenti in grado di portare benefici al sistema nazionale del gas, coniugando rigore e sviluppo, nell'interesse ultimo dei clienti finali del servizio. Infine, dovrà assicurare un adeguato livello di trasparenza anche in relazione alla prevedibilità dell'evoluzione dei corrispettivi tariffari.
- 7.4 In coerenza con gli obiettivi strategici richiamati, l'Autorità con deliberazione 82/2017/R/GAS ha disposto che nella formazione dei provvedimenti finali si tenesse conto in particolare delle seguenti esigenze:
- a) far decorrere la validità del 5PRT successivamente rispetto all'anno 2018, anche al fine di integrare compiutamente le disposizioni contenute nel Codice di rete europeo relativo alle strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas;
 - b) prevedere la possibilità di prorogare per l'anno 2018 i principali criteri di regolazione attualmente in vigore, valutando la possibilità di introdurre misure correttive relativamente ai meccanismi di incentivazione per la realizzazione di nuovi investimenti;
 - c) valutare l'opportunità di prevedere per il 5PRT una durata superiore ai quattro anni del corrente periodo, in linea con quanto già deciso per la regolazione della distribuzione del gas e per la regolazione del settore elettrico, nella prospettiva di rafforzare la stabilità regolatoria, vagliando altresì l'introduzione di meccanismi di revisione infra-periodo in relazione alle variabili maggiormente esposte a fenomeni esogeni al settore;
 - d) avviare gli opportuni approfondimenti al fine di implementare nel corso del prossimo periodo di regolazione, in ottica evolutiva, un approccio regolatorio in chiave di controllo complessivo della spesa (cosiddetto approccio *totex*);
 - e) per i nuovi investimenti introdurre, laddove possibile, criteri di riconoscimento dei costi basati anche sugli esiti delle valutazioni degli schemi di Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale effettuate ai sensi l'articolo 16, comma 6bis, del decreto legislativo n. 93/11;
 - f) modificare gli attuali meccanismi di incentivazione dello sviluppo delle reti di trasporto basati sul riconoscimento di una remunerazione addizionale, valutando l'introduzione di meccanismi che permettano di perseguire una maggiore selettività degli investimenti in una logica *output-based*;
 - g) in coerenza con le disposizioni che sono contenute nel Codice di rete europeo relativo alle strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas, prevedere una revisione dei criteri di allocazione del costo, delle procedure di consultazione, degli obblighi di trasparenza, e delle tempistiche di approvazione e pubblicazione dei corrispettivi di trasporto;

- h) rafforzare le disposizioni che promuovano l'interesse degli operatori di rete miranti ad ottenere contributi europei per lo sviluppo delle infrastrutture e/o ad attivare procedure per la ripartizione dei costi infrastrutturali tra Stati membri ai sensi del Regolamento n. 347/2013 (*cross border cost allocation*) con benefici in termini di minori costi posti in capo agli utenti della rete;
- i) valutare la ridefinizione dell'assetto e delle responsabilità dell'erogazione del servizio di misura sulle reti di trasporto del gas naturale, nonché la definizione dei requisiti funzionali minimi dei sistemi di misura nei punti di ingresso e di uscita su tali reti;
- j) prevedere l'introduzione di incentivi per la riduzione dei livelli di perdite fisiche e contabili nei punti di riconsegna della rete di trasporto;
- k) in materia di qualità del servizio di trasporto, rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza del servizio, aggiornare le disposizioni in materia di continuità del servizio, con particolare riferimento al servizio di trasporto alternativo del gas naturale mediante carro bombolaio ed al monitoraggio della pressione presso i punti di riconsegna della rete di trasporto, nonché semplificare la disciplina della qualità commerciale.

S I. Osservazioni in merito agli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità.

PARTE III

DECORRENZA DEL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE E CRITERI PER IL PERIODO TRANSITORIO

8 Decorrenza del quinto periodo di regolazione

- 8.1 Come già anticipato nella Parte II, in avvio di procedimento l’Autorità ha prospettato la possibilità di far decorrere la validità del 5PRT successivamente all’anno 2018, anche al fine di integrare compiutamente nel quadro regolatorio nazionale le disposizioni del Codice TAR.
- 8.2 Le tempistiche per l’entrata in vigore delle disposizioni di cui al Codice TAR sono differenziate in funzione della tipologia di obblighi fissati dal medesimo Regolamento, e prevedono che:
- a) gli obblighi di cui al Capo I (Disposizioni generali), Capo V (Determinazione dei prezzi della capacità aggregata e della capacità nei punti di interconnessione virtuali), Capo VII (Obblighi di consultazione) e Capo IX (Capacità incrementale) e Capo X (Conclusioni) entrino in vigore il 6 aprile 2017;
 - b) gli obblighi di cui al Capo VI (Prezzo di aggiudicazione e prezzo da pagare) e al Capo VIII (Obblighi di pubblicazione) entrino in vigore il 1 ottobre 2017;
 - c) gli obblighi di cui al Capo II (Metodologie dei prezzi di riferimento), Capo III (Prezzi di riserva) e Capo IV (Perequazione dei ricavi) entrino in vigore il 31 maggio 2019.
- 8.3 Le decorrenze sopra indicate fanno sì che, con riferimento al caso italiano dove i corrispettivi sono definiti per l’anno civile (periodo gennaio-dicembre di ciascun anno), la cadenza degli obblighi sia la seguente:
- a) per l’anno tariffario 2018, le informazioni di cui all’articolo 30 del Codice TAR (incluso nel Capo VIII, e che includono tra le altre le informazioni sui parametri utilizzati nella metodologia dei prezzi di riferimento, i ricavi approvati, e le eventuali tariffe diverse dai corrispettivi di capacità per il servizio di trasporto) devono essere pubblicate entro il trentesimo giorno precedente il periodo tariffario, ossia entro il 30 novembre 2017;
 - b) per l’anno tariffario 2019:
 - i. le informazioni di cui all’articolo 29 del Codice TAR (incluso nel Capo VIII, e che includono i prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard e interrompibile nonché i moltiplicatori e i fattori stagionali) devono essere pubblicate entro il trentesimo giorno precedente l’asta annuale per la capacità continua, ossia entro il 31 maggio 2018;

- ii. per le informazioni di cui all'articolo 30 del Codice TAR valgono i medesimi criteri di cui alla precedente lettera a), e dunque devono essere pubblicate entro il 30 novembre 2018; tuttavia, poiché tali dati e informazioni sono necessarie ai fini del calcolo dei prezzi di riserva di cui all'articolo 29, di fatto anche queste sono disponibili entro il 31 maggio 2018 e dunque eventualmente pubblicabili entro tale data;
 - c) per l'anno tariffario 2020 (dal quale deve tassativamente trovare applicazione la disciplina del Codice TAR in relazione, in particolare, alla metodologia dei prezzi di riferimento), valgono gli stessi principi già enunciati per l'anno tariffario 2019; pertanto:
 - i. le informazioni di cui all'articolo 29 devono essere pubblicate entro il 31 maggio 2019;
 - ii. le informazioni di cui all'articolo 30, da pubblicare entro il 30 novembre 2019, di fatto sono comunque disponibili entro il 31 maggio 2019.
- 8.4 In virtù della portata innovativa del Codice TAR rispetto alla disciplina vigente, risulta necessario disporre di un adeguato periodo di tempo per proporre, nell'ambito del processo di consultazione, misure coerenti con il quadro comunitario. Pertanto, anche tenuto conto delle tempistiche sopra descritte, l'Autorità è orientata a far decorrere la validità del 5PRT a partire dall'anno 2020.
- 8.5 In considerazione delle norme che regolano il processo di consultazione (articoli 26 e 28) nonché delle norme afferenti l'analisi da parte dell'ACER (articolo 27), la consultazione finale sui criteri per il 5PRT dovrebbe essere pubblicata entro il mese di ottobre 2018, presupponendo l'adozione del provvedimento finale non oltre il mese di febbraio 2019 e la pubblicazione delle informazioni di cui agli articoli 29 e 30 entro il 31 maggio 2019. Una tempistica di massima del processo come proposto nei precedenti paragrafi è contenuta nella Tabella 1 di seguito riportata.

