

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

182/2018/R/GAS

**METODOLOGIA DEI PREZZI DI RIFERIMENTO E CRITERI DI
ALLOCAZIONE DEI COSTI RELATIVI AL SERVIZIO DI
TRASPORTO DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO PERIODO
DI REGOLAZIONE**

Orientamenti iniziali

Documento per la consultazione in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e
allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto del gas naturale.
Autonoma attuazione dell’Autorità delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) n.
460/2017.

Mercato di incidenza: gas naturale

29 marzo 2018

Premessa

Il presente documento per la consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente 23 febbraio 2017, 82/2017/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 espone gli orientamenti iniziali dell'Autorità in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione del costo riconosciuto. Al presente documento di natura metodologica, farà seguito un'attività di carattere innovativo di coinvolgimento dei soggetti interessati e condivisione degli esiti delle simulazioni da parte dell'impresa maggiore di trasporto.

Inoltre, alla presente consultazione faranno seguito ulteriori consultazioni dell'Autorità in relazione ai criteri di determinazione del costo riconosciuto e in materia di qualità del servizio. Successivamente a tali consultazioni, l'Autorità pubblicherà una consultazione finale ai sensi degli articoli 26 e 28 del Regolamento (UE) n. 460/2017.

Il processo di consultazione rientra nell'ordinaria attività connessa al completamento di un procedimento avviato prima del periodo di prorogatio del Collegio dell'Autorità, e riveste carattere di urgenza per consentire di definire il nuovo quadro di regolazione tariffaria applicabile dal 2020 nel rispetto delle tempistiche previste dal Regolamento (UE) n. 460/2017 il quale impone specifici adempimenti direttamente in capo alle autorità nazionali di regolamentazione.

*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@arera.it) **entro il 31 maggio 2018**. 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, sono tenuti a motivare tale richiesta 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 di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Corso di Porta Vittoria, 27 - 20122 - Milano**

e-mail: infrastrutture@arera.it
sito internet: www.arera.it

INDICE

PARTE I INTRODUZIONE	5
1 Inquadramento procedurale e oggetto della consultazione	5
2 Obiettivi dell'intervento dell'Autorità.....	7
3 Struttura del documento	9
PARTE II CONTESTO DI RIFERIMENTO, QUADRO REGOLATORIO E NORMATIVO	10
4 Contesto di riferimento	10
5 Il sistema tariffario vigente per il periodo transitorio 2018-2019	11
<i>Ripartizione capacity/commodity</i>	<i>12</i>
<i>Ripartizione entry/exit</i>	<i>13</i>
<i>Criteri per l'allocazione dei ricavi ai punti di entrata e uscita della rete nazionale.</i>	<i>14</i>
<i>Criteri per l'allocazione dei ricavi ai punti di riconsegna della rete regionale.....</i>	<i>16</i>
<i>Moltiplicatori per la capacità infrannuale.....</i>	<i>16</i>
6 I criteri di regolazione tariffaria di cui al Codice TAR	17
<i>Definizione del servizio di trasporto e perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento.....</i>	<i>18</i>
<i>Ripartizione capacity/commodity e perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili</i>	<i>19</i>
<i>Ripartizione entry/exit</i>	<i>19</i>
<i>Metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità</i>	<i>20</i>
<i>Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl.....</i>	<i>23</i>
<i>Moltiplicatori per la capacità infrannuale e fattori stagionali</i>	<i>23</i>
PARTE III ORIENTAMENTI INIZIALI IN MATERIA DI METODOLOGIA DEI PREZZI DI RIFERIMENTO.....	25
7 Introduzione.....	25
8 Definizione del servizio di trasporto e perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento	25
<i>Trattamento delle reti regionali</i>	<i>25</i>
<i>Tematiche connesse al trattamento delle reti regionali</i>	<i>27</i>
<i>Impatti del trattamento delle reti regionali sul perimetro del conferimento.....</i>	<i>27</i>
<i>Meccanismo di perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale.....</i>	<i>27</i>
<i>Modifica della ripartizione entry/exit correlata al trattamento delle reti regionali</i>	<i>28</i>
<i>Driver di costo per la definizione dei corrispettivi di uscita correlati al trattamento delle reti regionali</i>	<i>28</i>
<i>Riduzione del corrispettivo regionale</i>	<i>28</i>
<i>Altri servizi non di trasporto</i>	<i>29</i>

9	Ripartizione <i>capacity - commodity</i> e perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili.....	30
	<i>Componente a copertura dei costi variabili.....</i>	<i>30</i>
	<i>Componente per il recupero dei ricavi.....</i>	<i>32</i>
10	Ripartizione <i>entry-exit</i>	33
	<i>La ripartizione dei ricavi di rete nazionale.....</i>	<i>33</i>
	<i>La ripartizione per tener conto dell'inclusione della rete regionale</i>	<i>36</i>
11	Metodologia dei prezzi di riferimento	37
	<i>Ipotesi 0: Mantenimento dell'attuale metodologia</i>	<i>38</i>
	<i>Ipotesi 1: Mantenimento dell'attuale metodologia con inclusione delle reti regionali</i>	<i>38</i>
	<i>Ipotesi 2: Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, ai sensi articolo 8 del Codice TAR</i>	<i>39</i>
	<i>Ipotesi 3: Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, con introduzione di specifici correttivi.....</i>	<i>39</i>
	<i>Ipotesi 4: Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, con esclusione delle reti regionali e introduzione di specifici correttivi....</i>	<i>39</i>
	<i>Sintesi delle metodologie proposte</i>	<i>40</i>
12	Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl.....	41
	<i>Corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio</i>	<i>41</i>
	<i>Corrispettivi di trasporto relativi a impianti di Gnl.....</i>	<i>41</i>
	PARTE IV ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ULTERIORI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO	43
13	Moltiplicatori e fattori stagionali	43
14	Reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale.....	43
	PARTE V ATTIVITÀ CONNESSE ALLE TEMATICHE OGGETTO DELLA PRESENTE CONSULTAZIONE	46
15	Attività di coinvolgimento dei soggetti interessati da parte dell'impresa maggiore di trasporto	46

PARTE I

INTRODUZIONE

1 Inquadramento procedurale e oggetto della consultazione

- 1.1 L'Autorità, con deliberazione 23 febbraio 2017, 82/2017/R/GAS (di seguito: 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.
- 1.2 Con il documento per la consultazione 8 giugno 2017, 413/2017/R/GAS (di seguito: DCO 413/2017/R/GAS), l'Autorità ha presentato le principali linee di intervento per il 5PRT, nonché proposte per la determinazione dei criteri di regolazione da applicare nel periodo transitorio 2018 e 2019.
- 1.3 Con la deliberazione 3 agosto 2017, 575/2017/R/GAS, l'Autorità ha prorogato per il periodo transitorio 2018 e 2019 le disposizioni vigenti nel quarto periodo di regolazione (4PRT, di cui alla RTTG 2014-2017 approvata con deliberazione 14 novembre 2013, 514/2013/R/GAS), opportunamente integrate tenendo conto di quanto prospettato nel DCO 413/2017/R/GAS e degli esiti della consultazione.
- 1.4 Nell'ambito del presente documento per la consultazione, l'Autorità illustra i propri orientamenti per l'individuazione della metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento del servizio di trasporto del gas naturale e dei criteri di allocazione agli utenti dei costi riconosciuti, anche in coerenza con la normativa europea in materia di armonizzazione delle strutture tariffarie per il trasporto del gas naturale, che sarà applicata a decorrere dal 2020 per il 5PRT.
- 1.5 L'Autorità intende coinvolgere nel processo di consultazione l'impresa maggiore di trasporto, affidandole il compito di rendere pubblicamente disponibili simulazioni e analisi di impatto in relazione alle ipotesi di regolazione riportate nella Parte III del presente documento per la consultazione, nonché di raccogliere osservazioni degli *stakeholder* rispetto ai criteri e agli esiti quantitativi di tali simulazioni rendendole disponibili all'Autorità, eventualmente corredate da proprie valutazioni. Tale modalità di coinvolgimento dell'impresa di trasporto, rinvenibile anche in altre esperienze di regolazione a livello europeo, riveste carattere innovativo con riferimento ai procedimenti di consultazione dell'Autorità.
- 1.6 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 qualità del servizio di trasporto.
- 1.7 Successivamente alla pubblicazione del presente documento e dei documenti richiamati nel paragrafo precedente si valuterà la necessità di organizzare

incontri tematici con i soggetti interessati, finalizzati alla presentazione e all'approfondimento degli argomenti oggetto di consultazione.

- 1.8 In considerazione delle norme del Regolamento (UE) n. 460/2017 (di seguito: Regolamento 460/2017 o Codice TAR) recanti specifiche prescrizioni alle autorità nazionali di regolamentazione sul processo di consultazione (articoli 26 e 28), nonché delle norme afferenti l'analisi da parte dell'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia - ACER (articolo 27), risulta necessario garantire l'adozione del provvedimento finale non oltre il mese di febbraio 2019 (con efficacia dall'anno 2020) e la pubblicazione delle informazioni di cui agli articoli 29 e 30 del Codice TAR entro il 31 maggio 2019. Pertanto, si prevede di pubblicare la consultazione finale sui criteri di regolazione tariffaria per il 5PRT indicativamente entro il mese di agosto 2018, e in ogni caso non oltre la prima metà di settembre 2018. Nella Tabella 1 è riportata un'indicazione di massima sulle principali fasi del processo di approvazione dei criteri di regolazione tariffaria e delle tariffe per l'anno 2020.

Tabella 1: Tempistica per l'adozione dei criteri di regolazione tariffaria per il SPRT

Entro 13 aprile 2018		Impresa maggiore di trasporto pubblica gli esiti delle simulazioni sulla base dei criteri e delle ipotesi di regolazione di cui alla Parte III del presente DCO
Entro 4 maggio 2018		Impresa maggiore di trasporto organizza un evento pubblico di presentazione degli esiti delle simulazioni
18 maggio 2018		Termine per la presentazione all'impresa maggiore di trasporto delle osservazioni sulle simulazioni e relative note metodologiche
31 maggio 2018		Termine per la presentazione delle osservazioni al presente DCO
Maggio/Giugno 2018	DCO	Consultazione su criteri di riconoscimento dei costi e altri temi SPRT
Maggio/Giugno 2018	DCO	Consultazione su criteri di regolazione della qualità SPRT
Agosto 2018	DCO	Consultazione su orientamenti finali regolazione tariffaria SPRT (art. 26.1 Codice TAR)
Ottobre 2018	Consultazione	Consultazione con NRA adiacenti su sconti, moltiplicatori e fattori stagionali per l'anno 2020
Novembre 2018 – Febbraio 2019		Invio della consultazione ad ACER e valutazione su conclusioni analisi ACER
Febbraio 2019	Delibera	Definizione dei criteri di regolazione tariffaria per il SPRT
Febbraio 2019 / Maggio 2019 ^(a)	Delibera	Definizione di sconti, moltiplicatori e fattori stagionali per l'anno 2020 (art. 28 Codice TAR)
Maggio 2019	Delibera	Approvazione proposte tariffarie e pubblicazione informazioni art. 29 e 30 del Codice TAR per l'anno 2020
Luglio 2019	Delibera	Definizione dei criteri di regolazione della qualità per il SPRT

(a) Eventualmente accorpata con la delibera di definizione dei criteri per il SPRT (febbraio 2019) o, in alternativa, con la delibera di approvazione corrispettivi e pubblicazione delle informazioni di cui all'articolo 29 del Codice TAR per l'anno 2020 (maggio 2019)

2 Obiettivi dell'intervento dell'Autorità

2.1 L'Autorità, in sede di avvio di procedimento con deliberazione 82/2017/R/GAS, ha disposto che nella formazione dei provvedimenti finali si tenesse conto, ferme restando le prerogative di autonomia dell'Autorità, delle disposizioni contenute nel Codice TAR e in particolare, con specifico riferimento ai temi trattati nel presente documento per la consultazione, dell'esigenza di prevedere, anche in ottica innovativa, una revisione dei criteri di allocazione del costo.

