

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

512/2018/R/GAS

**CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI
TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO
PERIODO DI REGOLAZIONE (5PRT)**

Orientamenti finali

Mercato di incidenza: gas naturale

16 ottobre 2018

Premessa

Il presente documento per la consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con la 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 fa seguito ai documenti per la consultazione 8 giugno 2017, 413/2017/R/GAS (nell'ambito del quale sono state presentate le principali linee di intervento per il 5PRT), 29 marzo 2018, 182/2018/R/GAS (nell'ambito del quale sono stati esposti gli orientamenti iniziali dell'Autorità in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione del costo riconosciuto), e 21 giugno 2018, 347/2018/R/GAS (nell'ambito del quale sono stati esposti gli orientamenti iniziali dell'Autorità in materia di criteri per la determinazione dei ricavi riconosciuti).

In parallelo, con il documento per la consultazione 2 agosto 2018, 420/2018/R/GAS, l'Autorità ha pubblicato i propri orientamenti iniziali in materia di qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT.

Il documento espone gli orientamenti finali dell'Autorità in materia di criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT, anche in attuazione del Regolamento (UE) n. 460/2017. Una versione integrale del presente documento in lingua inglese sarà a breve resa disponibile sul sito internet dell'impresa maggiore di trasporto, unitamente al modello tariffario.

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte in forma scritta, possibilmente anche in lingua inglese, compilando l'apposito modulo interattivo disponibile sul sito internet dell'Autorità o tramite posta elettronica (infrastrutture@arera.it) **entro il 17 dicembre 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

Introduction

ARERA (Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) issues the present consultation document within the regulatory framework of resolution 82/2017/R/GAS of 23 February 2017, related to the revision process of gas transmission and metering service tariffs and to the quality for the new (5th) of the gas transmission regulatory period, from 2020 to 2023 (hereinafter: 5PRT), and within the legislative framework of article 23, point 2, of legislative decree 23 May 2000, n. 164.

The present document closes a consultation process which consisted of: consultation 413/2017/R/GAS of 8 June 2017 (consulting on the general lines of intervention for 5PRT); consultation 182/2018/R/GAS of 29 March 2018 (consulting on proposals relating to reference price methodology and cost allocation criteria); consultation 347/2018/R/GAS of 21 June 2018 (consulting on proposals relating to the criteria for the definition of allowed revenues).

In parallel, consultation 420/2018/R/GAS of 2 August 2018, presented the initial proposals on the subject of service quality and innovation of gas transmission service for the 5PRT.

In this document ARERA is consulting on the final proposals about the regulation criteria for transmission and metering service tariffs during 5PRT, including those related to the implementation of the EU Regulation n. 460/2017. The full English version of the consultation will shortly be published by Snam Rete Gas (Italy's main TSO) in a dedicated section of its website.

*ARERA calls for the submission of any comment or proposal in written form, preferably in English, by filling in the interactive form on ARERA's website or by email (to: infrastrutture@arera.it) **by 17 December 2018**. All observations and proposals will be published on ARERA's website, unless the responses are marked as confidential. In this case, participants should clearly mark the responses as confidential and explain the reasons for the exclusion from publication, as well as send a version suitable for publishing, without the confidential parts.*

***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

website: www.arera.it

INDICE

PARTE I INTRODUZIONE	7
1 Inquadramento procedurale e oggetto della consultazione	7
2 Struttura del documento	9
PARTE II ORIENTAMENTI IN MATERIA DI CRITERI DI DETERMINAZIONE DEI RICAVI RICONOSCIUTI	11
3 Premessa	11
4 Durata del periodo di regolazione	11
5 Criteri di riconoscimento del costo	12
6 Determinazione del capitale investito riconosciuto rilevante ai fini regolatori	13
<i>Lag regolatorio nel riconoscimento degli investimenti</i>	<i>14</i>
<i>Trattamento delle immobilizzazioni in corso</i>	<i>14</i>
<i>Capitale circolante netto</i>	<i>14</i>
<i>Poste rettificative e incentivo per l'ottenimento di contributi</i>	<i>15</i>
7 Rischio sistematico (β) ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto	15
8 Determinazione della quota di ammortamento	19
<i>Vite utili regolatorie</i>	<i>19</i>
<i>Trattamento dei cespiti ammortizzati e interventi per la sicurezza</i>	<i>20</i>
9 Determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti	21
<i>Determinazione dei costi operativi effettivi nell'anno di riferimento</i>	<i>21</i>
<i>Fissazione del livello dei costi operativi riconosciuti per l'anno 2020</i>	<i>23</i>
<i>Obiettivi di recupero di efficienza</i>	<i>23</i>
<i>Parametro Y e costi operativi connessi a nuovi investimenti</i>	<i>24</i>
10 Costi relativi al sistema di Emission Trading	25
11 Trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato	26
<i>Quantitativi di gas riconosciuti a copertura di perdite, autoconsumi, e GNC</i>	<i>26</i>
<i>Perdite di rete</i>	<i>26</i>
<i>Autoconsumi</i>	<i>27</i>
<i>Gas non contabilizzato</i>	<i>27</i>
<i>Valorizzazione di autoconsumi, perdite e GNC</i>	<i>28</i>
12 Criteri di incentivazione dello sviluppo infrastrutturale	28
<i>Incentivazione output-based per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto</i>	<i>28</i>
13 Copertura dei costi per il servizio di bilanciamento operativo della rete	30
14 Criteri per la determinazione dei ricavi di riferimento per le nuove imprese del trasporto	30
<i>Nuove imprese di trasporto che realizzano infrastrutture di trasporto</i>	<i>30</i>