Tabella 1: Tempistica indicativa

Ago 2017	Delibera	Definizione dei criteri per il periodo transitorio 2018-2019
Nov 2017	Delibera	Approvazione proposte tariffarie anno 2018
Da ott 2017 a ago 2018	DCO	Consultazioni intermedie criteri 5PRT
entro 30 nov 2017	Delibera	Approvazione corrispettivi e pubblicazione informazioni art. 30 Codice TAR per anno 2018
Mag 2018	Delibera	Approvazione proposte tariffarie anno 2019
entro 31 mag 2018	Delibera	Approvazione corrispettivi e pubblicazione informazioni art. 29 Codice TAR per anno 2019
entro 30 nov 2018 ^(a)	Delibera	Pubblicazione informazioni art. 30 Codice TAR per anno 2019
Ott 2018	DCO	Consultazione finale criteri 5PRT (art. 26.1 Codice TAR)
Ott 2018	DCO	Consultazione con NRA adiacenti su sconti, moltiplicatori e fattori stagionali per anno 2020
Feb 2019		Valutazione su conclusioni dell'analisi ACER
Mar 2019	Delibera	Definizione dei criteri 5PRT
Mag 2019 ^(b)	Delibera	Definizione di sconti, moltiplicatori e fattori stagionali per anno 2020 (art. 28 Codice TAR)
Mag 2019	Delibera	Approvazione proposte tariffarie anno 2020
entro 31 mag 2019	Delibera	Approvazione corrispettivi e pubblicazione informazioni art. 29 Codice TAR per anno 2020
entro 30 nov 2019 ^(a)	Delibera	Pubblicazione informazioni art. 30 Codice TAR per anno 2020

(a) Le informazioni possono di fatto essere pubblicate anche entro il 31 maggio del medesimo anno.

(b) Eventualmente accorpata con la delibera di definizione dei criteri per il 5PRT (marzo 2019) oppure con la delibera di approvazione corrispettivi e pubblicazione info art. 29 per anno 2020 (maggio 2019).

S 2. Osservazioni in merito alla decorrenza del quinto periodo di regolazione e del processo di consultazione previsto.

9 Criteri tariffari per il periodo transitorio 2018-2019

9.1 In relazione al periodo transitorio, che secondo quanto prospettato nel precedente capitolo 8 avrebbe durata biennale, l'Autorità è orientata a garantire una sostanziale continuità regolatoria confermando l'applicazione dei criteri di regolazione di cui alla deliberazione *RTTG 2014-2017*, apportando tuttavia alcuni correttivi alla determinazione dei ricavi, in un'ottica di maggiore selettività degli investimenti, e alla determinazione dei corrispettivi, anche in un'ottica di semplificazione e di maggiore prevedibilità dei medesimi.

- 9.2 Con riferimento alla determinazione dei corrispettivi tariffari, l’Autorità è orientata altresì a valutare l’ipotesi di anticipare alcuni degli aspetti che dovranno essere implementati in aderenza al Codice TAR, con l’obiettivo di favorire una transizione graduale verso il nuovo paradigma tariffario, garantendo una adeguata stabilità regolatoria.
- 9.3 Si illustrano di seguito alcune proposte di revisione dei criteri di regolazione tariffaria da applicare nel periodo transitorio 2018-2019; per tutto quanto non esplicitamente trattato nei successivi paragrafi, si intende confermare i criteri di cui alla deliberazione 514/2013/R/GAS.

Evoluzione delle misure per la compensazione del lag regolatorio

- 9.4 L’Autorità, in coerenza con i criteri già adottati sia nel settore del gas naturale (attività di distribuzione e stoccaggio) sia nel settore elettrico (attività di trasmissione, distribuzione e misura), intende superare il criterio di maggiorazione forfettaria della remunerazione del capitale investito (che prevede il riconoscimento di una maggiorazione pari ad 1% sul tasso di remunerazione a copertura degli effetti del *lag* regolatorio) e valutare l’opportunità di includere nel riconoscimento tariffario anche i valori di preconsuntivo degli investimenti entrati in esercizio nell’anno $t-1$ rispetto all’anno di applicazione delle tariffe, prevedendo al contempo adeguati meccanismi di conguaglio che consentano di rettificare il livello di ricavo riconosciuto e dei relativi livelli tariffari in funzione di eventuali scostamenti tra i valori di investimento di preconsuntivo e quelli riscontrati a consuntivo, come desumibili dai libri contabili delle imprese regolate.
- 9.5 In particolare, si propone di considerare, per ciascun anno t , eventuali scostamenti tra il valore dei ricavi di riferimento determinato in funzione dei dati di preconsuntivo e quello risultante dai dati di consuntivo nell’ambito dei fattori correttivi FC^N e FC^R relativi all’anno $t+1$, determinando l’ammontare di tali scostamenti in sede di aggiornamento delle tariffe per il medesimo anno $t+1$.

<p>S 3. <i>Osservazioni in merito all’evoluzione delle misure per la compensazione del lag regolatorio.</i></p>

Remunerazione del capitale investito riconosciuto

- 9.6 Con il *TIWACC*, l’Autorità ha definito i criteri per la determinazione e l’aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito per i servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas per il periodo 2016-2021.
- 9.7 Per quanto riguarda il servizio di trasporto del gas naturale, ai sensi del *TIWACC* il valore del tasso di remunerazione per gli anni 2016 e 2017 è stato definito pari al 5,4%. Per quanto riguarda l’aggiornamento di tale tasso di remunerazione, il *TIWACC* prevede che:

- a) ai sensi dell'articolo 5, i parametri base del WACC sono comuni a tutti i settori e aggiornati per il triennio 2019-2021;
 - b) ai sensi dell'articolo 6, il livello di *gearing* (che è un parametro specifico di settore) sia definito pari a 0,444 per il triennio 2016-2018, mentre per il triennio 2019-2021 sia fissato in occasione dell'aggiornamento dei parametri base di cui all'articolo 5 del TIWACC (dunque entro la fine dell'anno 2018);
 - c) ai sensi dell'articolo 7, il livello del coefficiente β^{asset} sia determinato nell'ambito della definizione dei criteri tariffari.
- 9.8 In considerazione di quanto sopra, si propone di determinare il valore del β^{asset} nell'ambito della definizione dei criteri tariffari per il 5PRT, e dunque di:
- a) confermare, per l'anno 2018, il valore del tasso di remunerazione pari a 5,4%;
 - b) rideterminare, per l'anno 2019, il valore del tasso di remunerazione sulla base dell'aggiornamento dei parametri comuni a tutti i servizi regolati di cui all'articolo 5 del TIWACC, nonché dell'aggiornamento del livello di *gearing* ai sensi dell'articolo 6 del TIWACC; aggiornare altresì il valore del $\beta^{levered}$ per tener conto dell'aggiornamento del parametro *tc* e del livello di *gearing*, mantenendo inalterato il valore del β^{asset} ; il valore del β^{asset} potrà comunque essere rivisto nell'ambito della definizione dei criteri per il 5PRT.

<p><i>S 4. Osservazioni in merito alla remunerazione del capitale investito riconosciuto.</i></p>

Meccanismo di incentivazione per i nuovi investimenti

- 9.9 L'Autorità, coerentemente con gli obiettivi definiti nel proprio quadro strategico 2015-2018, per il 5PRT intende introdurre logiche di sviluppo maggiormente selettive degli investimenti di trasporto del gas naturale, al fine di massimizzare l'utilità di tali investimenti per il sistema, superando progressivamente i criteri di incentivazione di tipo *input-based* basati sulle maggiorazioni del tasso di remunerazione del capitale.
- 9.10 In tale prospettiva, l'Autorità intende rafforzare, fin dal periodo transitorio, la coerenza tra i criteri di regolazione tariffaria e la pianificazione decennale degli interventi di sviluppo della rete di trasporto, al fine di rendere quest'ultima funzionale ai meccanismi di incentivazione, anche nell'ottica di far evolvere l'incentivazione secondo logiche *output-based*.
- 9.11 In considerazione di ciò, per il periodo transitorio 2018-2019 l'Autorità intende:
- a) salvaguardare gli effetti incentivanti sugli investimenti entrati in esercizio fino al 31 dicembre 2017;
 - b) proporre l'applicazione, per gli investimenti che entrano in esercizio nel periodo 2018-2019, di un'incentivazione *input-based* residuale transitoria pari ad una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale investito

dell'1%, riconosciuta per 12 anni, che garantisce gradualità nell'evoluzione dei criteri di incentivazione degli investimenti.