- 2.2 Le linee di indirizzo per lo sviluppo della regolazione tariffaria in relazione al servizio di trasporto del gas naturale sono state definite dall’Autorità nel *Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018*¹. In tale documento l’Autorità ha evidenziato che le esigenze di flessibilità di funzionamento del settore del gas naturale indotte dai mutamenti del contesto di riferimento, unitamente alle attese modifiche dei flussi di gas sulla rete di trasporto nazionale, richiedono una revisione della struttura dei corrispettivi per il servizio di trasporto². 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 TAR e con le esigenze di corretto funzionamento dei mercati, garantendo la trasparenza circa la metodologia di allocazione dei costi nell’ambito della matrice *entry-exit*.
- 2.3 Nell’ambito della consultazione di cui al DCO 413/2017/R/GAS, alcuni soggetti, con specifico riferimento ai temi trattati nel presente documento per la consultazione, hanno sottolineato l’esigenza di:
- a) provvedere ad un ripensamento dell’attuale metodologia di determinazione dei corrispettivi unitari di capacità che tenga conto dell’ormai prossima scadenza di molti degli attuali contratti di importazione di lungo periodo in virtù dei quali era stato determinato l’attuale assetto del mercato, cogliendo tale opportunità di riforma;
 - b) porre maggiore enfasi sui principi di flessibilità ed economicità del trasporto, da declinarsi anche attraverso una revisione delle modalità di conferimento della capacità ai punti di riconsegna;
 - c) promuovere e garantire un utilizzo più efficiente delle infrastrutture rispetto al passato, evitandone il sottoutilizzo.
- 2.4 Ai fini della formulazione delle ipotesi di revisione del sistema tariffario e dei criteri di allocazione dei costi riconosciuti agli utenti del sistema di trasporto, l’Autorità intende, coerentemente con i requisiti della metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento previsti dal Codice TAR, tener conto dei seguenti obiettivi specifici:
- a) garantire l’applicazione di una metodologia tariffaria trasparente, che consenta la comprensione e replicabilità del calcolo dei corrispettivi tariffari ai soggetti interessati, nonché la possibilità per gli utenti di stimarne l’andamento (trasparenza e replicabilità della tariffa);

¹ Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018, approvato con la deliberazione dell’Autorità 15 gennaio 2015, 3/2015/A.

² Per la descrizione del contesto di riferimento si rimanda al successivo Capitolo4 del presente documento per la consultazione.

- b) definire una struttura tariffaria e determinare il livello dei corrispettivi unitari tenendo adeguatamente conto dei costi sottostanti la fornitura dei servizi di trasporto, al fine di allocare i costi agli utenti della rete di trasporto in funzione del principio di responsabilità di costo, garantire la non discriminazione tra gli utenti e prevenire indebiti sussidi incrociati (*cost reflectivity*);
- c) garantire che i prezzi di riferimento non distorcano gli scambi transfrontalieri (non distorsione degli scambi transfrontalieri);
- d) prevedere che la struttura tariffaria consenta agli utenti un utilizzo flessibile ed efficiente delle infrastrutture (utilizzo flessibile ed efficiente delle infrastrutture);
- e) garantire che la struttura tariffaria non distorca le scelte degli operatori in relazione alle strategie di approvvigionamento del gas naturale (non distorsione delle scelte di approvvigionamento).

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

3 Struttura del documento

3.1 Il presente documento di consultazione, oltre alla presente parte introduttiva (Parte I), è organizzato in ulteriori quattro parti ed in particolare:

- la Parte II, nella quale si descrive il contesto di riferimento e il quadro normativo e regolatorio vigente in materia di sistema tariffario e criteri di allocazione dei costi riconosciuti agli utenti del sistema di trasporto;
- Parte III, nella quale si descrivono gli orientamenti iniziali e le ipotesi dell'Autorità in materia di metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento, nonché di allocazione dei costi del servizio;
- Parte IV, nella quale si descrivono gli orientamenti in materia di ulteriori aspetti relativi ai criteri di allocazione del costo;
- Parte V, nella quale si descrivono le attività di consultazione connesse alle tematiche oggetto del presente documento.

PARTE II

CONTESTO DI RIFERIMENTO, QUADRO REGOLATORIO E NORMATIVO

4 Contesto di riferimento

- 4.1 Il settore nazionale del gas, inserito nel più ampio contesto del mercato unico europeo e del mercato internazionale del gas, sta attraversando una fase di profondi cambiamenti. Le politiche energetiche nazionali ed europee manifestano una crescente attenzione alle tematiche ambientali, con una forte spinta verso il ripensamento del *mix* di fonti di energia primaria da impiegare, a vantaggio di un utilizzo prospettico del gas naturale come risorsa a minore impatto ambientale rispetto alle altre fonti fossili tradizionali. In questo scenario in evoluzione, caratterizzato anche dalla necessità di una sempre maggiore convergenza delle strategie regolatorie con il settore elettrico (c.d. *sector coupling*), la regolazione ha il compito di assecondare il cambiamento e consentire lo sviluppo coerente dei mercati, delle fonti di approvvigionamento e delle tecnologie, evitando di fornire segnali o introdurre distorsioni che possano indurre gli agenti economici a compiere scelte inefficienti.
- 4.2 Con specifico riferimento all'attuale metodologia di determinazione delle tariffe di trasporto del gas naturale (cd. matrice *entry-exit*), è necessario evidenziare che è stata definita nell'anno 2001 in un contesto di mercato e regolatorio caratterizzato tra l'altro dalla presenza di contratti di importazione di gas naturale di lungo periodo e dall'assenza di mercati organizzati del gas per l'approvvigionamento di breve periodo (es. Punto di Scambio Virtuale). Tale contesto, in ragione delle riforme del settore portate avanti da codesta Autorità, risulta profondamente differente rispetto a quello attuale.
- 4.3 Il progressivo aumento della liquidità dei mercati del gas europei ha offerto agli operatori la possibilità di approvvigionare gas naturale, oltre che per mezzo di contratti di approvvigionamento di lungo periodo, anche attraverso forniture di breve periodo caratterizzate da un maggior grado di flessibilità, per quanto maggiormente esposte ad eventuali oscillazioni di prezzo sui mercati della materia prima. Al riguardo, come anche evidenziato nella Relazione annuale sullo stato dei servizi e sull'attività svolta pubblicata dall'Autorità il 31 maggio 2017, è da considerare che la struttura dei contratti di importazione in essere (al 2016), pur presentando ancora una vita residua piuttosto lunga, si va progressivamente accorciando: il 58,9% dei contratti attivi nel 2016 (56,2% nel 2015) scadrà entro i prossimi dieci anni e il 42,2% di essi (35,8% nel 2015) esaurirà i propri effetti entro i prossimi cinque anni; in questo contesto, soltanto il 34,5% dei contratti attivi nel 2016 presenta una vita residua superiore a 15 anni (35,8% nel 2015). Come emerge da tali dati, nei prossimi anni si prevede in scadenza una quota rilevante di contratti di approvvigionamento di lungo periodo che presumibilmente, almeno in parte, sarà sostituita da contratti di approvvigionamento di breve periodo, incrementando in tale modo

progressivamente la rilevanza per il sistema nazionale del gas di tali decisioni di approvvigionamento; in questo mutato contesto, inoltre, risulterà più appetibile l'approvvigionamento sul nuovo mercato del gas.

- 4.4 La revisione della metodologia dei prezzi di riferimento e dei criteri di allocazione dei costi di trasporto, anche in applicazione della normativa europea in materia, si inserisce pertanto in un contesto nel quale le tariffe di trasporto nei punti di *entry* del sistema nazionale del gas costituiscono uno dei fattori più rilevanti in grado di incidere sulle scelte strategiche di approvvigionamento del gas naturale da parte degli operatori del settore. Tali criteri di regolazione, oltre a garantire i requisiti di trasparenza e prevedibilità delle tariffe di trasporto richiesti dalla normativa europea e utili ai fini della definizione delle strategie di importazione degli operatori, dovranno coniugare il principio di responsabilità di costo (e cioè allocazione agli utenti dei costi sottostanti il servizio) con la necessità di incentivare un uso efficiente delle risorse, in un settore caratterizzato da una crescente richiesta di flessibilità nell'utilizzo delle infrastrutture.
- 4.5 La potestà tariffaria dell'Autorità in relazione alle infrastrutture nazionali di trasporto del gas naturale va esercitata nell'ambito della nuovissima cornice regolamentare dell'Unione europea, che l'Autorità ha contribuito a definire *de iure condendo*. La revisione dei criteri di regolazione tariffaria tiene 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 naturale³.
- 4.6 Nel seguito di questa Parte II sono descritti l'attuale metodologia tariffaria applicata nel periodo transitorio 2018-2019 e i criteri di regolazione tariffaria di cui al Codice TAR.

5 Il sistema tariffario vigente per il periodo transitorio 2018-2019

- 5.1 Con la deliberazione 575/2017/R/GAS l'Autorità ha approvato i criteri di regolazione in materia di tariffe del servizio di trasporto del gas naturale per il periodo transitorio 2018 e 2019, prorogando, salvo opportune integrazioni, i criteri di regolazione in vigore per il 4PRT.
- 5.2 I servizi offerti dalle imprese di trasporto sono i seguenti:
- a) trasporto su reti nazionali;
 - b) trasporto su reti regionali;

³ Per una disamina più generale del quadro normativo nazionale e comunitario di riferimento, del sistema tariffario del quarto periodo di regolazione e dei contenziosi in essere, si rimanda ai capitoli 4 e 5 del DCO 413/2017/R/GAS.

- c) misura del trasporto;
 - d) attività accessorie, remunerate nelle tariffe di trasporto, quali il conferimento di capacità, il bilanciamento fisico e commerciale della rete, l'odorizzazione del gas, il servizio alternativo di fornitura mediante carri bombolai, la fatturazione, ecc.;
 - e) eventuali attività opzionali, non remunerate nelle tariffe di trasporto, attivabili ad opzione degli utenti ed erogate dall'impresa di trasporto a condizioni non discriminatorie e trasparenti, quali l'allacciamento alla rete di trasporto.
- 5.3 Per quanto riguarda i criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto nel periodo transitorio 2018-2019, estensione del 4PRT, le principali caratteristiche sono costituite:
- dalla ripartizione *capacity/commodity*: tale ripartizione determina il rapporto tra la quota di ricavi recuperati attraverso tariffe applicate alla capacità prenotata (*booking*) e la quota recuperata attraverso tariffe applicate ai quantitativi di gas trasportato (*usage*);
 - dalla ripartizione *entry/exit*: tale ripartizione determina il rapporto tra la quota dei ricavi recuperati mediante corrispettivi di capacità applicati ai punti di entrata nella rete nazionale del gas e la quota dei ricavi recuperati mediante corrispettivi di capacità applicati ai punti di uscita dalla rete nazionale;
 - dai criteri adottati per l'allocazione dei ricavi tra i diversi punti di entrata e di uscita della rete nazionale, nonché i criteri per l'allocazione dei ricavi ai punti di riconsegna della rete nazionale;
 - dalle modalità adottate per la copertura dei ricavi non di capacità, inclusi quelli a copertura dei costi relativi ad autoconsumi, perdite di rete e gas non contabilizzato (GNC).
- 5.4 Con riferimento al servizio di misura del trasporto, nel periodo transitorio 2018-2019 è previsto uno specifico corrispettivo tariffario per la remunerazione di tale servizio svolto dalle imprese di trasporto.
- 5.5 Con riferimento ai servizi specifici che i gestori del sistema di trasporto possono offrire su richiesta dell'utente della rete e/o del cliente finale, quali ad esempio l'allacciamento alla rete, nonché gli ulteriori servizi (cd. servizi opzionali, attualmente disciplinati ai sensi dell'articolo 15 della RTTG), è attualmente previsto che tali servizi siano offerti sulla base di condizioni non discriminatorie e trasparenti, secondo quanto disciplinato nell'ambito dei Codici di rete dei gestori.
- 5.6 Si riporta di seguito una descrizione di dettaglio dei criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto per il periodo transitorio 2018-2019 disciplinati con deliberazione 575/2017/R/GAS.

Ripartizione capacity/commodity

- 5.7 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, l'attuale disciplina prevede che:
- a) i costi di capitale (remunerazione del capitale investito e ammortamenti) siano recuperati mediante tariffe applicate alla capacità conferita presso i punti di entrata e di uscita della rete nazionale (ricavi di rete nazionale) e presso i punti di riconsegna (ricavi di rete regionale);
 - b) i costi operativi riconosciuti siano recuperati mediante l'applicazione del corrispettivo unitario variabile *CV* ai volumi immessi in rete nei punti di entrata ad eccezione di quelli da impianti di stoccaggio.
 - c) il gas a copertura degli autoconsumi, delle perdite di rete, e del GNC è recuperato in natura mediante l'applicazione di quote percentuali:
 - i. ai volumi immessi in rete nei punti di entrata ad eccezione di quelli da impianti di stoccaggio (γ_{FUEL});
 - ii. ai volumi prelevati dalla rete nei punti di riconsegna (γ_{PE} , γ_{GNC}).

Questo determina una ripartizione che, considerando i ricavi complessivi del servizio di trasporto, risulta pari a circa 85/15 (90/10 se si escludono i quantitativi riscossi in natura; si veda la Tabella 2 di seguito riportata).

Ripartizione entry/exit

- 5.8 Con la deliberazione 575/2017/R/GAS l'Autorità ha modificato, per il periodo transitorio 2018-2019, la ripartizione *entry/exit*. In particolare, rispetto alla ripartizione 50/50 in vigore nel quarto periodo di regolazione, è stata adottata una ripartizione pari a 40/60, determinata anche tenendo conto del livello di utilizzo registrato negli ultimi anni della capacità di trasporto associata a tali infrastrutture⁴.
- 5.9 Nell'ipotesi di considerare anche i ricavi di rete regionale, recuperati mediante corrispettivi ai punti di riconsegna – assimilabili ai punti di uscita, la ripartizione sulla base dei ricavi approvati per l'anno 2018 risulta essere pari a 28/72.
- 5.10 La Tabella 2 sottostante riporta, con un maggiore grado di dettaglio, la ripartizione dei ricavi così come risultante dai ricavi approvati per l'anno 2018.