<i>Nuove imprese di trasporto che si costituiscono a seguito di riclassificazione di tratti di rete di distribuzione.....</i>	<i>31</i>
15 Copertura dei costi relativi al servizio di misura del trasporto	31
PARTE III ORIENTAMENTI IN MATERIA DI DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO	33
16 Premessa	33
17 Identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari....	33
<i>Servizio di trasporto</i>	<i>33</i>
<i>Servizio di bilanciamento operativo della rete.....</i>	<i>34</i>
<i>Servizio di misura</i>	<i>34</i>
<i>Altri servizi</i>	<i>34</i>
18 Struttura della tariffa per il servizio di trasporto	35
19 Allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto tra componenti tariffarie di capacità e variabili (ripartizione <i>capacity – commodity</i>)	36
<i>Ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità (quota capacity).....</i>	<i>36</i>
<i>Ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati (quota commodity).....</i>	<i>36</i>
<i>Corrispettivo a copertura dei costi variabili.....</i>	<i>36</i>
<i>Corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.....</i>	<i>37</i>
20 Allocazione dei costi da recuperare con componenti legate alla capacità tra punti di entrata e punti di uscita (ripartizione <i>entry-exit</i>)	38
21 Metodologia dei prezzi di riferimento	38
<i>Metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità</i>	<i>38</i>
<i>Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto di cui al Codice TAR.....</i>	<i>41</i>
<i>Perequazione di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera b), del Codice TAR.....</i>	<i>41</i>
<i>Aggiustamenti relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl di cui all'articolo 9 del Codice TAR.....</i>	<i>42</i>
<i>Riproporzionamento di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera c), del Codice TAR</i>	<i>43</i>
<i>Riduzione dei corrispettivi per i punti di riconsegna</i>	<i>43</i>
<i>Valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento.....</i>	<i>44</i>
PARTE IV ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ULTERIORI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO	47
22 Consultazione su sconti, moltiplicatori e fattori stagionali di cui all'articolo 28 del Codice TAR.....	47
<i>Moltiplicatori.....</i>	<i>47</i>
<i>Fattori stagionali.....</i>	<i>48</i>
<i>Capacità interrompibile</i>	<i>48</i>

23	Reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale.....	48
PARTE V ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ARTICOLAZIONE		
TARIFFARIA DEL SERVIZIO DI MISURA DEL TRASPORTO		
24	Introduzione	50
25	Articolazione tariffaria del servizio di misura	50
PARTE VI MECCANISMI PEREQUATIVI E CORRETTIVI DEI RICAVI.....		
26	Perequazione dei ricavi	52
27	Fattori correttivi	53
	<i>Gestione a regime dei fattori correttivi</i>	<i>53</i>
	<i>Gestione delle somme riconducibili a fattori correttivi pregressi.....</i>	<i>55</i>
PARTE VII ULTERIORI OBBLIGHI INFORMATIVI AI SENSI DEL CODICE		
TAR.....		
28	Premessa	56
29	Informazioni sulle caratteristiche tecniche della rete di trasporto	56
30	Informazioni indicative sui ricavi	60
31	Informazioni indicative sui corrispettivi	61
	<i>Corrispettivi di capacità.....</i>	<i>61</i>
	<i>Corrispettivi variabili e tariffe non di trasporto</i>	<i>64</i>
32	Ripartizione dei costi	65
33	Modello tariffario semplificato.....	65