- 9.12 L'incentivazione *input-based* residuale è applicata soltanto a quegli interventi di sviluppo che rispettano una serie di requisiti che permettono, da un lato, di focalizzare l'incentivazione su investimenti già in corso e, dall'altro, di applicare gli incentivi, in una logica selettiva, solo a quegli interventi che, sulla base di quanto desumibile dai Piani decennali di sviluppo delle reti di trasporto nonché dalle analisi costi-benefici in essi contenute, risultano avere significativa utilità per il sistema.
- 9.13 In particolare, l'incentivazione *input-based* residuale è applicata a tutti gli interventi di sviluppo della Rete Nazionale di Gasdotti che rispettano i seguenti requisiti:
- a) inclusione dell'intervento in un Piano di sviluppo del gestore del sistema di trasporto già pubblicato dall'impresa di trasporto;
 - b) evidenza di consistenti benefici netti monetizzabili, per il sistema del gas ³ e, nei casi in cui non sia presente un'analisi costi-benefici, valutazione non negativa dell'intervento da parte dell'Autorità espressa ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 93/11 e della deliberazione 351/2016/R/GAS.
- 9.14 In una logica di efficientamento dei costi di investimento, l'Autorità intende determinare un valore massimo del costo di investimento ammesso all'incentivazione e oggetto di maggiorazione del tasso di remunerazione, sulla base dei costi stimati di investimento, come desumibili dai Piani di sviluppo dell'impresa di trasporto o determinato secondo criteri di efficienza sulla base delle informazioni disponibili all'Autorità.

<i>S 5. Osservazioni in merito all'incentivazione per i nuovi investimenti.</i>

Obiettivi di recupero d'efficienza

- 9.15 Ai fini dell'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile per gli anni 2018 e 2019, l'Autorità intende proporre una revisione del tasso annuale prefissato di recupero di produttività, al fine di riassorbire, entro il periodo transitorio (quindi negli anni 2018 e 2019), tutte le efficienze realizzate nel corso del terzo periodo di regolazione (c.d. *PS2₁₂*).
- 9.16 In particolare, con deliberazione 514/2013/R/GAS, l'Autorità ha fissato l'*X-factor* in modo da riassorbire entro l'anno 2017 la quota residua delle efficienze realizzate dalle imprese nel corso del secondo periodo di regolazione (c.d. *PS1₀₈*) e, in un periodo di otto anni, e cioè entro l'anno 2021, le efficienze

³ Nel caso della trasmissione elettrica, ai sensi dell'articolo 20 del *TIT*, gli interventi ammessi all'incentivazione sono caratterizzati da un rapporto tra benefici attualizzati e costi attualizzati superiore a 1,5.

realizzate dalle imprese nel corso del terzo periodo di regolazione (c.d. $PS2_{12}$). Pertanto, nei costi operativi riconosciuti per l'anno 2017, sono riconosciuti l'ultima quota, pari a 1/9, del $PS1_{08}$ e i 4/9 del $PS2_{12}$. (rif. commi 3.10 e 18.9 della *RTTG*).

- 9.17 In considerazione di quanto sopra, l'Autorità intende aggiornare il corrispettivo unitario variabile CV per gli anni 2018 e 2019 attraverso l'utilizzo di un X -factor dimensionato al fine di riassorbire la quota residua di $PS2_{12}$ entro l'anno 2019 secondo il seguente sentiero:
- riassorbimento, per l'anno 2018, di 1/9 del $PS1_{08}$ e di 1/9 del $PS2_{12}$, in modo che nel costo operativo riconosciuto per il 2018 residuino soltanto i 4/9 del $PS2_{12}$;
 - riassorbimento, per l'anno 2019, di 2/9 del $PS2_{12}$, in modo che nel costo operativo riconosciuto per il 2019 residuino i restanti 2/9 del $PS2_{12}$.
- 9.18 Tale proposta consentirebbe di considerare completamente riassorbite, dall'anno 2020, le maggiori efficienze relative al secondo e al terzo periodo di regolazione e, di conseguenza, di procedere ad una rideterminazione del costo operativo riconosciuto per il 5PRT sulla base dei costi operativi effettivi delle imprese considerando esclusivamente le maggiori efficienze realizzate nel corso del quarto periodo di regolazione.

S 6. Osservazioni in merito agli obiettivi di recupero di efficienza.

Aggiornamento dei volumi di riferimento per il calcolo del corrispettivo unitario variabile

- 9.19 L'Autorità, fermo restando quanto indicato nel precedente paragrafo 9.17, intende aggiornare il corrispettivo unitario variabile CV al fine di tenere conto dei valori più aggiornati dei quantitativi di riferimento per il suo dimensionamento, prevedendo di:
- per l'anno 2018, tenere conto del tasso di variazione dei volumi di gas immessi in rete in ciascuno dei punti di entrata, al netto dei quantitativi allocati agli utenti del servizio a copertura del gas di autoconsumo, delle perdite di rete e del gas non contabilizzato ed esclusi i siti di stoccaggio, registrati a consuntivo negli ultimi 12 mesi disponibili, rispetto ai volumi di riferimento per la determinazione del corrispettivo variabile unitario CV di cui all'articolo 13 della *RTTG 2014-2017*;
 - per l'anno 2019, tenere conto del tasso di variazione dei volumi negli ultimi 12 mesi disponibili rispetto ai volumi di riferimento considerati nell'anno 2018.

S 7. Osservazioni in merito all'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile.

Costi riconosciuti per gli autoconsumi, le perdite di rete e il gas non contabilizzato

9.20 Si conferma la disciplina relativa al riconoscimento dei costi sostenuti per l'autoconsumo, le perdite di rete e il gas non contabilizzato adottata con la *RTTG*, ad eccezione dei commi 9.2 e 9.4 che, a seguito dell'adozione della disciplina in materia di neutralità del responsabile del bilanciamento di cui alla deliberazione 18 maggio 2017, 349/2017/R/GAS, non risultano essere più necessari in considerazione del bilanciamento giornaliero delle partite relative ad autoconsumi e perdite.

Corrispettivi tariffari e quote percentuali di autoconsumo

9.21 L'Autorità intende confermare le metodologie applicate nel corrente periodo di regolazione relative alla determinazione dei corrispettivi di trasporto, apportando alcuni correttivi in un'ottica di semplificazione, di maggiore prevedibilità dell'evoluzione dei corrispettivi tariffari, nonché al fine di favorire un maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei e una maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato all'ingrosso nazionale. Tali correttivi sono proposti anche con l'obiettivo di favorire una progressiva implementazione delle norme contenute nel Codice TAR.

9.22 A tale riguardo si propone di:

- a) prevedere di attribuire ai punti di entrata una quota di ricavi inferiore rispetto al 50% dei ricavi complessivi della rete nazionale di gasdotti, anche in considerazione del livello di utilizzo registrato negli ultimi anni della capacità di trasporto associata a tali infrastrutture; in particolare, valutare la possibilità di fissare tale valore al 40%, prevedendo che la restante parte dei ricavi della rete nazionale di gasdotti sia recuperata tramite l'applicazione dei corrispettivi di uscita;
- b) fissare per il periodo 2018-2019 una unica configurazione di flussi prevalenti di gas nella rete alla punta di consumo, al fine di sterilizzare per l'anno 2019 i possibili effetti di variazione delle tratte in controflusso nella determinazione dei costi unitari di tratta;
- c) prevedere l'applicazione di un coefficiente a copertura del gas di autoconsumo indifferenziato per punto di entrata, anche nell'ottica di una futura applicazione della disciplina del Codice TAR in merito ai corrispettivi variabili.