⁴ Tale livello è stato determinato come la massima capacità giornaliera utilizzata in ciascun punto di entrata della rete nazionale di gasdotti, esclusi i siti di stoccaggio, registrata negli anni termici 2014-15 e 2015-16: tali massimi coefficienti di utilizzo di ciascun punto si attestano, per i due anni termici considerati, ad un valore medio pari a circa 85%.

Tabella 2: Ripartizione dei ricavi relativi all'anno 2018

	Entry	Exit	TOT	
Ricavi corrispettivi rete nazionale	486.404.468	729.606.702	1.216.011.170	
	40%	60%		
Ricavi corrispettivi rete regionale	-	523.183.973	523.183.973	
Ricavi recuperati mediante tariffe di capacità	486.404.468	1.252.790.675	1.739.195.143	85,5%
	28%	72%		
Ricavi pro-forma da corrispettivo variabile CV	226.412.829	-	226.412.829	11,1%
Autoconsumi, perdite, GNC ⁽¹⁾	35.745.842	32.887.246	68.633.089	3,4%
Ricavi servizio di trasporto	748.563.140	1.285.677.921	2.034.241.061	
	37%	63%		

⁽¹⁾ Valorizzati pari alla componente C_{MEM} per il 1° trimestre 2018 (6,05 €/GJ)

Criteri per l'allocazione dei ricavi ai punti di entrata e uscita della rete nazionale

- 5.11 L'attuale disciplina per il periodo transitorio 2018-2019 prevede l'applicazione di un modello tariffario *entry–exit*, secondo la metodologia cd. a “matrice”, ai fini della determinazione dei corrispettivi di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti.
- 5.12 Tale metodologia determina, a partire dai costi di tratta c_{ij} di ciascun percorso dall'i-esimo punto di entrata al j-esimo punto di uscita, i corrispettivi in modo tale che siano quanto più aderenti al costo del percorso sottostante. Il meccanismo di allocazione è stato disegnato con l'obiettivo di garantire il rispetto del principio della cd. *cost reflectivity*, ossia l'aderenza ai costi sottostanti, evitando discriminazioni tra utenti della rete e limitando l'emergere di sussidi incrociati.
- 5.13 La metodologia presuppone la mappatura della rete di trasporto nazionale e la sua disaggregazione in tratte elementari. Ciascuna tratta elementare di rete è il tratto di rete compreso tra due nodi o punti di intercettazione e derivazioni importanti (PIDI), a cui sono associati una lunghezza, un diametro, e una capacità di trasporto.
- 5.14 La procedura per la determinazione dei corrispettivi unitari di trasporto della matrice *entry–exit* può essere ricondotta alla seguente articolazione procedurale:
1. simulazione dei flussi di gas nella rete alla punta di consumo;
 2. determinazione del costo di trasporto unitario sulla base della capacità di trasporto in funzione del diametro;
 3. determinazione della matrice *entry–exit* cd. estesa;
 4. determinazione della matrice *entry–exit* cd. ridotta;
 5. calcolo dei corrispettivi CP_e e CP_u .

- 5.15 La simulazione fluidodinamica di cui al precedente punto 1 consente la cd. mappatura dei flussi dominanti, vale a dire l'individuazione, in ciascun tratto di rete nel quale è stata suddivisa la rete nazionale di gasdotti, del flusso di gas dominante (o prevalente) nello scenario di punta di consumo; tale distribuzione di flusso in ciascuna tratta di rete permette conseguentemente di:
- individuare, per ciascun percorso possibile del gas da un punto di entrata a un punto di uscita della rete nazionale:
 - le tratte in flusso (dove il percorso del gas ha la stessa direzione del flusso dominante);
 - le tratte in controflusso (dove il percorso del gas è in direzione opposta a quella del flusso dominante);
 - calcolare le medie ponderate qualora in un punto di entrata ed in punto di uscita siano sottesi rispettivamente più punti di consegna e riconsegna, al fine di passare dalla matrice estesa alla matrice ridotta (ai sensi di quanto previsto al punto 4 della procedura).
- 5.16 Il costo di trasporto unitario per unità di capacità di cui al precedente punto 2 è applicato a ciascun tratto elementare di rete. Tale costo è determinato sulla base del costo unitario di trasporto per unità di capacità e per unità di lunghezza (espresso in euro/mc/g/km), il quale a sua volta è individuato sulla base:
- a) del costo di investimento standard determinato sulla base dei costi di posa dei metanodotti (espresso in euro/km e variabile in funzione del diametro del gasdotto);
 - b) di parametri utilizzati per riportare ad un singolo anno il costo di investimento specifico;
 - c) della portata teorica del gasdotto (espressa in mc/g).
- 5.17 Ai fini della determinazione della matrice *entry-exit* cd. estesa di cui al precedente punto 3, a ciascuna combinazione di punti di entrata (*entry*) e PIDI viene associato un costo unitario di trasporto $C_{i,j}$ (euro/mc/g). Tale costo unitario è calcolato come somma dei costi unitari di trasporto riferiti alle tratte interessate dal percorso *entry*-PIDI. Alle tratte che, in esito alla simulazione fluidodinamica di cui al punto 1, risultano in controflusso, è applicato un costo unitario di trasporto ridotto (pari al 14% del costo unitario di trasporto riferito alla tratta), al fine di tener conto del minor costo associato a tale percorso. Ai fini dell'individuazione dei percorsi da ciascun punto di entrata a ciascun punto di uscita, l'impresa maggiore di trasporto ha considerato il criterio del costo minimo.
- 5.18 La determinazione della matrice *entry-exit* ridotta di cui al precedente punto 4 avviene aggregando i PIDI di ciascuna area di prelievo o uscita, mediante un'operazione di media ponderata dei costi di trasporto in funzione dei flussi in uscita da ciascun PIDI dell'area di prelievo. Nel periodo di regolazione vigente sono state confermate 6 aree di uscita in corrispondenza dei 6 ambiti tariffari per il servizio di distribuzione, in analogia al precedente periodo regolatorio.

- 5.19 Il calcolo dei valori dei corrispettivi unitari di cui al precedente punto 5. avviene sulla base di un sistema di equazioni lineari così composte:

$$C_{i,j} = CP_i + CP_j + \varepsilon_{i,j}$$

In base a tale sistema di equazioni, sono individuati i valori dei corrispettivi unitari in modo da minimizzare, nel rispetto dei vincoli definiti nel provvedimento, la somma delle differenze quadratiche tra i corrispettivi CP_i e CP_j e i costi unitari del trasporto $C_{i,j}$ individuati per ciascuna tratta da ciascun punto di entrata i a ciascun punto di uscita j . In termini matematici ciò significa individuare i vettori di corrispettivi CP_i e CP_j che soddisfano il seguente criterio di ottimizzazione:

$$\min \sum_{i,j} \varepsilon_{i,j}^2 = \min \sum_{i,j} (CP_i + CP_j - C_{i,j})^2$$

sotto i seguenti vincoli:

- a) l'esclusione delle soluzioni nelle quali i corrispettivi assumono valori negativi (non negatività dei CP_i e dei CP_j);
 - b) le differenze tra i valori dei corrispettivi unitari relativi a punti di uscita contigui non devono superare il 30% del valore medio nazionale dei corrispettivi CP_u .
- 5.20 A seguito del processo di ottimizzazione, i corrispettivi sono riproporzionati al fine di garantire che la somma dei prodotti dei corrispettivi unitari per le capacità previste in conferimento sia uguale ai ricavi di riferimento relativi alla rete nazionale di gasdotti, mediante l'attribuzione del 40% del vincolo sui ricavi ai punti di entrata e l'attribuzione del 60% del vincolo sui ricavi ai punti di uscita.

Criteri per l'allocazione dei ricavi ai punti di riconsegna della rete regionale

- 5.21 Il costo relativo alle reti regionali è allocato ai punti di riconsegna mediante l'applicazione di un corrispettivo "a francobollo" indifferenziato per punto, e dunque unico su tutto il territorio nazionale.
- 5.22 Per tale corrispettivo è altresì prevista una riduzione applicata proporzionalmente in funzione della minor distanza dei punti di riconsegna localizzati entro 15 chilometri dalla rete nazionale dei gasdotti, con un corrispettivo minimo, pari alla metà del corrispettivo regionale, a prescindere dalla distanza del punto di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti.

Moltiplicatori per la capacità infrannuale

- 5.23 Attualmente, ai conferimenti infrannuali sui punti di entrata e uscita di rete nazionale, nonché ove presenti presso i punti di riconsegna, sono applicati moltiplicatori maggiori di 1 finalizzati a rendere più onerosa, per l'utente del servizio di trasporto, la possibilità di impegnare capacità di trasporto per periodi inferiori all'anno. Nella Tabella 3 sono riportati i moltiplicatori attualmente vigenti.

Tabella 3: Livello dei moltiplicatori per i prodotti di capacità inferiore all'anno

Prodotto di capacità infrannuale	Moltiplicatore				
	Punti di entrata	Punti di uscita transfrontalieri	Punti di uscita verso aree di prelievo	Punti di riconsegna termoelettrici	Altri punti di riconsegna
Trimestrale	1,2 ^(a)	1	-	-	-
Mensile	1,3 ^(a)	1	2 ^(b)	2 ^(c)	-
Giornaliero	1,5 ^(a)	1	7 ^(b)	7 ^(c)	-
Infragiornaliero	1,5 ^(a)	1	-	-	-

(a) Disciplinato nell'ambito della RTTG.

(b) Per la sola quota corrispondente alla sottostante riconsegna ai termoelettrici. Disciplinato nell'ambito della deliberazione 512/2017/R/gas, punto 1, lettera f).

(c) Disciplinato nell'ambito della deliberazione 512/2017/R/gas, punto 1, lettere b) e c).

6 I criteri di regolazione tariffaria di cui al Codice TAR

- 6.1 Il sistema tariffario del servizio di trasporto che l'Autorità è chiamata a definire per il 5PRT deve risultare coerente con le disposizioni di cui al recente Codice TAR, finalizzato ad armonizzare i sistemi tariffari nell'ambito dell'Unione europea e aumentare la trasparenza delle strutture tariffarie e delle metodologie utilizzate per la loro determinazione, con l'obiettivo di favorire una maggiore integrazione dei mercati del gas.
- 6.2 Secondo quanto indicato nelle premesse del Codice TAR *“da quando è stato introdotto il sistema di entrata-uscita con il regolamento (CE) n. 715/2009, i costi di trasporto non sono più direttamente associati a una rotta specifica perché la capacità di entrata e la capacità di uscita possono essere contrattualizzate separatamente e il gas per gli utenti della rete può essere trasportato da qualsiasi punto di entrata a qualsiasi punto di uscita. In tale contesto il gestore del sistema di trasporto decide qual è il modo più efficiente per gestire i flussi di gas attraverso il sistema. Pertanto, al fine di conseguire e assicurare un livello ragionevole di corrispondenza ai costi e prevedibilità dei costi in un sistema di questo tipo, è necessario basare le tariffe di trasporto su una metodologia dei prezzi di riferimento che utilizzi driver di costo specifici. Si dovrebbero definire principi guida affinché la metodologia applicata sia coerente e trasparente. La consultazione sulla metodologia dei prezzi di riferimento proposta dovrebbe essere resa obbligatoria”*.
- 6.3 La scelta della metodologia dei prezzi di riferimento è rimessa direttamente, nel rispetto di alcuni principi generali, alla discrezionalità delle autorità nazionali di regolazione che pertanto possono dare autonoma attuazione alle disposizioni del Codice TAR. In particolare, la metodologia dei prezzi di riferimento deve essere

conforme alle disposizioni dell'articolo 13 del Regolamento (CE) n. 715/2009, nonché rispettare i seguenti requisiti di cui all'articolo 7 del Codice TAR:

- a) consentire agli utenti della rete di riprodurre il calcolo dei prezzi di riferimento ottenendone una previsione accurata;
- b) tener conto dei costi effettivi sostenuti per la fornitura dei servizi di trasporto considerando il livello di complessità della rete di trasporto;
- c) garantire la non discriminazione e prevenire indebiti sussidi incrociati;
- d) 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;
- e) garantire che i prezzi di riferimento risultanti non distorcano gli scambi transfrontalieri.

6.4 Ai sensi del Codice TAR, inoltre:

- a) le tariffe relative al servizio di trasporto devono essere in linea prioritaria basate sulla capacità (articolo 4, paragrafo 3) e utilizzate quale prezzo di riserva per i prodotti di capacità standard annua per la capacità continua (articolo 12, paragrafo 1);
- b) le tariffe di capacità devono essere calcolate per tutti i punti di un sistema di entrata-uscita secondo un'unica metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento (articolo 6, paragrafo 3).

6.5 Secondo le indicazioni del Codice TAR, nella definizione dei corrispettivi l'Autorità 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.

6.6 Di seguito si riportano, nel dettaglio, le principali disposizioni del Codice TAR in materia di metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento e allocazione dei costi del servizio.