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 gli orientamenti per la determinazione dei criteri di regolazione da applicare nel periodo transitorio 2018-2019.
- 1.3 Con la deliberazione 3 agosto 2017, 575/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 575/2017/R/GAS), l'Autorità ha prorogato per il periodo transitorio 2018-2019 le disposizioni vigenti nel quarto periodo di regolazione (4PRT, di cui alla RTTG 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 Con la deliberazione 30 novembre 2017, 794/2017/R/GAS, l'Autorità ha aggiornato la *RTTG*, al fine di recepire le norme di materia di obblighi di pubblicazione di cui al Capo VIII del Regolamento (UE) n. 460/2017 (di seguito: Regolamento 460/2017 o Codice TAR).
- 1.5 Con il documento per la consultazione 29 marzo 2018, 182/2018/R/GAS (di seguito: DCO 182/2018/R/GAS) l'Autorità ha pubblicato i propri orientamenti iniziali in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione dei costi per il 5PRT.
- 1.6 Con il documento per la consultazione 21 giugno 2018, 347/2018/R/GAS (di seguito: DCO 347/2018/R/GAS) l'Autorità ha pubblicato i propri orientamenti iniziali in materia di criteri per la determinazione dei ricavi riconosciuti per il 5PRT.
- 1.7 Con il documento per la consultazione 2 agosto 2018, 420/2018/R/GAS (di seguito: DCO 420/2018/R/GAS) l'Autorità ha pubblicato i propri orientamenti iniziali in materia di qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT.
- 1.8 Nell'ambito del presente documento per la consultazione, l'Autorità illustra i propri orientamenti finali in materia di criteri per la determinazione dei ricavi riconosciuti per i servizi di trasporto, di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione del costo per il servizio di trasporto. La metodologia dei

prezzi di riferimento è sviluppata in coerenza con le indicazioni del Codice TAR.

- 1.9 Il Codice TAR, orientato soprattutto ad armonizzare le regolazioni tariffarie, evitando penalizzazioni dei transiti transnazionali, è fondamentalmente basato sull'applicazione di matrici *entry-exit* per l'allocazione dei costi del servizio di trasporto che fanno riferimento ai confini nazionali. È opportuno sottolineare che questa impostazione non è ancora del tutto coerente con gli obiettivi generali del *gas target model UE*, secondo cui l'integrazione dei mercati dovrebbe realizzarsi con una combinazione di zone di *entry-exit* con punti virtuali liquidi di *trading*, supportati da un adeguato livello di infrastrutture utilizzate in modo efficiente, consentendo che il gas possa arrivare là dove ha un valore di mercato più elevato.
- 1.10 Oltre a un'evoluzione più coerente con lo spirito del *target model* riguardo ai perimetri delle zone di *entry-exit*, appare anche opportuna una maggiore selettività nell'individuazione dei criteri di allocazione dei costi, tenendo conto delle differenti finalità delle infrastrutture (alcune funzionali alla sicurezza degli approvvigionamenti, altre alla competitività delle fonti di approvvigionamento, ecc.) e dell'evoluzione del settore del gas e del ruolo che le infrastrutture del gas assumeranno nel medio-lungo periodo.
- 1.11 Il presente documento illustra inoltre gli orientamenti dell'Autorità in merito a criteri di determinazione e allocazione dei costi relativi al servizio di misura del trasporto, inclusi i meccanismi tariffari volti a garantire la neutralità dei clienti finali in relazione alla proprietà dell'impianto di misura; gli orientamenti dell'Autorità in relazione a una più profonda revisione dell'assetto del servizio di misura del trasporto saranno affrontati in una successiva consultazione.
- 1.12 Gli orientamenti espressi nel presente documento per la consultazione tengono conto delle osservazioni ricevute ai precedenti documenti di consultazione. In considerazione dell'ampiezza e della complessità dei temi trattati, nel presente documento si provvederà a motivare in modo più approfondito soltanto i temi più dibattuti nelle precedenti fasi di consultazione. Per approfondimenti sugli orientamenti formulati dall'Autorità nelle precedenti consultazioni, richiamati nel presente documento solo laddove indispensabile, si rimanda integralmente ai documenti sopracitati. Allo stesso modo, per approfondimenti sulle risposte dei soggetti che hanno partecipato alle precedenti consultazioni si rimanda alle osservazioni pubblicate sul sito internet dell'Autorità www.arera.it.
- 1.13 Nella Tabella 1 è riportata un'indicazione di massima sulle successive fasi del processo di approvazione dei criteri di regolazione tariffaria e delle tariffe per l'anno 2020, fornendo, ove necessario, un aggiornamento rispetto alle tempistiche indicate nella Tabella 1 del DCO 347/2018/R/GAS.