<p>S 8. <i>Osservazioni in merito ai corrispettivi tariffari e alle quote percentuali di autoconsumo.</i></p>

10 Tempistiche per l'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi

- 10.1 In considerazione delle disposizioni del Codice TAR in merito agli obblighi di pubblicazione dei corrispettivi (cfr. precedenti paragrafi da 8.1 a 8.4), risulta necessario modificare, rispetto alle attuali disposizioni, le tempistiche per la presentazione delle proposte tariffarie da parte delle imprese di cui ai commi 21.1 e 21.3 della *RTTG 2014-2017*. In particolare, si propone di:
- a) per l'anno tariffario 2018, confermare il 30 settembre 2017 quale termine entro il quale le imprese di trasporto devono presentare all'Autorità le proposte tariffarie, e anticipare al 15 novembre 2017 il termine entro il quale l'impresa maggiore di trasporto trasmette all'Autorità le informazioni di cui al comma 21.3 della *RTTG 2014-2017*;
 - b) per l'anno tariffario 2019, anticipare al 30 marzo 2018 il termine entro il quale le imprese di trasporto devono presentare all'Autorità le proposte tariffarie, e anticipare al 15 maggio 2018 il termine entro il quale l'impresa maggiore di trasporto trasmette all'Autorità le informazioni di cui al comma 21.3 della *RTTG 2014-2017*.

S 9. Osservazioni in merito alle tempistiche per l'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi.

PARTE IV

ORIENTAMENTI GENERALI PER IL 5PRT

11 Durata del periodo di regolazione

- 11.1 Nella deliberazione 82/2017/R/GAS di avvio di procedimento è stata indicata la possibilità di prevedere per il 5PRT una durata superiore a quattro anni, in linea con quanto già deciso per la regolazione della distribuzione del gas e per la regolazione del settore elettrico.
- 11.2 Va evidenziato al riguardo che l'articolo 27, paragrafo 5, del Codice TAR dispone che la procedura di consultazione finale (articolo 26) e la conseguente decisione dell'autorità nazionale di regolamentazione (articolo 27, paragrafo 4) deve essere ripetuta almeno ogni cinque anni. Ciò riduce, di fatto, la possibile durata del periodo di regolazione ad un massimo di cinque anni. Si ritiene pertanto opportuno confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni, in analogia i servizi regolati di stoccaggio del gas naturale e di rigassificazione del Gnl.

S 10. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione.

12 Definizione del servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR

12.1 Ai sensi dell'articolo 4 del Codice TAR, un determinato servizio fornito da un'impresa di trasporto è considerato un servizio di trasporto (e deve dunque rispettare in particolare i criteri di cui al Capo II relativamente alle metodologie dei prezzi di riferimento) se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) i costi del servizio sono causati dai *driver* di costo della capacità tecnica o capacità contrattuale prevista e della distanza;
- b) i costi del servizio sono correlati all'investimento nell'infrastruttura e al funzionamento della medesima infrastruttura che fa parte del capitale investito riconosciuto per la fornitura dei servizi di trasporto.

Qualora una delle condizioni non sia soddisfatta, un determinato servizio può essere considerato un servizio di trasporto o, come definito dal Codice TAR, un servizio non di trasporto, vale a dire un servizio accessorio al servizio di trasporto.

12.2 La distinzione tra servizio di trasporto e servizi accessori è rilevante in quanto la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto deve essere recuperata attraverso tariffe di trasporto definite secondo un'unica metodologia dei prezzi di riferimento (cfr. Capo II del Codice TAR), e secondo i criteri di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del Codice TAR; la parte dei ricavi relativi ai servizi accessori, invece, deve essere recuperata attraverso tariffe specifiche, definite secondo i criteri di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del Codice TAR.

12.3 Nell'ambito della consultazione, l'Autorità intende effettuare una ricognizione dei possibili servizi offerti dai gestori delle reti di trasporto (tra cui, a titolo esemplificativo, i servizi di misura (si veda in merito il Capitolo 15), di odorizzazione, i servizi dedicati all'immissione di biometano, ecc.), valutando la loro corrispondenza ai criteri di cui all'articolo 4 del Codice TAR e dunque la loro classificazione come servizi di trasporto o come servizi accessori.

12.4 Con particolare riferimento al servizio di trasporto sulle reti regionali, si ritiene in prima analisi che il costo per trasportare il gas su tali reti sia causato dai *driver* di capacità e distanza, dunque sia soddisfatta la condizione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del Codice TAR; si ritiene inoltre che sia soddisfatta anche la condizione di cui alla lettera b) in quanto tali reti sono incluse nel valore del capitale investito riconosciuto dei gestori della rete di trasporto per la fornitura dei servizi di trasporto⁴.

⁴ Al riguardo si evidenzia che nel documento predisposto da ENTSOG "Implementation Document for the Network Code on Harmonised Transmission Tariff Structures for Gas" tra i servizi offerti dai gestori di rete che dovranno essere valutati in futuro con riferimento ai criteri contenuti nel Codice TAR si citano a titolo esemplificativo, tra gli altri, i servizi offerti su reti di trasporto regionale.

- 12.5 Adottando tale impostazione, risulterebbe necessaria una modifica del trattamento tariffario di tali reti: attualmente, infatti, il costo relativo alle reti regionali è ripartito sui punti di riconsegna secondo un principio “a francobollo”, ossia mediante l’applicazione di un corrispettivo indifferenziato per punto, diversamente da quanto avviene per l’allocazione dei costi sui punti di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti.
- 12.6 L’inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto sulle reti regionali all’interno dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto definite secondo la metodologia dei prezzi di riferimento determinerebbe, rispetto alla condizione attuale, una differente ripartizione del costo complessivo per il servizio di trasporto. In particolare, i ricavi relativi a tale servizio non sarebbero più allocati ai soli utenti della rete “intrasistemici”, ossia coloro che – secondo la definizione del Codice TAR - trasportano il gas all’interno di un sistema di *entry-exit* verso clienti connessi al medesimo sistema, ma anche agli utenti della rete “intersistemici”, ossia coloro che trasportano il gas all’interno di un sistema di *entry-exit* verso clienti connessi a un altro sistema.
- 12.7 Al riguardo, in primo luogo si evidenzia che l’Autorità intende valutare la possibilità di ricomprendere parte di tali reti, in particolare dei trasportatori minori, nelle concessioni di ambito della distribuzione, anche effettuando specifiche valutazioni in merito ad alcuni tratti di rete regionale.
- 12.8 In ogni caso, l’Autorità intende comunque valutare l’adozione di misure volte a garantire il rispetto della *cost reflectivity*, nel rispetto dei principi di allocazione del costo previste dal Codice TAR. Nell’ambito di tali misure, specialmente per quanto riguarda la necessità di evitare un rilevante incremento dei corrispettivi di entrata, l’Autorità intende valutare la possibilità di modificare la ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita, attribuendo a questi ultimi una quota maggiore dei ricavi di rete nazionale rispetto all’attuale 50%. Tale soluzione, che risponde agli obiettivi descritti al paragrafo 9.21 per il periodo transitorio 2018-2019 di maggiore competitività dell’approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale e di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei, è discussa più approfonditamente nel successivo paragrafo 14.9.

S 11. Osservazioni in merito alla definizione di servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR.

S 12. Osservazioni rispetto ai servizi forniti da un’impresa di trasporto che non si configurino come servizio di trasporto.