Definizione del servizio di trasporto e perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento

6.7 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, in base ai risultati della consultazione e alla decisione presa dall'autorità nazionale di regolamentazione.

- 6.8 I ricavi relativi ai servizi di trasporto devono essere recuperati, fatto salvo quanto previsto in merito ai corrispettivi variabili (cfr. successivo punto 6.10), mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità, determinate sulla base della metodologia dei prezzi di riferimento (cfr. successivi punti da 6.13 a 6.17).
- 6.9 I ricavi relativi ai servizi non-di-trasporto sono recuperati mediante tariffe non-di-trasporto, determinate nel rispetto dei requisiti di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del Codice TAR, e in particolare devono (i) rispecchiare i costi ed essere non discriminatorie, oggettive e trasparenti; (ii) essere applicate ai beneficiari di un determinato servizio non di trasporto al fine di ridurre al minimo i sussidi incrociati tra gli utenti della rete all'interno o all'esterno di uno Stato membro o entrambi.

Ripartizione capacity/commodity e perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili

- 6.10 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 quota parte dei ricavi mediante tariffe di trasporto applicate ai quantitativi trasportati, articolate come segue:
- 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.
- 6.11 In termini generali, con riferimento al recupero dei ricavi, l'articolo 17 del Codice TAR prevede che, nel caso in cui il gestore del sistema di trasporto operi nell'ambito di un regime non di *price cap*:
- a) il recupero delle somme in difetto o in eccesso rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto sia ridotto al minimo tenendo in debito conto gli investimenti necessari;
 - b) il livello delle tariffe di trasporto garantisca che i ricavi relativi ai servizi di trasporto siano recuperati dal gestore del sistema di trasporto in maniera tempestiva;
 - c) siano evitate, nella misura del possibile, differenze significative tra i livelli delle tariffe di trasporto applicabili per due periodi tariffari consecutivi.

Ripartizione entry/exit

- 6.12 Nell'ambito del Codice TAR, il tema della ripartizione della componente capacitativa dei ricavi circa la quota da attribuire agli *entry* e la quota da attribuire agli *exit* non è oggetto di specifiche disposizioni. Tuttavia, la metodologia dei

prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità di cui all'articolo 8 del Codice TAR (cd. metodologia controfattuale, cfr. successivi punti da 6.13 a 6.15), prevede espressamente l'applicazione di una ripartizione *entry/exit* pari a 50/50. In termini generali, la metodologia dei prezzi di riferimento, ivi inclusa la ripartizione *entry/exit*, deve rispettare i requisiti di cui all'articolo 7 del Codice TAR (v. punto 6.3).

Metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità

- 6.13 Come richiamato al precedente punto 6.3, la scelta in materia di metodologia dei prezzi di riferimento è rimessa alla discrezionalità delle autorità nazionali di regolazione, nel rispetto dei principi generali sopra richiamati. In ogni caso, qualora la metodologia dei prezzi di riferimento proposta dall'autorità nazionale fosse diversa dalla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità di cui all'articolo 8 del Codice TAR, quest'ultima deve essere utilizzata, nell'ambito della consultazione finale di cui all'articolo 26 del Codice TAR, come elemento controfattuale per il confronto con la metodologia proposta.
- 6.14 Secondo quanto indicato dall'articolo 8 del Codice TAR, i parametri per la metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità sono i seguenti:
- a) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità;
 - b) la capacità contrattuale prevista su ciascun punto di entrata o su un aggregato di punti di entrata e su ciascun punto di uscita o su un aggregato di punti di uscita;
 - c) se i punti di entrata e i punti di uscita possono essere combinati in uno scenario di flusso pertinente, la distanza più breve dei gasdotti tra un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata e un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
 - d) le combinazioni di punti di entrata e punti di uscita, qualora alcuni punti di entrata e alcuni punti di uscita possano essere combinati in uno scenario di flusso pertinente;
 - e) la ripartizione entrata-uscita di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b, punto v), punto 2, del Codice TAR è pari a 50/50.

Se i punti di entrata e i punti di uscita non possono essere combinati in uno scenario di flusso, questa combinazione di punti di entrata e punti di uscita non è presa in considerazione.

- 6.15 I prezzi di riferimento, nel caso di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità, sono derivati seguendo i passaggi sotto riportati nell'ordine indicato:
- a) la distanza media ponderata per ciascun punto di entrata o per ciascun aggregato di punti di entrata e per ciascun punto di uscita o per ciascun aggregato di punti di uscita è calcolata, tenendo conto ove opportuno delle

combinazioni di cui al paragrafo 1, lettera d), del Codice TAR, utilizzando le seguenti formule:

- i. per un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata, come la somma dei prodotti tra la capacità di ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita e la distanza tra il punto di entrata o l'aggregato di punti di entrata e ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita, divisa per la somma delle capacità di ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita:

$$AD_{En} = \frac{\sum_{allEx} CAP_{Ex} \cdot D_{En,Ex}}{\sum_{allEx} CAP_{Ex}}$$

dove:

- AD_{En} è la distanza media ponderata per un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;
- CAP_{Ex} è la capacità contrattuale prevista su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
- $D_{En,Ex}$ è la distanza tra un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata e un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita di cui al paragrafo 1, lettera c), del Codice TAR.

- ii. per un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita, come la somma dei prodotti tra la capacità di ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata e la distanza tra il punto di uscita o l'aggregato di punti di uscita e ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata, divisa per la somma delle capacità di ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata:

$$AD_{Ex} = \frac{\sum_{allEn} CAP_{En} \cdot D_{En,Ex}}{\sum_{allEn} CAP_{En}}$$

dove:

- AD_{Ex} è la distanza media ponderata per un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
- CAP_{En} è la capacità contrattuale prevista su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;
- $D_{En,Ex}$ è la distanza tra un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata e un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita di cui al paragrafo 1, lettera c), del Codice TAR;

- b) l'incidenza del costo per ciascun punto di entrata o per ciascun aggregato di punti di entrata e per ciascun punto di uscita o per ciascun aggregato di punti di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

$$W_{c,En} = \frac{CAP_{En} \cdot AD_{En}}{\sum_{allEn} CAP_{En} \cdot AD_{En}}$$

$$W_{c,Ex} = \frac{CAP_{Ex} \cdot AD_{Ex}}{\sum_{allEx} CAP_{Ex} \cdot AD_{Ex}}$$

dove:

- $W_{c,En}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata;
 - $W_{c,Ex}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita;
 - AD_{En} è la distanza media ponderata per un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;
 - AD_{Ex} è la distanza media ponderata per un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
 - CAP_{En} è la capacità contrattuale prevista su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;
 - CAP_{Ex} è la capacità contrattuale prevista su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
- c) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di entrata e la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di uscita sono individuate applicando la ripartizione entrata-uscita;
- d) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su ciascun punto di entrata o su ciascun aggregato di punti di entrata e per ciascun punto di uscita o ciascun aggregato di punti di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

$$R_{En} = W_{c,En} \cdot R_{\Sigma En}$$

$$R_{Ex} = W_{c,Ex} \cdot R_{\Sigma Ex}$$

dove:

- $W_{c,En}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata;
- $W_{c,Ex}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita;
- R_{En} è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

- R_{Ex} è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
 - $R_{\Sigma En}$ è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di entrata;
 - $R_{\Sigma Ex}$ è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di uscita;
- e) i valori risultanti di cui alla lettera d) sono divisi per la capacità contrattuale prevista su ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata e su ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita utilizzando le seguenti formule:

$$T_{En} = \frac{R_{En}}{CAP_{En}}$$

$$T_{Ex} = \frac{R_{Ex}}{CAP_{Ex}}$$

dove:

- T_{En} è il prezzo di riferimento su un punto di entrata o su ciascun punto di entrata di un aggregato di punti di entrata;
- T_{Ex} è il prezzo di riferimento su un punto di uscita o su ciascun punto di uscita di un aggregato di punti di uscita;
- CAP_{En} è la capacità contrattuale prevista su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;
- CAP_{Ex} è la capacità contrattuale prevista su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita.

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

- 6.16 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 uno sconto di almeno il 50%.
- 6.17 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.

Moltiplicatori per la capacità infrannuale e fattori stagionali

- 6.18 Con riferimento al livello dei moltiplicatori per la capacità infrannuale, ai sensi dell'articolo 13 del Codice TAR:
- a) per i prodotti di capacità standard trimestrale e per i prodotti di capacità standard mensile, il livello del rispettivo moltiplicatore non è inferiore a 1 ed è inferiore o pari a 1,5;

- b) per i prodotti di capacità standard giornaliera e per i prodotti di capacità standard infragiornaliera, il livello del rispettivo moltiplicatore non è inferiore a 1 ed è inferiore o pari a 3. In casi debitamente giustificati, il livello dei rispettivi moltiplicatori può essere inferiore a 1 ma superiore a 0, o superiore a 3.
- 6.19 L'articolo 13 del Codice TAR prevede inoltre che, nel caso in cui siano applicati fattori stagionali, la media aritmetica del prodotto del moltiplicatore applicabile per il rispettivo prodotto di capacità standard e i pertinenti fattori stagionali ricade nello stesso intervallo in cui si situa il livello dei rispettivi moltiplicatori per la capacità infrannuale.

PARTE III

ORIENTAMENTI INIZIALI IN MATERIA DI METODOLOGIA DEI PREZZI DI RIFERIMENTO

7 Introduzione

- 7.1 In questo capitolo si espongono gli orientamenti iniziali dell’Autorità relativi alla riforma della metodologia dei prezzi di riferimento e alle principali tematiche connesse:
- a) la definizione del perimetro per l’applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, e in particolare il trattamento delle reti regionali di gasdotti;
 - b) la ripartizione dei ricavi di riferimento in componente *capacity* e componente *commodity*;
 - c) la ripartizione della componente *capacity* dei ricavi di riferimento in quota da attribuire ai punti di entrata (*entry*) e quota da attribuire ai punti di uscita (*exit*);
 - d) la metodologia dei prezzi di riferimento per il calcolo dei corrispettivi *entry-exit*;
 - e) gli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl.

8 Definizione del servizio di trasporto e perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento

Trattamento delle reti regionali

- 8.1 Come richiamato al precedente punto 6.8, ai sensi dell’articolo 4 del Codice TAR la metodologia dei prezzi di riferimento è applicata alla quota dei ricavi relativi al servizio di trasporto, ossia il servizio i cui costi sono causati dai *driver* di costo della capacità tecnica o capacità contrattuale prevista e della distanza e 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.
- 8.2 Con riferimento al servizio di trasporto sulle reti regionali, come già anticipato nel DCO 413/2017/R/GAS, si ritiene che, da una interpretazione letterale del testo del Codice TAR, tale servizio soddisfi i requisiti per essere definito servizio di trasporto, e dunque i relativi ricavi debbano essere allocati secondo la metodologia dei prezzi di riferimento. In particolare, il costo per trasportare il gas su tali reti è causato dai *driver* di capacità e distanza e, dunque, risulta 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) del medesimo paragrafo, in quanto le reti di trasporto regionale sono incluse

- nel valore del capitale investito riconosciuto dei gestori della rete di trasporto per la fornitura dei servizi di trasporto.
- 8.3 L'inclusione dei ricavi relativi al servizio di trasporto sulle reti regionali all'interno dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto *entry/exit* (definite secondo la metodologia dei prezzi di riferimento) determina, rispetto alla condizione attuale, una differente allocazione del costo complessivo per il servizio di trasporto.
- 8.4 In particolare, a parità di ripartizione *entry/exit* e di metodologia tariffaria, i costi relativi a tale servizio non sarebbero più recuperati mediante l'applicazione di corrispettivi ai soli punti di riconsegna, dunque 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.
- 8.5 L'esito di tale riallocazione dei costi potrebbe risultare, a giudizio dell'Autorità, almeno parzialmente in contrasto con i principi per la determinazione dei corrispettivi tariffari e, in particolare, con quelli (richiamati anche dal Codice TAR) di prevenire indebiti sussidi incrociati e di garantire la non distorsione degli scambi transfrontalieri.
- 8.6 Con riferimento alla possibilità, prospettata nel precedente documento per la consultazione, di ricomprendere parti delle reti regionali nelle concessioni d'ambito della distribuzione, l'Autorità è consapevole che tale opzione, sebbene preferibile in un'ottica di razionalizzazione del sistema infrastrutturale del gas, è tuttavia complessa e richiederebbe modifiche normative non compatibili con i tempi di implementazione del Codice TAR.
- 8.7 Pertanto, nella definizione dei criteri per il SPRT, qualora si includessero le reti regionali nel perimetro dell'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, l'Autorità intende tener conto della contestuale necessità di garantire il rispetto dei principi derivanti dal Codice TAR sopra richiamati di non discriminazione e non distorsione degli scambi transfrontalieri, nonché di non disincentivazione dell'utilizzo della rete di trasporto nazionale anche ai fini dell'esportazione di gas naturale verso altri Paesi.
- 8.8 Al riguardo, l'Autorità ritiene che l'inclusione delle reti regionali nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, che sembrerebbe derivare da un'interpretazione letterale del Codice TAR, rischi di portare ad esiti non coerenti con i principi di non discriminazione e non distorsione degli scambi transfrontalieri stabiliti dal medesimo Codice TAR. A tal proposito, l'Autorità ritiene opportuno svolgere ulteriori approfondimenti in merito alla corretta interpretazione delle norme relative alla definizione del servizio di trasporto. Conseguentemente, le metodologie di allocazione del costo proposte nel presente documento (cfr. Capitolo 11) sono sviluppate sulla base della duplice ipotesi di inclusione o esclusione delle reti regionali dall'ambito di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento.