Tabella 1: Tempistica per l'adozione dei criteri di regolazione tariffaria e della qualità per il 5PRT

Ottobre 2018 – Febbraio 2019		Valutazione degli orientamenti finali per il 5PRT da parte di ACER
Novembre 2018	Seminario	Orientamenti finali dell'Autorità per il 5PRT
17 dicembre 2018		Termine per l'invio delle osservazioni alla presente consultazione
Febbraio-Marzo 2019	Delibera	Definizione dei criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT, inclusa la definizione di sconti, moltiplicatori e fattori stagionali per l'anno 2020 ai sensi dell'art. 28 del Codice TAR
Febbraio 2019	Consultazione	Consultazione su criteri di regolazione della qualità per il 5PRT
Aprile 2019	Consultazione	Consultazione su riforma assetto del servizio di misura del trasporto del gas
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 5PRT

2 Struttura del documento

2.1 Il presente documento di consultazione, oltre alla presente parte introduttiva (Parte I), è organizzato come segue:

- Parte II, nella quale si descrivono gli orientamenti finali in materia di criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti relativi al servizio di trasporto e misura del trasporto;
- Parte III, nella quale si descrivono gli orientamenti finali in materia di corrispettivi variabili e metodologia dei prezzi di riferimento per il servizio di trasporto;
- Parte IV, nella quale si descrivono gli orientamenti finali in materia di aspetti relativi ai criteri di allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto ulteriori rispetto a quelli di cui alla Parte III;
- Parte V, nella quale si descrivono gli orientamenti in materia di allocazione del costo del servizio di misura;
- Parte VI, nella quale si descrivono i meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi;
- Parte VII, nella quale si rendono disponibili i dati e le informazioni richieste ai sensi del Codice TAR.

2.2 In Appendice al presente documento di consultazione sono pubblicati, in lingua inglese, un *executive summary* e il *template* messo a disposizione dall'*Agency for the Coordination of Energy Regulators* (di seguito: ACER) con gli obblighi

di consultazione di cui al Codice TAR, al fine di agevolare le valutazioni da parte di ACER sugli orientamenti espressi. L'impresa maggiore di trasporto, in coerenza l'impostazione adottata nella deliberazione 30 novembre 2017, 794/2017/R/GAS, è incaricata di rendere disponibile una versione integrale in lingua inglese del presente documento sul proprio sito *internet*, unitamente al modello tariffario semplificato (cfr. punto 33.1), in una specifica sezione dedicata alla consultazione degli *stakeholder* in materia di criteri di regolazione e livelli tariffari per il 5PRT.

PARTE II

ORIENTAMENTI IN MATERIA DI CRITERI DI DETERMINAZIONE DEI RICAVI RICONOSCIUTI

3 Premessa

- 3.1 Nella presente parte sono trattati gli orientamenti finali dell’Autorità in materia di criteri di riconoscimento dei costi e determinazione dei ricavi di riferimento per l’attività di trasporto e per l’attività di misura del trasporto.
- 3.2 Gli approcci fino ad oggi adottati dall’Autorità per la regolazione tariffaria dei servizi infrastrutturali sia nel settore gas sia nel settore elettrico sono di tipo ibrido, caratterizzato da un diverso trattamento dei costi di capitale e dei costi operativi; in particolare, sono previsti schemi di regolazione incentivante limitatamente ai soli costi operativi, soggetti a obiettivi di efficientamento pluriennale, mentre i costi di capitale sono di fatto riconosciuti secondo schemi di regolazione del tipo *rate of return*, con adeguamento annuale del capitale investito netto in funzione delle dinamiche di investimento/disinvestimento.
- 3.3 Le tariffe per il servizio di trasporto, in applicazione di tali approcci, sono determinate a partire dai costi riconosciuti (di capitale, quali la remunerazione del capitale e gli ammortamenti economico-tecnici, e operativi) di ciascuna impresa.
- 3.4 Nella presente parte sono presentati gli orientamenti dell’Autorità in materia di criteri di riconoscimento dei costi e determinazione dei ricavi di riferimento, in merito a:
- a) durata del periodo di regolazione e criteri generali di riconoscimento dei costi;
 - b) criteri di riconoscimento dei costi di capitale, inclusi gli orientamenti per l’aggiornamento dei parametri specifici legati al tasso di remunerazione del capitale investito e in relazione ai criteri di incentivazione;
 - c) criteri di riconoscimento dei costi operativi e dei costi legati ad autoconsumi, perdite, gas non contabilizzato e al sistema di *emission trading*.