13 Criteri di riconoscimento dei costi

- 13.1 Gli approcci fino ad oggi adottati dall’Autorità per la regolazione tariffaria dei servizi infrastrutturali sia nel settore gas sia nel settore elettrico sono di tipo ibrido. Schemi di regolazione incentivante sono adottati limitatamente ai costi operativi, soggetti a obiettivi di efficientamento pluriennale, mentre i costi di capitale sono di fatto riconosciuti secondo schemi di regolazione del tipo *rate-of-return*, con adeguamento annuale del capitale investito netto in funzione delle dinamiche di investimento/disinvestimento.
- 13.2 Il suddetto approccio ibrido potrebbe non dare incentivi equilibrati per la minimizzazione dei costi complessivi del servizio e, al contrario, potrebbe in qualche misura indurre le imprese a sovra-investire e a prediligere scelte imprenditoriali di tipo “*make*”, a discapito di soluzioni di tipo “*buy*”.
- 13.3 L’Autorità ritiene invece che una logica di riconoscimento dei costi basata sulla spesa totale (costi operativi e investimenti, cosiddetto approccio *totex*), in analogia a quanto prospettato, in via evolutiva, nel settore elettrico a decorrere dall’anno 2020 con deliberazione 23 dicembre 2015, 654/2015/R/EEL (di seguito: deliberazione 654/2015/R/EEL), può favorire maggior neutralità nelle scelte delle imprese e consentire di superare i problemi connessi alle politiche di capitalizzazione delle medesime.
- 13.4 Pertanto, l’Autorità intende superare, anche con riferimento all’attività di trasporto del gas naturale, l’attuale approccio ibrido, al fine di favorire maggior neutralità nelle scelte delle imprese, valutando l’opportunità di introdurre, in via evolutiva, logiche di riconoscimento dei costi basate sulla spesa totale (costi operativi e investimenti) che potrebbero superare le criticità di distorsione dei segnali incentivanti in relazione alle politiche di capitalizzazione delle imprese regolate. Per una più approfondita disamina delle caratteristiche principali della regolazione sulla base della spesa totale si rimanda alla Parte V del documento per la consultazione 9 luglio 2015, 335/2015/R/EEL.
- 13.5 L’ipotesi di introdurre l’approccio *totex* sarà vagliata attentamente anche in relazione alle implicazioni gestionali e alla possibilità di prevedere sviluppi gradualmente di tale nuova metodologia, tenendo conto anche della dimensione delle imprese regolate, evitando significative discontinuità connesse al riconoscimento di costi già sostenuti. Le ipotesi applicative di dettaglio saranno oggetto di successivi documenti per la consultazione e terranno conto di quanto sarà definito dall’Autorità per il settore elettrico ai sensi della deliberazione 654/2015/R/EEL.
- 13.6 In ogni caso, pur considerando la proroga dei criteri di regolazione oggi vigenti di cui alla precedente Parte IV, per quanto riguarda l’attività di trasporto le tempistiche per l’introduzione dell’approccio *totex* non sembrano compatibili con la decorrenza del 5PRT e, pertanto, tale evoluzione sarà oggetto di consultazione nel corso del medesimo periodo di regolazione.

- 13.7 L'Autorità intende comunque introdurre e sperimentare, già nel corso del 5PRT e in relazione ai criteri di incentivazione degli investimenti, alcuni elementi dell'approccio *totex*, quali ad esempio:
- a) maggiore attenzione alla pianificazione degli interventi di sviluppo e alla relativa evoluzione della spesa;
 - b) maggiore trasparenza in relazione agli obiettivi perseguiti attraverso la realizzazione di un intervento di sviluppo;
 - c) maggiore attenzione alla verificabilità e misurabilità degli obiettivi prefissati, al fine di consentire il controllo e il monitoraggio del raggiungimento di tali obiettivi (logica *output based*);
 - d) eventuale applicazione di un *capital incentive scheme* ad alcuni progetti specifici, anche mediante il ricorso a menù di regolazione.

Trattamento delle immobilizzazioni in corso

- 13.8 Gli attuali criteri di regolazione, che garantiscono alle imprese regolate il riconoscimento in tariffa dello *stock* delle immobilizzazioni in corso esistente nell'anno *t-2*, remunerato al tasso di remunerazione base (WACC), presentano significative criticità in quanto forniscono alle imprese regolate segnali potenzialmente distorsivi verso la tempestiva messa in esercizio degli investimenti.
- 13.9 L'Autorità intende pertanto avviare, nel corso del periodo transitorio 2018-2019, alcune analisi sulle dinamiche di investimento delle imprese di trasporto al fine di raccogliere elementi utili a capire come il riconoscimento della remunerazione relativa alle immobilizzazioni in corso abbia inciso sulle scelte di investimento delle imprese e sulle tempistiche di messa in esercizio degli interventi di sviluppo delle reti.
- 13.10 In considerazione delle suddette analisi, l'Autorità intende valutare, per il 5PRT, la possibilità di escludere le immobilizzazioni in corso dalla determinazione del valore del capitale investito riconosciuto per il servizio di trasporto, ferma restando la possibilità per le imprese regolate di chiedere il riconoscimento, ad integrazione del relativo incremento patrimoniale, degli eventuali interessi passivi in corso d'opera, nei limiti di quanto effettivamente capitalizzato dall'impresa e fino a concorrenza di una soglia determinata in misura parametrica, in analogia con quanto adottato per il servizio di stoccaggio di gas naturale e per il settore della trasmissione elettrica.
- 13.11 In considerazione della discontinuità che sarebbe generata dall'introduzione della suddetta riforma dei criteri di riconoscimento delle immobilizzazioni in corso, l'Autorità valuterà comunque la possibile introduzione di opportune clausole di salvaguardia utili a garantire una graduale transizione verso il nuovo criterio.

Capitale circolante netto

13.12 Ai fini della determinazione del valore del capitale circolante netto da considerare ai fini del calcolo del capitale investito riconosciuto per il 5PRT, l'Autorità intende confermare la determinazione convenzionale di tale posta; tuttavia, l'Autorità intende verificare, sulla base di specifiche richieste informative che saranno formulate alle imprese di trasporto, l'effettiva entità delle esigenze di finanziamento del ciclo operativo, al fine di valutare se la determinazione parametrica oggi applicata, pari allo 0,8% del valore dell'attivo immobilizzato lordo, sia rappresentativa del capitale circolante netto dei gestori.

Tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto

13.13 In considerazione di quanto anticipato ai punti da 9.6 a 9.8 in relazione alle tempistiche previste ai sensi del *TIWACC* per l'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, l'Autorità intende prevedere che il valore di tale tasso di remunerazione sia determinato, per l'anno 2020, tenendo conto degli aggiornamenti dei parametri comuni e del livello di *gearing* effettuati nell'anno 2019 ai sensi degli articoli 5 e 6 del *TIWACC*, e di una eventuale modifica del valore del β^{asset} determinato anche tenendo conto delle scelte che saranno effettuate in merito ai criteri di regolazione per il 5PRT.

Livello dei costi operativi riconosciuti e obiettivi di recupero d'efficienza

13.14 L'Autorità è orientata a definire un coefficiente di recupero di produttività distinto per impresa in continuità con i criteri adottati nei precedenti periodi di regolazione e, in analogia con quanto disciplinato per l'attività di trasmissione di energia elettrica di cui alla deliberazione 654/2015/R/EEL, in modo tale da riassorbire il *profit sharing* in un periodo di 4 anni.

13.15 Tale disposizione è finalizzata ad assicurare la promozione dell'efficienza nel settore, in coerenza con le disposizioni di cui alla legge n. 481/95, che rappresentano il quadro di riferimento generale per la determinazione del costo riconosciuto, e risponde altresì all'esigenza di disporre un trasferimento in tempi più brevi agli utenti dei suddetti recuperi di produttività prevedendo che tali recuperi conseguiti nel corso del quarto periodo di regolazione e nel periodo transitorio siano trasferiti interamente ai clienti finali entro il termine del 5PRT, ovvero entro la fine dell'anno 2023.

Incentivazione di tipo output-based

13.16 Per i nuovi investimenti, si ritiene opportuno prevedere la possibilità di introdurre criteri di incentivazione e riconoscimento dei costi basati anche sugli esiti delle valutazioni degli schemi di Piano decennale di sviluppo, rafforzando ulteriormente il legame tra criteri di regolazione tariffaria e pianificazione decennale degli interventi di sviluppo della rete di trasporto già proposto nell'ambito dei criteri di incentivazione per gli anni 2018 e 2019.