Tematiche connesse al trattamento delle reti regionali

- 8.9 L'applicazione di un'unica metodologia all'intero perimetro della rete di trasporto (ossia includendo le reti regionali) ha come effetto l'impossibilità di definire separatamente un corrispettivo da applicare ai punti di uscita dalla rete nazionale e un corrispettivo da applicare ai punti di riconsegna. Pertanto, tale scelta rende necessario affrontare le seguenti tematiche:
- a) definizione del perimetro all'interno del quale effettuare il conferimento di capacità;
 - b) istituzione di un apposito meccanismo per la gestione delle partite di perequazione tra operatori;
 - c) modifica della ripartizione *entry/exit* per tener conto dell'inclusione dei costi relativi alla rete regionale;
 - d) definizione di opportuni *driver* di costo per la corretta allocazione dei costi relativi alla rete regionale ai soli utenti intra-sistemici;
 - e) definizione di specifici correttivi per tener conto dell'attuale riduzione del corrispettivo CR_r per i punti di riconsegna che distano meno di 15 chilometri dalla rete nazionale dei gasdotti.

Impatti del trattamento delle reti regionali sul perimetro del conferimento

- 8.10 Con riferimento al perimetro all'interno del quale effettuare il conferimento, si ritiene opportuno mantenere il conferimento presso i soli punti di entrata, punti di uscita di interconnessione con le esportazioni, punti di uscita verso gli stoccaggi, e punti di riconsegna; in tale ipotesi, non sarebbero più effettuati conferimenti di capacità presso punti di uscita verso aree di prelievo.
- 8.11 A tal proposito si evidenzia che, nell'ambito della revisione dei processi di definizione dei rapporti commerciali tra utenti del bilanciamento e utenti della distribuzione e di conferimento della capacità ai punti di riconsegna della rete di trasporto, di cui al documento per la consultazione 1 marzo 2018, 114/2018/R/GAS, è comunque prevista, per i punti di riconsegna che servono impianti di distribuzione, l'"accorpamento" in un unico "prodotto *bundled*" della capacità di uscita e della capacità di riconsegna, con la conseguente applicazione di un unico corrispettivo tariffario (e non più, come nell'ambito del quadro regolatorio vigente, di un corrispettivo ai punti di uscita e di un corrispettivo ai punti di riconsegna).

Meccanismo di perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale

- 8.12 Come conseguenza della modifica del perimetro del conferimento, si rende necessario definire opportuni meccanismi di perequazione che garantiscano ai gestori della rete di trasporto il tempestivo recupero dei ricavi riconosciuti di competenza. In particolare, ai fini della gestione delle partite di perequazione tra operatori, risulta necessario definire un meccanismo di ripartizione dei ricavi tra le imprese che trasferisca la quota-parte dei ricavi di pertinenza della rete

nazionale dalle imprese di trasporto regionale (che effettuano i conferimenti presso i punti di riconsegna) alle imprese di trasporto nazionale.

- 8.13 A differenza delle modalità di ripartizione dei ricavi attualmente in vigore, si ritiene opportuno che i meccanismi proposti prevedano la risoluzione di una quota parte delle partite economiche di competenza di ciascun gestore anche in corso d'anno.

Modifica della ripartizione entry/exit correlata al trattamento delle reti regionali

- 8.14 Nell'ipotesi di inclusione dei ricavi relativi alle reti regionali nel perimetro dei ricavi da ripartire tra punti di entrata e punti di uscita secondo la ripartizione *entry/exit* è necessario definire una ripartizione che attribuisca i costi relativi alle reti regionali esclusivamente alla quota di ricavo recuperata agli *exit*. Sul punto, si vedano in particolare i successivi punti 10.16 e 10.17.

Driver di costo per la definizione dei corrispettivi di uscita correlati al trattamento delle reti regionali

- 8.15 Al fine di consentire una corretta attribuzione del costo delle reti regionali, nell'ambito delle specifiche metodologie di allocazione del costo è necessario individuare appositi criteri che consentano di riflettere, nei corrispettivi di uscita intra-sistemici, il costo di tali reti. Come meglio esplicitato ai successivi punti 11.6 e 11.7, questo si traduce nella determinazione degli opportuni parametri per i *driver* di costo utilizzati nelle metodologie, nonché eventualmente nella definizione di *driver* di costo specifici per tali reti.

Riduzione del corrispettivo regionale

- 8.16 A partire dal primo periodo di regolazione è stato applicato un regime di riduzioni tariffarie per i punti di riconsegna localizzati entro 15 chilometri della rete nazionale dei gasdotti. In sede di consultazione dei criteri per il quarto periodo di regolazione (cfr. in particolare il documento per la consultazione del 25 luglio 2013, 330/2013/R/GAS), l'Autorità ha prospettato l'adozione di un unico criterio per l'allocazione dei costi relativi alla rete di trasporto regionale, che consiste nell'applicazione di un corrispettivo a francobollo per tutti i punti della rete, indipendentemente dalla distanza del punto di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti. Tuttavia, per garantire una sufficiente gradualità nell'eliminazione delle riduzioni tariffarie in vigore nel precedente periodo, l'Autorità ha ritenuto opportuno mantenere, per il quarto periodo di regolazione, una forma di riduzione, pur attenuata rispetto al passato, del corrispettivo regionale. In particolare, è stato previsto di applicare ai punti localizzati entro 15 chilometri della rete nazionale un valore minimo, a prescindere dalla distanza, pari al 50% del corrispettivo integrale, e di prevedere un progressivo incremento del corrispettivo in funzione della distanza del punto di riconsegna.
- 8.17 Ad oggi, tale riduzione del corrispettivo regionale determina, per gli utenti che ne beneficiano, uno sconto quantificabile complessivamente pari a circa 80 milioni di euro/anno. Per l'anno 2018, il valore del corrispettivo regionale, in

assenza di detta riduzione, sarebbe stato inferiore di circa il 13% rispetto a quello in vigore.

- 8.18 Nell'ambito dei commenti alle proposte contenute nel DCO 413/2017/R/GAS, è emersa l'importanza di mantenere una distinta valorizzazione dei corrispettivi per le utenze poste nella vicinanza della rete nazionale dei gasdotti.
- 8.19 Le metodologie di cui alle Ipotesi 1 e Ipotesi 3 rappresentate nel successivo Capitolo 11, che prevedono l'inclusione delle reti regionali nell'ambito del perimetro di applicazione della metodologia, sono sviluppate - anche per facilitare il confronto con le altre metodologie che prevedono il calcolo di un corrispettivo regionale indipendente dalla distanza (rif. Ipotesi 0 e Ipotesi 4) - senza differenziare il corrispettivo applicato ai punti di riconsegna sulla base della distanza di tali punti dalla rete nazionale dei gasdotti. A tale proposito, l'Autorità ritiene che possano essere comunque valutati eventuali correttivi delle Ipotesi 1 e 3 al fine di determinare, mediante l'utilizzo della distanza quale *driver* per l'allocazione del costo di trasporto, corrispettivi ai punti di riconsegna differenziati in funzione della distanza dalla rete nazionale, eventualmente raggruppati per classi di distanza.
- 8.20 Per contro, l'adozione della metodologia di cui all'Ipotesi 2, ossia della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità di cui all'articolo 8 del Codice TAR, non consente di tenere espressamente conto della distanza del punto di riconsegna dalla rete nazionale dei gasdotti, in quanto la distanza sarebbe calcolata come distanza dal punto di entrata.
- 8.21 Inoltre, anche con riferimento alle Ipotesi di esclusione delle reti regionali dal perimetro di applicazione della metodologia (rif. Ipotesi 0 e Ipotesi 4), l'Autorità intende comunque valutare la possibilità di superare l'attuale meccanismo di riduzione del corrispettivo regionale in funzione della distanza dalla rete nazionale per i punti di riconsegna con distanza inferiore a 15 chilometri, mantenendo una differenziazione dei corrispettivi applicati a due o più *cluster* di punti omogenei definiti in base alla distanza (es. *cluster* 0-5 km; *cluster* 5-15 km, *cluster* oltre 15 km).

<p>S 3. <i>Osservazioni in merito alle tematiche connesse al trattamento delle reti regionali.</i></p>
--

Altri servizi non di trasporto

- 8.22 Per quanto riguarda i servizi cd. accessori, quali ad esempio l'allocazione di capacità e la fatturazione, l'Autorità ritiene che questi siano strettamente associati al servizio di trasporto e come tali siano offerti contestualmente agli utenti del servizio; le tariffe di trasporto, pertanto, sono tenute a coprire anche i costi relativi a tali servizi.
- 8.23 L'Autorità ritiene che i servizi specifici, nonché i servizi opzionali, debbano essere classificati quali servizi non-di-trasporto e, pertanto, essere erogati a condizioni coerenti con i requisiti richiesti dal Codice TAR. Pertanto, l'Autorità ritiene che le tariffe di tali servizi debbano riflettere i costi sottostanti

l'erogazione del servizio e debbano essere determinate in modo oggettivo, trasparente ed applicate in maniera non discriminatoria direttamente ai beneficiari del servizio.

9 Ripartizione *capacity* - *commodity* e perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili

Componente a copertura dei costi variabili

- 9.1 Nel DCO 413/2017/R/GAS, l'Autorità ha proposto di superare l'attuale formulazione del corrispettivo unitario variabile CV (e conseguentemente dei coefficienti per la copertura di autoconsumi, perdite e GNC), prevedendo l'istituzione di un unico corrispettivo variabile che, coerentemente con le disposizioni di cui al Codice TAR (cfr. precedente punto 6.10, lettera a), sia:
- a) destinato alla sola copertura dei costi variabili connessi alla quantità di gas trasportato;
 - b) indifferenziato per tutti i punti di entrata e/o di uscita.
- 9.2 Nell'ambito delle risposte alla consultazione, nessun soggetto ha espresso contrarietà rispetto alle proposte formulate dall'Autorità.
- 9.3 Rispetto all'individuazione del perimetro dei costi variabili, risulta evidente la difficoltà nell'enucleare dai costi operativi sostenuti dalle imprese di trasporto la quota di natura variabile rispetto a quella di natura fissa. Anche per tale ragione, attualmente i costi operativi sono considerati convenzionalmente come costi variabili, e il loro recupero disposto mediante l'applicazione di un corrispettivo variabile applicato ai volumi trasportati, in sostanziale aderenza al principio di *cost reflectivity*. Ciò ha consentito, altresì, di adottare una struttura tariffaria del servizio di trasporto la cui ripartizione tra ricavi recuperati mediante tariffe di capacità e ricavi recuperati mediante tariffe variabili è pari a circa 85/15 (considerando anche i quantitativi di gas naturale riscossi in natura, cfr. precedente Tabella 2), dunque una struttura maggiormente flessibile rispetto all'ipotesi di recuperare i costi operativi mediante corrispettivi di capacità. In tale ottica, l'Autorità è orientata a valutare, tra le altre, l'ipotesi di confermare l'attuale modalità di recupero dei costi operativi riconosciuti mediante l'applicazione di un corrispettivo variabile.
- 9.4 Tuttavia, poiché ai sensi del Codice TAR il recupero dei costi deve avvenire esclusivamente mediante un corrispettivo indifferenziato per tutti i punti di entrata e/o di uscita, risulta necessario valorizzare i quantitativi di gas naturale attualmente riconosciuti in natura. In tale ipotesi, nel quadro regolatorio vigente, si determinerebbe un corrispettivo variabile da applicare ai punti di entrata e un differente corrispettivo variabile da applicare ai punti di uscita, in modo tale da attribuire ai punti di entrata la quota parte di costi attualmente recuperati ai punti di entrata (costi operativi e costi per il gas a copertura degli autoconsumi) e ai punti di uscita i costi attualmente recuperati ai punti di riconsegna (costi per il gas a copertura delle perdite e del GNC).