4 Durata del periodo di regolazione

- 4.1 Si conferma l’orientamento di definire la durata del periodo di regolazione pari a 4 anni (dall’1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2023), in continuità con l’attuale durata del periodo regolatorio e in coerenza con i periodi regolatori relativi ai servizi regolati di stoccaggio del gas naturale e di rigassificazione del Gnl. Inoltre, la previsione di un periodo regolatorio di 4 anni, anziché 5 in linea con

la lunghezza massima del periodo regolatorio desumibile dal Codice TAR¹, risulta compatibile anche con l'ipotesi di dar seguito alla transizione dei criteri di riconoscimento dei costi verso la logica *totex*, prospettata nel del DCO 413/2017/R/GAS.

S 1. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione, con particolare riferimento all'opportunità di prevedere un periodo inferiore, di durata triennale, a cui potrebbe essere associata l'ipotesi di introdurre schemi di regolazione orientati alla logica totex nel periodo regolatorio successivo.

5 Criteri di riconoscimento del costo

5.1 In continuità con l'attuale periodo di regolazione e in coerenza con gli altri servizi infrastrutturali regolati del settore elettrico e gas, l'Autorità intende confermare per il 5PRT (2020-2023) i principi generali per il riconoscimento dei costi di capitale e dei costi operativi sostenuti dalle imprese di trasporto, ossia determinando i ricavi di riferimento come somma di:

- a) adeguata remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori (cfr. successivo capitolo 6), incluse le eventuali maggiorazioni della remunerazione riconosciute a titolo di incentivo per i nuovi investimenti sostenuti a partire dal secondo periodo di regolazione;
- b) ammortamenti economico – tecnici (cfr. successivo capitolo 8);
- c) costi operativi riconosciuti (cfr. successivo capitolo 9).
- d) costi sostenuti dalle imprese di trasporto per il servizio di bilanciamento operativo del sistema (cfr. successivo capitolo 13).

5.2 Pur in una logica di sostanziale continuità con i principi generali attualmente in vigore, come già anticipato nel precedente DCO 347/2018/R/GAS, l'Autorità intende confermare l'orientamento di introdurre, già a partire dal 5PRT, alcuni elementi che possano favorire l'eventuale transizione verso logiche di riconoscimento dei costi basate sulla spesa totale (*totex*). In tale ottica, l'Autorità conferma l'intenzione di:

- a) garantire un crescente coordinamento tra la regolazione tariffaria e le valutazioni dei Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto (di seguito: Piani) predisposti dagli operatori ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 93/11;
- b) avviare una specifica attività di monitoraggio degli investimenti effettuati e degli obiettivi conseguiti, anche al fine di verificarne la coerenza rispetto a quanto previsto nei Piani, richiedendo ai gestori di rendere

¹ L'articolo 27, paragrafo 5, del Codice TAR dispone che la procedura di consultazione finale (articolo 26) e la conseguente decisione dell'autorità nazionale di regolamentazione (articolo 27, paragrafo 4) deve essere ripetuta almeno ogni cinque anni.

disponibile, a decorrere dall'anno 2020, un rapporto che confronti gli *output* effettivamente conseguiti con quelli dichiarati in sede di redazione del Piano e utilizzati ai fini dell'analisi costi-benefici (di seguito: ACB); tale rapporto dovrà essere reso disponibile come *addendum* ai Piani relativi al medesimo anno (a integrazione del rapporto di monitoraggio di cui all'articolo 3 dell'Allegato A della deliberazione 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS, di seguito: deliberazione 468/2018/R/GAS), e fare riferimento agli investimenti previsti nei Piani precedenti e in esercizio da almeno un anno rispetto alla data di presentazione del rapporto stesso;

- c) richiedere ai gestori, nell'ambito del rapporto di cui al precedente punto b), anche le informazioni sugli eventuali scostamenti tra i costi preventivati nei Piani e utilizzati ai fini dell'ACB, rispetto ai costi effettivamente sostenuti.

5.3 In aggiunta a quanto sopra evidenziato, l'Autorità ritiene che per il 5PRT possano essere introdotte sperimentazioni di incentivi all'efficientamento delle spese di investimento, con riferimento al calcolo delle maggiorazioni del tasso di remunerazione riconosciute a titolo di incentivo (cfr. successivo capitolo 12).

S 2. <i>Osservazioni in merito ai criteri di riconoscimento del costo.</i>
--

6 Determinazione del capitale investito riconosciuto rilevante ai fini regolatori

6.1 Il riconoscimento tariffario delle immobilizzazioni avviene a condizione che i relativi investimenti siano compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema, e realizzati secondo criteri di economicità. Ai fini della determinazione del capitale investito riconosciuto ai fini regolatori concorrono, in continuità con i criteri vigenti, le seguenti poste:

- a) immobilizzazioni nette;
- b) immobilizzazioni in corso;
- c) capitale circolante netto;
- d) poste rettificative del capitale, quali fondo relativo al trattamento di fine rapporto e contributi in conto capitale.