- 13.17 L’Autorità, per il 5PRT, intende proporre meccanismi di incentivazione che siano in grado di correlare i premi ed i riconoscimenti tariffari all’utilità per il sistema gas degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto, considerando come principale fonte informativa i Piani decennali di sviluppo delle reti di trasporto, nonché dalle analisi costi-benefici degli interventi in essi contenute. In tale ottica, è importante che gli strumenti di pianificazione della rete, nonché la metodologia di analisi costi-benefici, evolvano al fine di fornire uno strumento utile alla regolazione.
- 13.18 Con successivi documenti di consultazione, pertanto, l’Autorità intende sottoporre all’attenzione di utenti ed imprese di trasporto proposte in relazione a specifici schemi di regolazione incentivante e ad ulteriori affinamenti dei requisiti minimi dei Piani decennali di Sviluppo e delle analisi costi-benefici in essi contenute necessari all’implementazione delle suddette proposte. Laddove per uno specifico intervento, in esito alla valutazione degli schemi dei Piani decennali di sviluppo ai sensi dell’articolo 16 del decreto legislativo 93/11, l’Autorità non riscontri una sufficiente utilità per il sistema, si intende valutare la possibilità di escludere, almeno parzialmente, i costi relativi a tale intervento dal riconoscimento tariffario o, in alternativa, dal meccanismo di garanzia dei ricavi.

Incentivo per l’ottenimento di contributi

- 13.19 L’Autorità ritiene che la regolazione tariffaria non debba ostacolare il naturale interesse delle imprese a ottenere contributi pubblici, di natura comunitaria o nazionale, a copertura degli investimenti infrastrutturali. In relazione a tale esigenza l’Autorità intende valutare l’ipotesi di introdurre specifici meccanismi volti a rimuovere eventuali ostacoli di natura regolatoria all’ottenimento di contributi.
- 13.20 In particolare, in analogia ai meccanismi introdotti per la trasmissione elettrica (rif. deliberazione 654/2015/R/EEL), si potrebbe prevedere che, ai fini della determinazione degli ammortamenti riconosciuti, non sia portata in deduzione la relativa quota di ammortamento del contributo, fino alla soglia massima del 10% del valore del contributo incassato; il numero di anni in cui la quota di ammortamento del contributo non viene portata in diminuzione delle quote di ammortamento dei cespiti varia pertanto in funzione della specifica aliquota di degrado dei contributi (ad esempio, nel caso in cui venga assunta la vita utile regolatoria del cespite metanodotti, pari a 50 anni, come vita convenzionale per il degrado dei contributi, la quota di ammortamento del contributo non sarebbe portata in deduzione della quota di ammortamento del cespite per 5 anni).
- 13.21 Inoltre, con particolare riferimento ai finanziamenti di natura comunitaria del programma *Connecting Europe Facility* (CEF), considerate le elevate difficoltà nell’ottenimento di tali contributi connesse alle complessità della legislazione comunitaria (inclusione dell’infrastruttura nell’ambito dei progetti di interesse

comune (PCI) di cui al Regolamento (UE) n. 347/2013, decisione di ripartizione transfrontaliera dei costi di investimento sull'infrastruttura, ecc.), l'Autorità intende valutare un rafforzamento del suddetto incentivo basato sia su meccanismi di penalità in caso di mancato raggiungimento di una quota di finanziamento CEF su un determinato PCI, sia su un premio da riconoscere all'impresa di trasporto pari ad una frazione del contributo ricevuto. I meccanismi applicativi di tali proposte saranno approfonditi in un successivo documento di consultazione, tenendo conto anche delle logiche di regolazione *output based* in corso di evoluzione nel settore della trasmissione elettrica nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione 9 ottobre 2014, 483/2014/R/EEL.

Ricavi per il servizio di bilanciamento

13.22 L'Autorità a seguito dell'adozione della disciplina in materia di neutralità del responsabile del bilanciamento di cui alla deliberazione 18 maggio 2017, 349/2017/R/GAS, ritiene che possano essere superati i meccanismi di riconoscimento dei costi per il servizio di bilanciamento nell'ambito della tariffa di trasporto, ad eccezione dei costi sostenuti per la disponibilità del servizio di stoccaggio per la modulazione oraria, vale a dire i costi sostenuti per la disponibilità di punta di erogazione oraria da stoccaggio.

Trattamento degli autoconsumi, delle perdite di rete e delle perdite contabili

13.23 L'Autorità a seguito dell'adozione della disciplina in materia di neutralità del responsabile del bilanciamento di cui alla deliberazione 18 maggio 2017, 349/2017/R/GAS, ritiene che non sia più necessario trattare nell'ambito delle tariffe di trasporto le partite relative agli autoconsumi e alle perdite di rete. Per quanto riguarda il gas non contabilizzato, l'Autorità, sempre nell'ambito della disciplina in materia di neutralità del responsabile del bilanciamento, intende valutare l'introduzione di meccanismi che incentivino il gestore a stimare l'entità del gas non contabilizzato su base giornaliera.

<i>S 13. Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento dei costi per il SPRT.</i>

14 Determinazione dei corrispettivi unitari

14.1 Nella determinazione dei corrispettivi unitari, l'Autorità è chiamata ad una attenta ponderazione delle diverse esigenze che, nel corso dell'attuale periodo di regolazione, sono emerse dai diversi *stakeholder*. Tali esigenze, in particolare, riguardano una maggiore flessibilità nell'utilizzo della rete di trasporto, la promozione dell'uso efficiente delle infrastrutture, la non distorsione delle scelte degli operatori in merito alle strategie di approvvigionamento, la necessità di fornire i corretti segnali, anche di tipo locazionale, in merito alla necessità di sviluppare ulteriormente le infrastrutture, il mantenimento di un adeguato livello

di sicurezza e, non da ultima, la necessità di tenere conto dell'equilibrio economico-finanziario degli esercenti il servizio.

- 14.2 La definizione dei criteri per il 5PRT, inoltre, si colloca in un contesto di profonda evoluzione del settore del gas naturale caratterizzato, tra l'altro, da un utilizzo delle infrastrutture differente rispetto al passato che impone, in ogni caso, una riflessione in merito alla sostenibilità nel lungo periodo di alcune scelte regolatorie adottate nei periodi di regolazione precedenti.
- 14.3 Tali considerazioni, peraltro, si inseriscono nel più ampio contesto normativo comunitario che, con particolare riferimento al Codice TAR recentemente approvato, prescrive alcuni criteri nella definizione dei corrispettivi per il servizio di trasporto che delimitano la gamma di possibili interventi adottabili dalle autorità di regolazione nazionali. Più nel dettaglio, tali criteri riguardano l'obbligo che le tariffe siano definite sulla base dei costi sottostanti, siano calcolate per tutti i punti di un sistema di entrata-uscita secondo una unica metodologia dei prezzi di riferimento, siano in linea prioritaria basate sulla capacità e siano utilizzate quale prezzo di riserva per i prodotti di capacità standard annua per la capacità continua, come stabilito ai sensi del Codice TAR.
- 14.4 Infine, nella definizione dei corrispettivi l'Autorità, seguendo anche le indicazioni del medesimo Codice TAR⁵ deve tenere altresì conto dell'esigenza di non penalizzare gli utenti finali localizzati sul territorio nazionale, e contestualmente dell'esigenza di non disincentivare l'utilizzo della rete di trasporto nazionale anche ai fini dell'esportazione di gas naturale verso i paesi del Nord Europa, anche nell'ottica di una transizione del sistema italiano in un *hub* del gas naturale.
- 14.5 In tale contesto, le proposte di seguito descritte sono formulate in particolare con l'intento, da un lato, di favorire lo sviluppo del mercato e la conseguente necessità di fare emergere il reale valore della capacità anche mediante il ricorso a procedure concorsuali, dall'altro di fare in modo che i corrispettivi così definiti garantiscano in ogni caso la copertura dei ricavi di riferimento delle imprese di trasporto e non generino ingiustificati sussidi incrociati tra gli utenti del servizio.