- 9.5 Una seconda ipotesi, sviluppata anche in un'ottica di maggiore semplicità amministrativa, consiste nel definire un unico corrispettivo variabile da applicare ai punti di uscita, a copertura di tutti i costi attualmente recuperati attraverso componenti tariffarie variabili; rispetto all'attuale quadro, tale ipotesi comporterebbe il recupero anche dei costi operativi e dei costi relativi agli autoconsumi mediante corrispettivo applicato ai punti di uscita.
- 9.6 In alternativa rispetto all'ipotesi di cui al precedente punto, può essere valutata la possibilità di ricomprendere i costi operativi nell'ambito dei costi da recuperare mediante tariffe di capacità e, dunque, recuperare attraverso il corrispettivo variabile esclusivamente i costi relativi ai quantitativi di gas a copertura di autoconsumi, perdite e GNC.
- 9.7 Le ipotesi sopra delineate prevedono la valorizzazione dei quantitativi di gas a copertura di autoconsumi, perdite e GNC. Al riguardo, si evidenzia che la presenza del mercato per il bilanciamento del gas naturale facilita l'approvvigionamento, da parte delle imprese di trasporto, dei quantitativi di gas naturale necessari a coprire autoconsumi, perdite e GNC. Inoltre, tale valorizzazione rende necessaria la definizione di adeguati meccanismi di copertura del rischio prezzo (in aggiunta ai meccanismi di copertura del rischio volume attualmente vigenti), che saranno oggetto del successivo documento di consultazione in materia di criteri di determinazione del costo riconosciuto.
- 9.8 Sulla base di quanto sopra rappresentato, sono state individuate 3 ipotesi alternative:
- a) **Ipotesi 1**: definizione di un corrispettivo unitario variabile, espresso in termini monetari, a copertura dei costi operativi e dei costi per il gas a copertura degli autoconsumi, delle perdite di rete, e del GNC; tale corrispettivo potrebbe essere differenziato tra punti di entrata e punti di uscita in modo tale da mantenere inalterato il contributo dei punti alla copertura dei rispettivi costi rispetto alla condizione attuale; il peso di tale componente rispetto ai ricavi complessivi risulterebbe pari a circa il 15% (di cui circa 12,8% attribuito ai punti di entrata).
 - b) **Ipotesi 2**: definizione di un unico corrispettivo unitario variabile, espresso in termini monetari, a copertura dei costi operativi e dei costi per il gas relativi ad autoconsumi, perdite e GNC, applicato ai punti di uscita; il peso della componente variabile rispetto ai ricavi complessivi, in tale ipotesi, risulterebbe pari a circa il 15%, interamente applicata ai punti di uscita.
 - c) **Ipotesi 3**: definizione di un unico corrispettivo unitario variabile, espresso in termini monetari, a copertura dei costi per il gas a copertura degli autoconsumi, delle perdite di rete e del gas non contabilizzato, applicato ai punti di uscita; in tale ipotesi, i costi operativi riconosciuti sono attribuiti alla quota di costo da recuperare mediante l'applicazione di corrispettivi capacitivi determinati sulla base della metodologia dei prezzi di riferimento; il peso della componente variabile rispetto ai ricavi complessivi, in tale ipotesi, risulterebbe pari a circa il 3%, interamente applicata ai punti di uscita.

- 9.9 Rispetto all'attuale perimetro di applicazione del corrispettivo variabile e dei coefficienti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC, ai sensi del Codice TAR risulta necessario:
- a) con riferimento ai punti di entrata, includere i punti di entrata da impianti di stoccaggio;
 - b) con riferimento ai punti di uscita, includere i punti di uscita verso impianti di stoccaggio e i punti di interconnessione con le esportazioni.
- 9.10 Conseguentemente, per il dimensionamento del corrispettivo per la copertura dei costi variabili:
- a) il *driver* per il corrispettivo ai punti di entrata dovrebbe essere pari ai quantitativi di gas naturale immessi in rete nei punti di entrata (inclusi i punti di entrata da stoccaggio);
 - b) il *driver* per il corrispettivo ai punti di uscita dovrebbe essere pari ai quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio, nei punti di interconnessione con le esportazioni, e nei punti di riconsegna.
- 9.11 Ai fini della determinazione dei quantitativi di gas naturale immessi e prelevati rilevanti ai fini della determinazione dei *driver* di cui al precedente punto, in considerazione delle tempistiche di approvazione dei corrispettivi previste dal Codice TAR, l'Autorità intende calcolare una media basata su dati storici su un orizzonte annuale, e aggiornare tale valore con cadenza annuale al fine di tenere opportunamente conto delle eventuali oscillazioni di tali volumi. In particolare si propone che:
- a) ai fini della determinazione dei corrispettivi per l'anno 2020 siano considerati i volumi relativi all'anno 2018;
 - b) ai fini della determinazione dei corrispettivi per ciascun successivo anno t siano considerati i volumi relativi all'anno $t-2$.

<p><i>S 4. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo per la copertura dei costi variabili.</i></p>
--

Componente per il recupero dei ricavi

- 9.12 Nel DCO 413/2017/R/GAS, l'Autorità ha espresso il proprio orientamento in merito alla 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 di competenza di un determinato anno t concorrano alla determinazione dei ricavi per la definizione delle tariffe applicate alla capacità nell'anno $t+2$ (cd. fattore correttivo dei ricavi).
- 9.13 Nell'ambito delle risposte alla consultazione, nessun soggetto ha espresso contrarietà rispetto alle proposte formulate dall'Autorità.
- 9.14 Le somme relative ai fattori correttivi dei ricavi di rete nazionale e di rete regionale risultano pari, per l'anno 2018, a circa il 2,8% dei ricavi complessivi del trasporto. Nell'ipotesi di recuperarle tramite un corrispettivo complementare

variabile, ciò determinerebbe, sulla base dei ricavi approvati per l'anno 2018, una variazione dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità pari a circa -3,3%.

- 9.15 L'Autorità intende confermare l'orientamento espresso nel DCO 413/2017/R/GAS, e dunque introdurre un nuovo corrispettivo unitario variabile CV_{FC} finalizzato al recupero dei ricavi attribuiti alla componente *capacity*.
- 9.16 Al riguardo, devono in ogni caso trovare applicazione le norme di cui all'articolo 17 del Codice TAR, che impongono di minimizzare le somme in difetto o in eccesso per il recupero dei ricavi. Ai sensi del Codice TAR, inoltre, il corrispettivo complementare variabile per il recupero dei ricavi dovrebbe essere applicato ai punti di entrata e di uscita diversi dai punti di interconnessione, ossia a tutti i punti di entrata e di uscita ad eccezione dei punti di Tarvisio e Gorizia. Al fine di non generare distorsione tra differenti punti di entrata e uscita, si intende proporre l'applicazione del corrispettivo complementare variabile ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio e ai punti di riconsegna. Al riguardo, l'Autorità intende comunque svolgere ulteriori approfondimenti in merito alla possibilità di escludere i punti di uscita verso impianti di stoccaggio dall'applicazione di tale corrispettivo complementare, valutando in particolare la coerenza di tale soluzione con i principi e le finalità del Codice TAR.
- 9.17 Il *driver* per il dimensionamento di tale corrispettivo, nell'ipotesi di applicarlo ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio e ai punti di riconsegna, sarebbe pari ai quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di riconsegna. Analogamente a quanto proposto al punto 9.11 per il corrispettivo per la copertura dei costi variabili, l'Autorità propone di calcolare una media basata su dati storici su un orizzonte annuale, e di aggiornare tale valore con cadenza annuale.

S 5. Osservazioni in merito all'istituzione di un corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.

S 6. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.

10 Ripartizione *entry-exit*

La ripartizione dei ricavi di rete nazionale

- 10.1 Come anticipato nel DCO 413/2017/R/GAS, l'Autorità intende valutare l'adozione di una ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita pari a 40/60, in analogia con quanto disposto per il periodo transitorio. Tale scelta, che 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, si ritiene possa altresì favorire un ottimale sfruttamento delle infrastrutture esistenti.

- 10.2 Come richiamato in precedenza (cfr. punto 5.8), il valore del 40% attribuito ai punti di entrata è stato determinato anche in considerazione del livello di utilizzo registrato negli ultimi anni della capacità di trasporto associata a tali infrastrutture, come la massima capacità giornaliera utilizzata in ciascun punto di entrata della rete nazionale di gasdotti, esclusi i siti di stoccaggio, registrata negli anni termici 2014-15 e 2015-16. Con riferimento all'ultimo anno termico disponibile, ossia l'anno termico 2016-2017, il massimo coefficiente di utilizzo si attesta ad un valore medio pari a circa 89%.
- 10.3 La maggior parte dei soggetti che ha risposto al DCO 413/2017/R/GAS ha accolto favorevolmente la proposta di attribuire ai punti di entrata una quota inferiore rispetto al 50% dei ricavi da recuperare mediante corrispettivi di trasporto applicati alla capacità. Alcuni soggetti hanno evidenziato come la proposta di adottare una ripartizione 40/60, pur muovendo nella direzione auspicata, non sia sufficiente a garantire il rispetto degli obiettivi proposti dall'Autorità, e come ai punti di entrata dovrebbe essere associato un peso anche inferiore. Per contro, alcuni soggetti hanno evidenziato come la misura proposta possa determinare un aggravio in termini di costi tariffari fissi per gli utenti finali allacciati alla rete di trasporto, in particolare gli utenti termoelettrici, irrigidendone la struttura dei costi e riducendone la flessibilità.
- 10.4 Nell'ambito delle risposte al DCO 413/2017/R/GAS, alcuni soggetti hanno proposto criteri alternativi per l'individuazione di una corretta ripartizione *entry/exit*, e in particolare:
- a) una ripartizione dei ricavi che enuclei la quota dei ricavi non direttamente connessa con il trasporto nazionale; nell'ambito di questa ipotesi, i costi per il transito transfrontaliero dovrebbero essere allocati ai Paesi beneficiari, mentre i costi connessi alla sicurezza e per pubblica utilità dovrebbero essere allocati ai clienti finali;
 - b) una ripartizione che attribuisca, ai punti a valle del *PSV*, una quota parte dei ricavi attualmente attribuita agli *entry* commisurata alla differenza tra la capacità di *entry* offerta e la capacità di *entry* conferita.
- 10.5 Nella valutazione dei possibili criteri per stabilire la ripartizione *entry/exit* occorre innanzitutto premettere che, in un sistema di trasporto fortemente magliato, risulta oltremodo complesso distinguere le infrastrutture di rete nazionale sulla base del loro utilizzo esclusivo o prevalente. Gli investimenti di sviluppo della rete di trasporto, inclusi quelli effettuati in anni più recenti o in corso di realizzazione, possono infatti assolvere a numerose funzioni ed essere realizzati sia con l'obiettivo di servire il mercato nazionale ed aumentarne la competitività, sia – specialmente in ottica prospettica – consentire il transito di gas naturale verso Paesi terzi; in molte circostanze, tali investimenti consentono altresì di assolvere ad ulteriori funzioni quali la garanzia della sicurezza del sistema e la diversificazione degli approvvigionamenti, il rispetto delle specifiche di qualità del gas, la garanzia in continuità dei livelli minimi di pressione contrattuali, la miscelazione del gas, il bilanciamento operativo della rete.

- 10.6 È inoltre necessario ricordare che, ai sensi del Codice TAR, la ripartizione *entry/exit* ha effetto su tutti i punti di entrata e su tutti i punti di uscita, e che l'allocazione del costo tra punti di entrata e punti di uscita differenti ha limitati margini di discrezionalità in quanto è il risultato dell'applicazione di un'unica metodologia dei prezzi di riferimento. Pertanto, anche qualora fosse possibile distinguere le infrastrutture sulla base della loro finalità, risulterebbe comunque non agevole, nel rispetto delle norme comunitarie, attribuire una determinata quota di costo ad uno specifico punto di entrata o di uscita.
- 10.7 È necessario altresì considerare che il criterio di ripartizione deve essere il più possibile oggettivo e stabile nel tempo: la ripartizione *entry/exit* è, infatti, un parametro definito nei criteri di regolazione tariffaria, che rimane invariato negli anni del periodo di regolazione.
- 10.8 Nel merito delle singole proposte pervenute in esito alla consultazione, non si ritiene percorribile la proposta di determinare la ripartizione *entry/exit* sulla base della distinzione tra costi connessi con il trasporto nazionale e costi per il transito transfrontaliero (cfr. punto 10.4, lettera a). Come ricordato, infatti, la mera modifica della ripartizione *entry/exit* non consente di attribuire un determinato costo ad uno specifico punto, o gruppo di punti, con l'obiettivo di enucleare i costi per il transito transfrontaliero dagli altri costi di trasporto.
- 10.9 Peraltro, anche l'individuazione di un opportuno *driver* risulta poco agevole in quanto, ad oggi, i parametri oggettivi riferibili alle infrastrutture dedicate all'esportazione (es. capacità di trasporto nei punti di interconnessione con l'estero) risultano essere di entità trascurabile rispetto ai medesimi parametri riferiti al sistema nazionale del gas nel suo complesso⁵.
- 10.10 Da questo punto di vista, un più coerente strumento per allocare espressamente una parte di costo ai Paesi beneficiari di un progetto risulta essere, come correttamente emerso durante la consultazione, il meccanismo della *Cross-Border Cost Allocation (CBCA)*, di cui al Regolamento (UE) 347/2013. Tale procedura consente infatti di attribuire, già in sede di determinazione del costo riconosciuto, una parte del costo complessivo della rete di trasporto ad uno o più Paesi differenti rispetto a quello dove è realizzato il progetto, in funzione dei benefici associati e della loro ripartizione.
- 10.11 L'utilizzo di tale strumento che, si ricorda, può essere applicato esclusivamente su richiesta del soggetto promotore del progetto e ai progetti di sviluppo inseriti nella lista dei Progetti di interesse comune (*Projects of Common Interest, PCI*) di cui al Regolamento (UE) 347/2013, sarà oggetto di uno specifico approfondimento nell'ambito del successivo documento per la consultazione

⁵ A titolo esemplificativo, negli ultimi anni termici la capacità di trasporto nei punti di interconnessione con l'estero risulta essere, rispetto alla capacità complessiva nei punti di uscita della rete nazionale (ad eccezione degli stoccaggi), inferiore al 5%. Con riferimento alle capacità conferite, quelle relative ai punti di uscita di interconnessione con l'estero sono risultate, rispetto alle capacità complessivamente conferite nei punti di uscita (ad eccezione degli stoccaggi), sistematicamente inferiori all'1%. Analogamente, i volumi di gas naturale esportati sono risultati marginali rispetto ai volumi complessivamente prelevati dalla rete.

sulle modalità di determinazione dei ricavi riconosciuti e sui meccanismi incentivanti. Sul tema specifico, con deliberazione 82/2017/R/GAS, l’Autorità ha disposto che nella formazione dei provvedimenti finali si tenesse conto anche dell’esigenza di 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 (CBCA) ai sensi del Regolamento (UE) 347/2013, con benefici in termini di minori costi posti in capo agli utenti della rete.