6.2 Si intende confermare la determinazione del valore delle immobilizzazioni nette sulla base del metodo del costo storico rivalutato, con applicazione del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'Istat.

6.3 In applicazione del principio di integrazione tra regolazione tariffaria e valutazioni dei Piani sopra enunciato (cfr. punto 5.2, lettera a)), l'Autorità è orientata a confermare le disposizioni introdotte con deliberazione 19 ottobre 2017, 689/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 689/2017/R/GAS, cfr. punto 3), che prevedono, qualora dall'ACB risulti un beneficio per il sistema nazionale del gas inferiore ai costi, di ammettere un intervento al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici monetizzati. Tale previsione terrà comunque conto della

gradualità di applicazione dei requisiti minimi per la predisposizione dei Piani di sviluppo della rete di trasporto approvati con deliberazione 468/2018/R/GAS, dell'intervallo temporale di riferimento per la stima dei benefici, nonché della necessità di garantire un adeguato bilanciamento tra la certezza dei riconoscimenti tariffari e la selettività dei criteri di valutazione degli interventi.

- 6.4 Si ricorda infine che, per effetto della clausola di salvaguardia di cui al punto 4 della deliberazione 689/2017/R/GAS, sono in ogni caso esclusi dall'applicazione delle suddette disposizioni gli interventi che, alla data di adozione della deliberazione 689/2017/R/GAS (19 ottobre 2017), siano risultati già in fase di realizzazione come accertati con successiva deliberazione 5 aprile 2018, 208/2018/R/GAS.

Lag regolatorio nel riconoscimento degli investimenti

- 6.5 In analogia a quanto previsto per il periodo transitorio 2018-2019, si conferma l'orientamento a riconoscere nelle tariffe di ciascun anno t gli incrementi patrimoniali di pre-consuntivo relativi all'anno precedente ($t-1$). I ricavi di riferimento determinati sulla base dei valori di pre-consuntivo rilevano, di conseguenza, ai fini della determinazione dei corrispettivi tariffari per l'anno t .
- 6.6 L'Autorità conferma l'orientamento di regolare gli eventuali scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e quelli definitivi (determinati successivamente, nel corso dell'anno t , con la disponibilità dei dati di consuntivo relativi all'anno $t-1$), a valere sulle partite economiche relative ai fattori correttivi di competenza dell'anno t (sulle modalità di gestione dei fattori correttivi si rimanda al successivo capitolo 27).

Trattamento delle immobilizzazioni in corso

- 6.7 L'Autorità conferma l'orientamento di riconoscere, nei ricavi di riferimento, una componente a copertura degli oneri finanziari inerenti alle immobilizzazioni in corso. In particolare l'Autorità ipotizza che tali oneri finanziari siano calcolati applicando, al valore delle immobilizzazioni in corso, un tasso di remunerazione calcolato con metodologie analoghe a quelle adottate per la determinazione del WACC (cfr. successivo punto 7.1), assumendo un rapporto tra capitale di debito e capitale proprio pari a 4, nell'ipotesi che i nuovi investimenti siano finanziati principalmente mediante ricorso a capitale di debito.
- 6.8 Tale ipotesi, come già richiamato nelle precedenti consultazioni, secondo le valutazioni dell'Autorità consente al gestore di rete il recupero degli oneri finanziari sostenuti per la realizzazione di investimenti particolarmente complessi che richiedono lunghi tempi realizzativi, e nel contempo si ritiene fornisca un corretto incentivo a mettere in esercizio le opere nel minor tempo possibile, così che possano fornire al sistema i benefici per le quali sono state pianificate e realizzate.

Capitale circolante netto

6.9 Ai fini della determinazione del valore del capitale circolante netto da considerare ai fini del calcolo del capitale investito riconosciuto, si conferma la determinazione convenzionale in via parametrica di tale posta. Sulla base dell'analisi svolta sull'effettiva entità delle esigenze di finanziamento del ciclo operativo delle imprese di trasporto e delle osservazioni pervenute al DCO 347/2018/R/GAS, l'Autorità ritiene che possa essere confermato anche per il 5PRT un parametro pari allo 0,8% del valore dell'attivo immobilizzato lordo, essendo allineato alla media di settore.

Poste rettificative e incentivo per l'ottenimento di contributi

6.10 Per quanto riguarda il trattamento delle poste rettificative, l'Autorità conferma l'orientamento di portare tali poste (contributi in conto capitale percepiti da soggetti pubblici e privati e fondo per il trattamento di fine rapporto) in deduzione dal capitale investito riconosciuto.