Metodologia dei prezzi di riferimento

- 14.6 L'attuale metodologia dei prezzi di riferimento si basa sul principio della cd. "matrice" che, a partire dai costi di tratta di ciascun percorso di entrata-uscita, determina i corrispettivi in modo tale che siano quanto più aderenti al costo del percorso sottostante. Tale meccanismo di allocazione è stato disegnato con l'obiettivo prioritario di garantire il rispetto del principio della cd. *cost*

⁵ In particolare, l'articolo 7, lettera d), prevede che il rischio volume connesso a transiti attraverso un sistema *entry-exit* non sia fatto gravare sui clienti connessi a quel sistema *entry-exit*.

- reflectivity*, ossia l'aderenza ai costi sottostanti, evitando ingiustificate discriminazioni tra utenti della rete e prevenendo il rischio di sussidi incrociati.
- 14.7 In materia di metodologie dei prezzi di riferimento, il Codice TAR prevede una duplice possibilità:
- a) adozione della metodologia della distanza ponderata per la capacità, come descritta all'articolo 8 del medesimo Codice;
 - b) adozione di una metodologia differente rispetto a quella della distanza ponderata per la capacità, purché nel rispetto dei requisiti di cui all'articolo 7 del medesimo Codice, e in particolare che sia finalizzata a:
 - i. consentire agli utenti della rete di riprodurre il calcolo dei prezzi di riferimento ottenendone una previsione accurata;
 - ii. tener conto dei costi effettivi sostenuti per la fornitura dei servizi di trasporto considerando il livello di complessità della rete di trasporto;
 - iii. garantire la non discriminazione e prevenire indebiti sussidi incrociati;
 - iv. garantire che ai clienti finali all'interno di un sistema di entrata-uscita non venga assegnato un rischio-volume significativo, in relazione in particolare ai trasporti in un sistema di entrata-uscita;
 - v. garantire che i prezzi di riferimento risultanti non distorcano gli scambi transfrontalieri.
- 14.8 In via preliminare, si ritiene che la metodologia della cd "matrice" attualmente impiegata sia coerente con le disposizioni di cui all'articolo 7 del Codice TAR, e che pertanto possa essere proposta anche come criterio di allocazione dei costi per il SPRT.
- 14.9 Nell'ambito della consultazione, l'Autorità intende comunque procedere ad una attenta valutazione e ponderazione di una revisione della metodologia di determinazione dei corrispettivi. In particolare, si ritiene possa essere valutata l'adozione della metodologia della distanza ponderata per la capacità, come prevista all'articolo 8 del Codice TAR; in via preliminare, infatti, si ritiene che tale metodologia avrebbe il pregio di una maggior semplicità, e consentirebbe più agevolmente agli utenti della rete di riprodurre il calcolo dei prezzi di riferimento ottenendone una previsione accurata. In tale ambito, l'Autorità intende inoltre valutare una possibile differente ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita, attualmente pari a 50/50. Tale soluzione fa seguito a quanto già proposto per il periodo transitorio, per il quale è stata proposta una ripartizione 40/60 (cfr. paragrafo 9.21, lettera a)), e risponde agli obiettivi di maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale e di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei.

- 14.10 Inoltre, la definizione di una opportuna ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita deve anche tener conto delle scelte che saranno adottate in merito alla definizione del perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, in particolare per quanto riguarda l'inclusione o meno dei ricavi delle reti regionali. Infatti, come evidenziato al precedente paragrafo 12.6, tale inclusione determinerebbe l'allocazione dei ricavi relativi al trasporto sulle reti regionali non solo agli utenti della rete "intrasistemici", ma anche agli utenti della rete "intersistemici", ossia coloro che trasportano il gas all'interno di un sistema di *entry-exit* verso clienti connessi a un altro sistema. Pertanto, la definizione di una ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita che attribuisca a questi ultimi una quota maggiore dei ricavi di rete nazionale consentirebbe di mitigare gli effetti sopra descritti, specialmente per quanto riguarda il potenziale impatto sui corrispettivi di entrata.
- 14.11 Infine, l'Autorità intende valutare la possibilità di rivedere l'attuale approccio adottato per la determinazione del costo da assegnare ai punti di entrata, fondato sul costo medio della rete esistente. A tal fine si intende valutare l'ipotesi di individuare criteri che consentano di allocare a tali punti solo la porzione dei costi riconosciuti alle imprese di trasporto che riflettono l'effettivo grado di utilizzo delle infrastrutture. In questa prospettiva l'Autorità intende valutare la possibilità di sviluppare un approccio basato sul costo marginale di lungo periodo (*Long-run marginal cost, LRMC*) che dovrebbe fornire adeguati segnali agli operatori in merito alle scelte di sviluppo infrastrutturale.

S 14. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento per il 5PRT.

Ripartizione capacity-commodity e corrispettivi variabili

- 14.12 Con riferimento alla ripartizione *capacity-commodity*, ossia il rapporto tra la quota di ricavi recuperati attraverso tariffe applicate alla capacità prenotata e la quota recuperata attraverso tariffe applicate ai quantitativi di gas trasportato, il principio attualmente in vigore prevede che i costi di capitale (remunerazione del capitale e ammortamenti) siano recuperati mediante tariffe applicate alla capacità, mentre i costi operativi siano recuperati mediante tariffe applicate ai quantitativi di gas trasportato. Questo determina una ripartizione che, considerando i ricavi complessivi del servizio di trasporto, è pari a circa 90/10.
- 14.13 Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del Codice TAR, i ricavi relativi ai servizi di trasporto devono essere recuperati mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità. È facoltà dell'Autorità, tuttavia, decidere di recuperare una parte dei ricavi mediante le seguenti tariffe di trasporto applicate ai quantitativi trasportati:
- a) un corrispettivo, stabilito in modo da essere lo stesso per tutti i punti di entrata e lo stesso per tutti i punti di uscita, riscosso al fine di coprire i costi variabili connessi alla quantità di gas trasportato;

- b) un corrispettivo complementare variabile per il recupero dei ricavi, applicato ai punti diversi dai punti di interconnessione, e dopo la conduzione di una valutazione della sua corrispondenza ai costi e del suo impatto sui sussidi incrociati tra punti di interconnessione e punti diversi da punti di interconnessione.
- 14.14 Considerando l'attuale ripartizione *capacity-commodity* e la struttura dei corrispettivi tariffari variabili, emergono in particolare le seguenti potenziali incoerenze rispetto alle norme del Codice TAR:
- a) il corrispettivo unitario variabile *CV* copre la totalità dei costi operativi, inclusi quelli di natura fissa in quanto indipendenti dalla quantità di gas trasportato;
 - b) il coefficiente a copertura degli autoconsumi (γ_{fuel}) è differenziato per punto di entrata.
- 14.15 Al fine di adottare criteri coerenti con il Codice TAR, si propone di superare l'attuale formulazione del corrispettivo unitario variabile *CV*, prevedendo in particolare che tale corrispettivo sia:
- a) destinato alla sola copertura dei costi variabili connessi alla quantità di gas trasportato; a questo proposito, l'Autorità intende svolgere opportuni approfondimenti finalizzati ad individuare, all'interno del perimetro dei costi sostenuti dalle imprese di trasporto, la quota di costi operativi di natura variabile rispetto alla quota di natura fissa;
 - b) indifferenziato per tutti i punti di entrata e/o di uscita.
- 14.16 L'Autorità è altresì orientata a valutare la possibilità di introdurre un nuovo corrispettivo complementare variabile per il recupero dei ricavi, superando l'attuale meccanismo che prevede che le somme in eccesso o in difetto concorrano alla determinazione dei ricavi per la definizione delle tariffe applicate alla capacità. A tale proposito, devono in ogni caso trovare applicazione le norme di cui all'articolo 17 del Codice TAR, che prevedono in particolare che:
- a) il recupero delle somme in difetto o in eccesso rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto è ridotto al minimo tenendo in debito conto gli investimenti necessari;
 - b) il livello delle tariffe di trasporto garantisce che i ricavi relativi ai servizi di trasporto siano recuperati dal gestore del sistema di trasporto in maniera tempestiva;
 - c) sono evitate, nella misura del possibile, differenze significative tra i livelli delle tariffe di trasporto applicabili per due periodi tariffari consecutivi.