- 10.12 Con riferimento alla proposta di cui al precedente punto 10.4, lettera b), tale approccio si basa sul presupposto che il rapporto tra capacità conferita e capacità non conferita ai punti di entrata rappresenti una buona approssimazione del rapporto tra i costi infrastrutturali funzionali a servire il mercato nazionale e i costi associati alle capacità strumentali a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema, laddove i primi dovrebbero essere allocati agli utenti ai punti di entrata, mentre i costi per la sicurezza dovrebbero essere recuperati a valle del Punto di Scambio Virtuale (PSV).
- 10.13 Negli ultimi anni termici, la capacità continua conferita ai punti di entrata (ad eccezione dei punti di entrata da stoccaggio⁶, e comprensiva della capacità conferita su base giornaliera) è risultata annualmente pari a circa l’80% della capacità tecnica nei medesimi punti, da cui deriva l’attribuzione ai punti di entrata di una quota di costo pari a circa l’80% del 50% dei costi complessivi, sostanzialmente analoga a quella approvata dall’Autorità per il periodo transitorio, pari al 40%.
- 10.14 Peraltro, si evidenzia come le valutazioni sul grado di utilizzo fisico delle infrastrutture di ingresso nella rete siano meglio rappresentabili dall’analisi dei flussi fisici su tali infrastrutture, rispetto al criterio alternativo riferito alle capacità conferite: la capacità conferita è un parametro prettamente commerciale che, per sua natura, non intercetta il grado di saturazione effettivo delle infrastrutture.
- 10.15 Alla luce delle considerazioni sopra esposte, l’Autorità ritiene opportuno confermare una ripartizione dei ricavi di rete nazionale pari a 40/60, che tiene conto degli obiettivi richiamati in premessa e in particolare della necessità di garantire il contemperamento tra l’utilizzo efficiente delle infrastrutture e la flessibilità tariffaria per gli utenti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto.

La ripartizione per tener conto dell’inclusione della rete regionale

- 10.16 Le considerazioni sin qui svolte sono da intendersi a parità di perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento rispetto alla situazione

⁶ Si ritiene che la capacità tecnica di trasporto dai punti di entrata da stoccaggio non sia rappresentativa del costo della rete di trasporto sottostante, diversamente da quanto avviene per gli altri punti di entrata e in particolare per quelli interconnessi con l’estero.

attuale, ossia con riferimento ai soli ricavi di rete nazionale (senza inclusione delle reti regionali). Nelle ipotesi di inclusione delle reti regionali, ai fini di una corretta allocazione del relativo costo ai soli punti di uscita intra-sistemic, come richiamato al punto 8.14, è tra l'altro necessario modificare la ripartizione *entry/exit* tenendo conto della necessità di attribuire esclusivamente alla quota di *exit* i costi relativi alle reti regionali.

- 10.17 Per tale ragione, sulla base della ripartizione proposta al punto 10.15 per i ricavi di rete nazionale, nelle ipotesi di inclusione delle reti regionali l'Autorità ritiene opportuno proporre una ripartizione complessiva dei ricavi pari a 28/72, che attribuisca ai punti di entrata una quota di ricavo pari al 40% dei ricavi di rete nazionale, e ai punti di uscita una quota di ricavo pari alla somma del 60% dei ricavi di rete nazionale e del 100% dei ricavi di rete regionale. La ripartizione 28/72 è stata determinata sulla base dei ricavi approvati per l'anno 2018 (cfr. precedente Tabella 2), che si ritiene possano essere rappresentativi del peso relativo tra i ricavi di rete nazionale e i ricavi di rete regionale anche per gli anni del periodo di regolazione del 5PRT.

S 7. Osservazioni in merito alla ripartizione <i>entry/exit</i> .

11 Metodologia dei prezzi di riferimento

- 11.1 Nella definizione della metodologia dei prezzi di riferimento, è necessario tener conto degli obiettivi delineati al Capitolo 2 nonché delle disposizioni di cui al Codice TAR.
- 11.2 Come già richiamato nel DCO 413/2017/R/GAS, 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 5PRT. Peraltro, nel periodo transitorio disciplinato dalla deliberazione 575/2017/R/GAS, l'Autorità è già intervenuta al fine di garantire una semplificazione della metodologia, nonché di assicurare una maggiore trasparenza e prevedibilità nella determinazione dei corrispettivi; in particolare, l'Autorità ha fissato, per il periodo 2018-2019, un'unica configurazione di flussi prevalenti di gas nella rete alla punta di consumo, sterilizzando così i possibili effetti di variazione delle tratte in controflusso nella determinazione dei costi unitari di tratta.
- 11.3 Nell'ambito della presente consultazione, si intende comunque valutare metodologie di determinazione dei prezzi di riferimento alternative rispetto a quella cd. a “matrice” attualmente impiegata, finalizzate in particolare a garantire una maggiore semplicità nella determinazione dei corrispettivi tariffari, e conseguentemente una loro maggiore prevedibilità. A tal fine sono state individuate 4 ipotesi alternative, oltre alla metodologia attualmente impiegata:
- a) **Ipotesi 0**: Mantenimento dell'attuale metodologia cd. a “matrice”, senza inclusione delle reti regionali nel perimetro di applicazione della metodologia per la determinazione dei corrispettivi *entry-exit*, e applicazione di un corrispettivo “a francobollo” sui punti di riconsegna a

copertura dei costi di trasporto regionale; mantenimento di una ripartizione *entry/exit* per i ricavi di rete nazionale pari a 40/60; in questa ipotesi, si prevede inoltre il mantenimento, all'interno del periodo di regolazione, di un'unica configurazione dei flussi dominanti per l'individuazione delle tratte in controflusso;

- b) **Ipotesi 1:** Rispetto all'Ipotesi 0, inclusione delle reti regionali nel perimetro di applicazione della metodologia per la determinazione dei corrispettivi *entry-exit*, e contestuale applicazione di una ripartizione *entry/exit* 28/72, volta ad attribuire i costi di rete regionale esclusivamente agli *exit*;
- c) **Ipotesi 2:** Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, ai sensi dell'articolo 8 del Codice TAR, con inclusione delle reti regionali nel perimetro di applicazione di tale metodologia e adozione di una ripartizione *entry/exit* pari a 50/50;
- d) **Ipotesi 3:** Rispetto all'Ipotesi 2, adozione di una ripartizione *entry/exit* pari a 28/72; introduzione di un vincolo sui corrispettivi relativi a punti di uscita di aree contigue analogo a quello attualmente in vigore nella metodologia cd. a "matrice";
- e) **Ipotesi 4:** Rispetto all'Ipotesi 3, esclusione delle reti regionali dal perimetro di applicazione della metodologia per la determinazione dei corrispettivi *entry-exit*, e applicazione di un corrispettivo "a francobollo" sui punti di riconsegna a copertura dei costi di trasporto regionale; adozione di una ripartizione *entry/exit* per i ricavi di rete nazionale pari a 40/60.

Ipotesi 0: Mantenimento dell'attuale metodologia

- 11.4 L'Ipotesi 0 prevede il mantenimento dell'attuale metodologia, senza l'introduzione di alcun correttivo, come descritta ai precedenti paragrafi da 5.11 a 5.20. In tale ipotesi, in particolare, non si includono le reti regionali nell'ambito del perimetro di riferimento per la determinazione dei corrispettivi *entry-exit*.
- 11.5 In analogia a quanto disposto per il periodo transitorio, in tale ipotesi si prevede di mantenere inalterata, negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la simulazione dei flussi alla punta rilevante ai fini dell'individuazione delle tratte in controflusso. Ciò consente di mantenere invariati i rapporti relativi tra i corrispettivi di entrata e i rapporti relativi tra i corrispettivi di uscita rispetto a quelli risultanti dai corrispettivi come approvati per il primo anno del periodo di regolazione. La variazione dei corrispettivi negli anni successivi sarebbe dunque dovuta sostanzialmente agli effetti di variazione dei ricavi riconosciuti e delle capacità previste in conferimento.

Ipotesi 1: Mantenimento dell'attuale metodologia con inclusione delle reti regionali

- 11.6 Nell'Ipotesi 1 si prevede di adottare l'attuale metodologia come rappresentata all'Ipotesi 0, includendo tuttavia le reti regionali nel perimetro di applicazione. In tale ipotesi, è necessario tener conto di alcuni affinamenti volti a considerare le reti regionali nell'ambito della matrice estesa; in particolare, a ciascuna

combinazione punto di entrata – PIDI, sarebbe associato, per i soli PIDI di area di prelievo o uscita:

- a) un costo unitario di trasporto, espressione del costo di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti dal punto di entrata al PIDI considerato;
- b) un costo unitario di trasporto addizionale, espressione del costo di trasporto sulla rete regionale di gasdotti sottostante al PIDI considerato.

11.7 Il costo di trasporto di cui al precedente punto, lettera b), è determinato sulla base della distanza media dei punti di riconsegna sottostanti al PIDI, tenendo conto delle variabili rilevanti riferite alla rete regionale sottostante al PIDI, quali il costo unitario di trasporto, il costo di investimento standard, la portata teorica del gasdotto.

Ipotesi 2: Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, ai sensi articolo 8 del Codice TAR

11.8 L'Ipotesi 2 consiste nell'applicazione della metodologia di cui all'articolo 8 del Codice TAR, come descritta ai precedenti paragrafi 6.13 e 6.15. Nell'ambito di tale metodologia, l'inclusione delle reti regionali avverrebbe considerando, quali punti di uscita, anche i punti di riconsegna sulle reti regionali, o un loro aggregato. Si noti che tale metodologia prevede espressamente l'applicazione di una ripartizione *entry/exit* pari a 50/50, e dunque in tale ipotesi non è possibile adottare una ripartizione differente quale quella proposta nel precedente Capitolo 10.

Ipotesi 3: Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, con introduzione di specifici correttivi

11.9 L'Ipotesi 3 consiste nell'adozione della metodologia di cui all'articolo 8 del Codice TAR, come descritta ai precedenti paragrafi 6.13 e 6.15, ad eccezione dei seguenti correttivi:

- a) adozione di una ripartizione *entry/exit* pari a 28/72, al fine di attribuire ai soli punti di uscita il costo relativo alle reti regionali dei gasdotti, ossia mantenendo un'allocatione dei costi tra punti di entrata e punti di uscita coerente con quella attuale;
- b) introduzione di uno specifico vincolo sui corrispettivi relativi a punti di uscita di aree contigue analogo a quello attualmente in vigore nella metodologia cd. a "matrice"; in particolare, si propone di introdurre un vincolo tale per cui le differenze tra i valori dei corrispettivi unitari relativi a punti di uscita contigui non superino il 30% del valore medio nazionale dei corrispettivi CP_u .

Ipotesi 4: Adozione della metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, con esclusione delle reti regionali e introduzione di specifici correttivi

11.10 L'Ipotesi 4 consiste nell'adozione della metodologia di cui all'articolo 8 del Codice TAR, come descritta ai precedenti paragrafi 6.13 e 6.15, escludendo le reti regionali dal perimetro di applicazione della metodologia, e adottando una

ripartizione *entry/exit* pari a 40/60 al fine di mantenere un'allocazione dei costi tra punti di entrata e punti di uscita analoga a quella attuale.

Sintesi delle metodologie proposte

11.11 La successiva **Tabella 4** sintetizza le proposte in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento, come sopra delineate.