6.11 Al fine di incentivare le imprese di trasporto a concorrere per l'ottenimento di contributi per la realizzazione delle infrastrutture, l'Autorità intende inoltre:

- a) confermare la disposizione che prevede che la maggiore remunerazione riconosciuta sui nuovi investimenti entrati in esercizio a partire dall'1 gennaio 2014 sia calcolata senza sottrarre i contributi in conto capitale erogati da enti pubblici e privati;
- b) introdurre nuove disposizioni che prevedono:
 - i. di non portare il valore delle quote di ammortamento di eventuali contributi pubblici in conto capitale a copertura dei costi infrastrutturali in deduzione del valore della quota di ammortamento riconosciuta afferente al cespite metanodotti, per un periodo pari a 5 anni, ossia per un valore pari al 10% del contributo incassato; oppure
 - ii. in alternativa rispetto al precedente punto i, esclusivamente con riferimento ai contributi relativi al programma *Connecting Europe Facility* (di seguito: CEF), di riconoscere una integrazione ai ricavi tariffari *una tantum* pari al 10% del contributo CEF percepito, comunque nei limiti del 5% del valore totale dell'investimento relativo all'intervento oggetto di contributo.

<p>S 3. <i>Osservazioni in merito ai criteri di determinazione del capitale investito riconosciuto.</i></p>

7 Rischio sistematico (β) ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto

7.1 Con deliberazione 2 dicembre 2015, 583/2015/R/COM, l'Autorità ha definito i criteri per la determinazione e l'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito per i servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas per il

periodo 2016-2021 (di seguito: TIWACC). Il TIWACC prevede, ai sensi degli articoli 5 e 6, che i parametri base del $WACC^2$ comuni ai settori elettricità e gas e il livello di *gearing* siano aggiornati per il triennio 2019-2021; l’Autorità ha avviato, con deliberazione 9 ottobre 2018, 498/2018/R/COM, un procedimento per tali aggiornamenti. Il livello del coefficiente β_{asset} , che riflette il rischio sistematico di un’attività, è invece determinato nell’ambito della revisione dei criteri tariffari.

- 7.2 Il tasso di remunerazione del capitale investito per l’attività di trasporto del gas naturale è determinato, per l’anno 2020 e successivi, tenendo conto degli aggiornamenti dei parametri comuni e del livello di *gearing* effettuati nell’anno 2019 ai sensi degli articoli 5 e 6 del TIWACC, e di una eventuale revisione del valore del β_{asset} .
- 7.3 Ai sensi dell’articolo 7 del TIWACC, la stima del coefficiente β , determinato come coefficiente di correlazione tra il rendimento atteso del mercato azionario (rispetto all’indice di riferimento nazionale o all’indice Eurostoxx 600) e il rendimento atteso del capitale di rischio su un periodo di riferimento pari a 4 anni (dal 2014 al 2017)³, deve essere effettuata sulla base di analisi dei dati relativi a imprese dell’Area Euro operanti in Paesi con *rating* elevato, con la possibilità di allargare il campione di analisi nel caso in cui non si disponga di un numero di osservazioni statisticamente significativo. Ai fini della stima del parametro β_{asset} , si considera un rapporto D/E pari al rapporto tra indebitamento di lungo periodo e valore totale dell’*equity* di libro, anche al fine di evitare effetti ricorsivi tra il valore del β e la capitalizzazione di mercato.
- 7.4 In applicazione dei criteri dell’articolo 7 del TIWACC, poiché il numero di dati relativi a imprese dell’Area Euro operanti in Paesi con *rating* elevato risulta statisticamente non significativo, si procede ad ampliare il campione, con due diverse modalità.
- 7.5 Una prima modalità prevede che siano incluse anche le società che operano nel settore del trasporto del gas naturale e della trasmissione di energia elettrica ma che (i) non operano in Paesi con *rating* elevato; oppure (ii) non operano in Paesi dell’Area Euro. Le stime del parametro β_{asset} per tale campione sono riportate nella successiva Tabella 2.

² I parametri base sono: tasso di rendimento nominale delle attività prive di rischio, livello di inflazione incorporato nel tasso di rendimento nominale delle attività prive di rischio, livello di inflazione utilizzato per la determinazione dei livelli nominali dei rendimenti per il calcolo delle imposte sui profitti nominali, livelli di tassazione, premio per il rischio Paese.

³ Il parametro oggetto di stime si riferisce al *beta asset adjusted*, ossia un parametro β corretto sulla base dell’assunzione che, nel tempo, tale valore tenda verso il β medio di mercato (pari ad 1). A differenza del *beta asset raw*, che rappresenta un β storico, il parametro *beta asset adjusted* rispecchia più correttamente la tendenza del β in prospettiva futura.