S 15. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity/commodity per il 5PRT.

Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl

- 14.17 Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del Codice TAR, alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio è applicato, a valle dell'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, uno sconto di almeno il 50%. Nella definizione dei criteri per il 5PRT l'Autorità intende valutare la possibilità di applicare uno sconto maggiore rispetto al sopra richiamato livello minimo del 50%, anche in considerazione del contributo degli stoccaggi alla flessibilità e sicurezza del sistema nazionale del gas.
- 14.18 Inoltre, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, del Codice TAR, al fine di aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento è consentito applicare uno sconto alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata dagli impianti di Gnl. L'eventuale applicazione di uno sconto anche su tali punti dovrebbe essere valutata attentamente e, comunque, congiuntamente alla decisione di cui al precedente paragrafo, al fine di limitare i potenziali effetti distorsivi rispetto alle scelte di importazione, e tenendo in considerazione il differente contributo delle diverse fonti alla sicurezza del sistema nazionale del gas.

S 16. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl per il 5PRT.

Reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale

- 14.19 In vista della possibile metanizzazione, nel rispetto di attente valutazioni dei costi e dei benefici connesse a tale ipotesi, di aree attualmente non servite dal gas naturale, anche mediante la realizzazione di reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto esistente (cd. reti di trasporto isolate), l'Autorità, nel caso in cui tali infrastrutture siano inserite nella rete nazionale di gasdotti, è chiamata a definire le norme e i criteri per l'allocazione dei costi di tali reti agli utenti, ai sensi delle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 164/00.
- 14.20 Conformemente al principio di aderenza ai costi sottostanti, anche al fine di evitare sussidi incrociati tra i diversi utenti del sistema, il costo di realizzazione di tali reti di trasporto isolate dovrebbe essere allocato esclusivamente agli utenti di tali reti. Peraltro, in assenza di una connessione fisica alla rete esistente, l'applicazione delle metodologie dei prezzi di riferimento che si intendono considerare per il 5PRT sarebbe oltre modo critica in quanto il parametro della distanza non sarebbe più espressione di un possibile percorso fisico del gas.
- 14.21 Tuttavia, in considerazione del principio di cui all'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00 secondo cui le tariffe per il trasporto tengono conto della necessità di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni

infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno, l’Autorità intende comunque avviare una riflessione in merito alla possibilità di introdurre misure di perequazione, specialmente nelle fasi iniziali che precedono la fase a regime⁶.

S 17. Osservazioni in merito al trattamento delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale per il SPRT.

15 Servizio di misura

- 15.1 Nell’ambito dell’implementazione della disciplina del bilanciamento di cui al Regolamento (UE) n. 312/2014 della Commissione, del 26 marzo 2014, è emersa la necessità di procedere ad un riordino dell’assetto e delle responsabilità nell’erogazione del servizio di misura sull’intero perimetro del trasporto del gas naturale e di definire i requisiti funzionali minimi dei sistemi di misura nei punti di ingresso e di uscita su tali reti al fine di rendere disponibili tempestivamente dati di misura affidabili per un efficiente gestione del servizio di bilanciamento.
- 15.2 L’Autorità in relazione al servizio di misura del gas trasportato intende definire precise responsabilità in capo ai diversi soggetti, nel rispetto delle normative specifiche vigenti (es. disciplina della misura per le produzioni nazionali) e delle esigenze di economicità nell’erogazione del servizio, assegnando un ruolo centrale al gestore di rete.
- 15.3 Al gestore di rete spetta il compito di rilevare e raccogliere i dati di misura che devono essere resi disponibili dai diversi soggetti che hanno la disponibilità dei gruppi di misura e che sono intestatari delle funzioni di installazione e manutenzione dei misuratori.
- 15.4 L’Autorità peraltro ritiene che il gestore di rete debba in qualche misura presidiare anche l’affidabilità dei dati di misura che vengono raccolti e che a questo scopo debba disporre di poteri di individuazione dei requisiti prestazionali rispetto agli impianti di misura.
- 15.5 A questo proposito, l’Autorità ha richiesto all’impresa maggiore di trasporto, in coordinamento con gli altri gestori delle reti di trasporto, di sottoporre a consultazione le modifiche ai codici di rete necessarie al fine di definire i requisiti funzionali minimi impiantistici e manutentivi dei sistemi di misura nei punti di ingresso e di uscita sul sistema di trasporto. Le proposte di modifica dei codici di rete sono attualmente in fase di consultazione.
- 15.6 In particolare, per quanto riguarda i punti di riconsegna a clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, l’Autorità, anche alla luce dei livelli

⁶ Tali misure dovranno comunque essere compatibili con il quadro normativo nazionale e comunitario, e dovranno pertanto essere valutate attentamente in relazione, in particolare, ai loro potenziali effetti redistributivi.

di perdite fuggitive⁷ riscontrati nelle apparecchiature e componenti che complessivamente costituiscono le stazioni REMI (superiori rispetto a quelli di *benchmark* di riferimento e che sono strettamente riconducibili all'inadeguata attività di manutenzione svolta dai titolari delle stazioni medesime), intende valutare la possibilità di:

- a) definire requisiti funzionali minimi impiantistici e manutentivi dei sistemi di misura e dei componenti e delle apparecchiature che costituiscono le stazioni REMI;
- b) introdurre opportuni meccanismi di premio/penalità (quali ad esempio corrispettivi o indennizzi) per i soggetti titolari degli impianti di regolazione e misura in caso di mancato rispetto dei requisiti di cui alla precedente lettera a); tali meccanismi potranno essere sviluppati in coerenza con i meccanismi già implementati in passato nel settore elettrico in base ai quali gli utenti connessi in media tensione che non rispettano i requisiti tecnici degli impianti o che non certificano all'impresa distributrice l'adeguatezza dei propri impianti sono chiamati a corrispondere alla medesima impresa distributrice un corrispettivo tariffario specifico;
- c) quale ulteriore incentivo verso il rispetto di requisiti funzionali minimi, coordinare tali proposte con le proposte che saranno sviluppate in materia di qualità del servizio di trasporto, prevedendo ad esempio la possibilità che il mancato adempimento al rispetto di detti requisiti minimi comporti la perdita del diritto al riconoscimento degli indennizzi automatici per il mancato rispetto di qualità.

15.7 L'Autorità intende altresì prevedere, nell'ambito della riforma delle responsabilità del servizio di misura, la possibilità di trasferire, su istanza del cliente finale ed evitando in tal modo un possibile fenomeno di *cherry picking* da parte delle imprese di trasporto, la titolarità degli impianti di misura del punto di riconsegna al gestore del sistema di trasporto. In tale prospettiva, risulta opportuno prevedere una articolazione tariffaria differenziata tra clienti finali che hanno ceduto la titolarità dell'impianto e clienti finali che invece ne hanno mantenuto la titolarità.

S 18. Osservazioni in merito al servizio di misura, e in particolare in merito a: (A) la possibilità di trasferimento della titolarità degli impianti di misura dal cliente finale al gestore di rete; (B) eventuali criticità di implementazione delle soluzioni prospettate; (C) eventuali criticità relativamente all'applicazione di una tariffa differenziata per punto di riconsegna.

⁷ Le emissioni fuggitive sono le emissioni in ambiente risultanti da una perdita graduale di tenuta di una parte delle apparecchiature designate a contenere/movimentare un fluido; la suddetta perdita è causata generalmente da una differenza di pressione. Un'emissione fuggitiva può essere semplicemente qualificata come conseguenza di un imperfetto funzionamento del sistema di tenuta di un componente del processo (valvola, pompa, flangia, compressore, ecc.), che causa un rilascio di gas in atmosfera.