Tabella 4: Metodologie tariffarie proposte e principali caratteristiche

	Ipotesi 0. Metodologia a matrice attuale	Ipotesi 1. Metodologia di cui Ipotesi 0, con RRG	Ipotesi 2. Metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità (art. 8 Codice TAR)	Ipotesi 3. Metodologia di cui Ipotesi 2, con correttivi	Ipotesi 4. Metodologia di cui Ipotesi 3, senza RRG
INCLUSIONE RETI REGIONALI	No	Si	Si	Si	No
DRIVER DI COSTO PER ALLOCAZIONE DEL COSTO TRA PUNTI	Capacità Distanza Costo standard di investimento	Capacità Distanza Costo standard di investimento	Capacità prevista in conferimento Distanza	Capacità prevista in conferimento Distanza	Capacità prevista in conferimento Distanza
SCONTO CONTROFLUSSO	Si	Si	No	No	No
AGGREGAZIONE	Punti di uscita in aree di uscita	Punti di uscita in aree di uscita	Consentita (Punti di uscita in aree di uscita)	Punti di uscita in aree di uscita	Punti di uscita in aree di uscita
VINCOLO	30% su aree di uscita	30% su aree di uscita	No	30% su aree di uscita	30% su aree di uscita
DRIVER PER CORRISPETTIVI	Capacità prevista in conferimento				
RIPARTIZ. ENTRY/EXIT	40/60	28/72	50/50	28/72	40/60
AGGIUST. ART. 6 CODICE TAR	CONFRONTO COMPARATIVO	No			
	PEREQUAZIONE PER GRUPPI OMOGENEI DI PUNTI	Corrispettivi di stoccaggio			
	RIPROPORZIONAM.	Si, per ottenere ricavi riconosciuti			
AGGIUST. art. 9 CODICE TAR	SCONTO STOCCAGGIO	50% (obbligatorio) o 100% (proposto)			
	SCONTO GNL	No			

S 8. Osservazioni in merito alle metodologie dei prezzi di riferimento, e in particolare in merito alla coerenza delle Ipotesi proposte con gli obiettivi da perseguire di cui al punto 2.4.

S 9. Osservazioni in merito alla possibilità di introdurre ulteriori correttivi alle Ipotesi 1 e 3 al fine di consentire una corretta attribuzione dei costi relativi alle reti regionali.

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

Corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio

- 12.1 Nel DCO 413/2017/R/GAS, l’Autorità ha manifestato l’intenzione di applicare uno sconto maggiore rispetto al livello minimo del 50% previsto dal Codice TAR (cfr. precedente punto 6.16), anche in considerazione del contributo degli stoccaggi alla flessibilità e sicurezza del sistema nazionale del gas.
- 12.2 La maggior parte degli operatori ha risposto favorevolmente alla possibilità di applicare uno sconto anche maggiore.
- 12.3 Ad oggi, alle tariffe di trasporto da e per stoccaggio non è applicato, nell’ambito della metodologia dei prezzi di riferimento, alcuno sconto. Tuttavia, ai sensi della disciplina sul conferimento della capacità di stoccaggio (cfr. deliberazione 297/2012/R/GAS), a partire dall’anno termico 2013/2014 i corrispettivi di trasporto sono dovuti dalle imprese di stoccaggio che richiedono la capacità di trasporto al fine dell’erogazione dei propri servizi agli utenti; fino all’anno termico 2016/2017 il relativo costo è stato ribaltato dall’impresa di stoccaggio agli utenti, e conseguentemente considerato nella definizione dei prezzi di riserva delle procedure di conferimento. A partire dall’anno termico 2017/2018, le imprese di stoccaggio non applicano ai propri utenti i corrispettivi a copertura del costo della capacità di trasporto presso i punti di interconnessione con gli stoccaggi (cfr. deliberazione 64/2017/R/GAS); il relativo fabbisogno è ricompreso nella determinazione del fattore correttivo dei ricavi per il servizio di stoccaggio e dunque recuperato mediante l’applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV_{OS} .
- 12.4 Per tali ragioni, l’Autorità intende proporre l’applicazione di uno sconto pari al 100% delle tariffe di trasporto capacitive da e per stoccaggio. L’applicazione di uno sconto pari al 100% determina un impatto sugli altri corrispettivi che è funzione del livello tariffario che si sarebbe avuto in assenza di sconto e delle capacità previste in conferimento nei punti di entrata da e nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio.

Corrispettivi di trasporto relativi a impianti di Gnl

- 12.5 Con riferimento alla possibilità di applicare uno sconto ai corrispettivi di trasporto da impianti di Gnl (cfr. precedente punto 6.17), come richiamato nel precedente DCO 413/2017/R/GAS l’eventuale applicazione di tale riduzione dovrebbe essere valutata attentamente e, comunque, congiuntamente alla decisione in merito agli sconti da e per stoccaggio, 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.
- 12.6 L’applicazione di un sconto ai punti di entrata interconnessi con gli impianti di rigassificazione potrebbe infatti determinare un indebito vantaggio competitivo di tali fonti di approvvigionamento del gas rispetto all’approvvigionamento via

gasdotto, e si ritiene che tale vantaggio sia ingiustificato nel mutato contesto nazionale del sistema gas caratterizzato da una tendenziale riduzione dei contratti di approvvigionamento di lungo periodo e dal conseguente incremento della capacità di trasporto disponibile, anche in modo flessibile per periodi inferiori all'anno. Pertanto, l'Autorità è intenzionata a non applicare alcuno sconto ai punti di entrata interconnessi con gli impianti di rigassificazione al fine di garantire l'uso efficiente di tutte le infrastrutture di approvvigionamento, limitando potenziali effetti distorsivi rispetto alle scelte di importazione.

S 10. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio.

S 11. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi impianti di Gnl.

PARTE IV

ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ULTERIORI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO

13 Moltiplicatori e fattori stagionali

- 13.1 Le disposizioni del Codice TAR sui moltiplicatori si applicano esclusivamente ai punti di interconnessione come definiti ai sensi del Regolamento (UE) 2017/459 della Commissione, del 16 marzo 2017 (di seguito: Regolamento (UE) 2017/459)⁷, e ai punti di entrata da paesi terzi e/o ai punti di uscita verso paesi terzi laddove si applichi il Regolamento (UE) 2017/459. Nel caso italiano, ciò significa che tali disposizioni si applicano ai punti di entrata e di uscita di Tarvisio e Gorizia. Per tali punti, l'attuale livello dei moltiplicatori risulta coerente con le disposizioni di cui al Codice TAR.
- 13.2 In termini generali, l'Autorità è orientata a mantenere inalterato il livello dei moltiplicatori ed intende confermare i livelli dei moltiplicatori attualmente vigenti. Al fine di garantire omogeneità nel livello dei moltiplicatori applicati ai punti transfrontalieri, si ritiene opportuno estendere l'applicazione dei moltiplicatori applicati ai punti di entrata anche ai punti di uscita verso l'estero.

S 12. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali.

14 Reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale

- 14.1 L'Autorità, ai sensi delle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 164/00, è chiamata a definire le norme e i criteri per l'allocatione agli utenti dei costi delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto esistente (cd. reti di trasporto isolate).
- 14.2 Occorre in via preliminare evidenziare che il Codice TAR, per quanto riguarda gli obblighi di cui al Capo II relativamente alle metodologie dei prezzi di riferimento, si applica a tutti i punti di entrata e a tutti i punti di uscita delle reti di trasporto del gas. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, il medesimo Codice TAR non si applica negli Stati membri che beneficiano della deroga di cui all'articolo 49 della direttiva 2009/73/CE, per la durata di tale deroga. In particolare, tale articolo fa riferimento al fatto che le reti di trasporto isolate, non essendo interconnesse ad altri sistemi di trasporto, non rientrano strettamente nella definizione di sistema *entry-exit* ai sensi della normativa europea, in quanto il gas per gli utenti di tali reti non può essere trasportato da qualsiasi

⁷ Ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del Regolamento (UE) 2017/459, si definisce «punto di interconnessione» un punto fisico o virtuale che collega sistemi di entrata-uscita adiacenti o che collega un sistema di entrata-uscita con un interconnettore nella misura in cui questi punti sono soggetti a procedure di prenotazione da parte degli utenti della rete.

punto di entrata del sistema nazionale, ma deve necessariamente essere immesso nei punti di entrata della rete isolata. Sulla base di tale principio, l’Autorità ritiene possa essere valutata la possibilità di richiedere, per tali sistemi di trasporto isolati, una deroga dall’applicazione del Codice TAR.

- 14.3 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 SPRT risulterebbe critica in quanto il parametro della distanza non sarebbe più espressione di un possibile percorso fisico del gas e quindi rappresentativo dei costi sottostanti l’erogazione del servizio.
- 14.4 Tuttavia, nell’individuazione dei criteri di allocazione dei costi delle reti di trasporto isolate, è necessario tenere in conto il 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.
- 14.5 Dalla consultazione è emersa una generale condivisione per le linee di intervento espresse dall’Autorità. Alcuni operatori hanno tuttavia evidenziato che, in caso di perequazioni finalizzate a non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, gli eventuali costi non sostenuti dai clienti finali connessi alle reti isolate dovrebbero essere sostenuti dagli altri clienti finali del sistema gas e non dagli operatori. Un soggetto ha evidenziato inoltre che, alle infrastrutture riconducibili alle reti di trasporto isolate classificate come rete nazionale di gasdotti, dovrebbe essere applicato un corrispettivo tariffario analogo all’attuale corrispettivo di rete regionale.
- 14.6 L’Autorità ritiene che la metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento dei punti di entrata e uscita di una rete di trasporto isolata debba necessariamente essere distinta rispetto a quella utilizzata per la ripartizione del costo sulla rete nazionale, al fine di evitare che i costi della rete isolata vengano scaricati sugli utenti del sistema del gas non interconnessi a tali reti. In tale ipotesi, in un’ottica di semplificazione e trasparenza del quadro regolatorio, per le reti di trasporto isolate è ragionevole ipotizzare l’adozione di una metodologia semplificata, con l’applicazione di una tariffa cd. a “francobollo” determinata in funzione della capacità dei punti di entrata e di uscita/riconsegna della rete.
- 14.7 L’Autorità ritiene inoltre che gli specifici costi per il servizio di trasporto sulle reti isolate debbano trovare riscontro nelle condizioni economiche di fornitura ai clienti finali ubicati nelle medesime aree. Pertanto, si rende necessario adeguare le condizioni economiche di fornitura del gas naturale, considerando, per le aree servite dalle reti isolate, il corrispettivo di cui al punto 14.6 in luogo dei corrispettivi applicati con riferimento al sistema *entry-exit*.
- 14.8 In tale quadro, eventuali riduzioni tariffarie in forza del principio di non penalizzazione delle aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali (nell’assunzione che le reti di trasporto isolate ricadano in tali aree) dovrebbero

discendere da specifici provvedimenti normativi attuativi di indirizzi di politica economica, in quanto espressione di considerazioni di natura sociale e/o industriale.

S 13. Osservazioni in merito al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale, e del connesso meccanismo perequativo e dei clienti finali connessi a tali reti.

PARTE V

ATTIVITÀ CONNESSE ALLE TEMATICHE OGGETTO DELLA PRESENTE CONSULTAZIONE

15 Attività di coinvolgimento dei soggetti interessati da parte dell'impresa maggiore di trasporto

- 15.1 In esito alla pubblicazione del presente documento per la consultazione, l'impresa maggiore di trasporto rende disponibili a tutti i soggetti interessati:
- a) gli esiti delle simulazioni e le analisi di impatto sviluppate sulla base delle ipotesi considerate nella Parte III del presente documento;
 - b) le assunzioni e le note metodologiche rilevanti ai fini dell'applicazione delle metodologie di cui al Capitolo 11.
- 15.2 In particolare, l'impresa maggiore di trasporto rende pubblicamente disponibili (entro il prossimo 13 aprile), all'interno del proprio sito *internet*, gli esiti delle simulazioni dei corrispettivi di rete nazionale e regionale risultanti dall'applicazione delle Ipotesi di cui al precedente capitolo 11, calcolati sulla base dei ricavi di riferimento e delle capacità previste in conferimento relative all'anno 2018, confrontandoli con i corrispettivi approvati dall'Autorità per il medesimo anno. Al fine di rendere confrontabile il valore dei corrispettivi di uscita, nei casi di non inclusione delle reti regionali nell'ambito del perimetro di applicazione della metodologia di riferimento, il corrispettivo di rete regionale (rideterminato pro-forma senza considerare il cd. "sconto distanza") deve essere sommato ai valori dei corrispettivi di uscita derivanti dall'applicazione della metodologia di riferimento.
- 15.3 L'impresa maggiore di trasporto organizza, inoltre, entro il 4 maggio 2018, un evento pubblico nell'ambito del quale rappresentare ai soggetti interessati gli esiti delle suddette simulazioni nonché le relative premesse metodologiche.
- 15.4 I soggetti interessati avranno la possibilità di presentare all'impresa maggiore di trasporto, entro il 18 maggio 2018, commenti ed osservazioni sugli esiti delle simulazioni e sulle premesse metodologiche. L'impresa maggiore di trasporto, contestualmente alla presentazione delle proprie osservazioni in risposta al presente documento di consultazione (ossia entro il 31 maggio 2018), presenterà all'Autorità un documento contenente tutti i commenti e le osservazioni ricevute sugli esiti delle simulazioni e sulle relative premesse metodologiche, nonché le proprie osservazioni e controdeduzioni.