Tabella 2: Stima del parametro $\beta_{asset\ adjusted}$ per società di trasporto gas e di trasmissione elettrica nel periodo 2014-2017. Fonte: elaborazione dell’Autorità su dati Bloomberg

<i>Società</i>	<i>$\beta_{asset\ adjusted}$ rispetto a indice nazionale</i>	<i>$\beta_{asset\ adjusted}$ rispetto a Euro stoxx 600</i>
Snam	0,372	0,417
Terna	0,277	0,328
National Grid	0,305	0,249
REN	0,291	0,294
Enagas	0,299	0,326
Elia	0,363	0,346
Red Electrica	0,310	0,327
Fluxys	0,151	0,152
<i>Media</i>	0,296	0,305
<i>Media senza Fluxys</i>	0,317	0,327

7.6 Una seconda modalità prevede che siano prese in considerazione società operanti in Paesi dell’Area Euro che non svolgono il maniera esclusiva l’attività di trasporto, ma che detengono quote di partecipazione nei gestori delle reti di trasporto. Al riguardo, sono state considerate le società Engie, OMV e EnBW. Le stime del parametro β_{asset} per tale campione sono riportate nella successiva Tabella 3.

Tabella 3: Stima del parametro $\beta_{asset\ adjusted}$ per società di trasporto gas e di trasmissione elettrica, e per *parent company* di tali società in Paesi con *rating* elevato nel periodo 2014-2017.

Fonte: elaborazione dell’Autorità su dati Bloomberg

<i>Società</i>	<i>$\beta_{asset\ adjusted}$ rispetto a indice nazionale</i>	<i>$\beta_{asset\ adjusted}$ rispetto a Euro stoxx 600</i>
Engie	0,710	0,754
OMV	0,817	0,740
EnBW	0,180	0,187
Snam	0,372	0,417
Terna	0,277	0,328
National Grid	0,305	0,249
REN	0,291	0,294
Enagas	0,299	0,326
Elia	0,363	0,346
Red Electrica	0,310	0,327
Fluxys	0,151	0,152
<i>Media</i>	0,371	0,375
<i>Media senza Fluxys</i>	0,393	0,397

- 7.7 Dall'analisi dei dati riportati nelle precedenti Tabella 2 e Tabella 3 risulta che:
- a) i valori del parametro β_{asset} delle società considerate riflettono un rischio sistematico sostanzialmente paragonabile a quanto attualmente previsto dalla regolazione del settore, con un β superiore nel secondo gruppo di imprese, dovuto alla presenza delle *parent company* che operano in un contesto di rischio diverso rispetto alle società esclusivamente infrastrutturali;
 - b) i valori del parametro β_{asset} stimati risultano influenzati dalla presenza, all'interno del campione, della società Fluxys; tale società, presentando caratteristiche peculiari, sia in relazione al livello di capitalizzazione e alla liquidità del titolo, sia in relazione ai criteri di regolazione, risulta disomogenea rispetto alle altre imprese in termini di livelli di rischio sistematico.
- 7.8 In conclusione, dai dati sopra presentati e dall'analisi delle serie storiche durante il periodo di riferimento non si ha evidenza di un aumento, negli anni più recenti, della rischiosità media di settore che giustifichi un aumento del β .
- 7.9 Per quanto concerne eventuali effetti sul rischio specifico dell'attività di trasporto associati alle scelte regolatorie oggetto del presente documento e degli orientamenti iniziali in materia di qualità del servizio di cui al DCO 420/2018/R/GAS, il quadro regolatorio proposto prevede, nella sostanza, profili di rischio analoghi a quelli connessi al quadro regolatorio attuale (al riguardo, si faccia riferimento alla Parte VI in materia di fattori correttivi e meccanismi perequativi a copertura dei rischi legati a variazioni delle capacità conferite e dei volumi di gas trasportati rispetto ai *driver* utilizzati ai fini tariffari); si ritiene pertanto che non ci sia una modifica del rischio regolatorio tale da comportare una revisione del parametro β . Giova infine ricordare che possibili fattori di incertezza relativi al contesto macroeconomico (quale, a titolo esemplificativo, la fine del *quantitative easing*) sono valorizzati da altri parametri del WACC.
- 7.10 In considerazione di quanto sopra illustrato, poiché l'attuale valore del parametro β_{asset} (0,364) risulta in linea con i valori che emergono dalle stime sopra evidenziate, e considerato che, come già ricordato, non si ravvisano particolari cambiamenti nel rischio medio del settore, l'Autorità ritiene che il parametro β_{asset} per il 5PRT possa essere mantenuto sostanzialmente in linea con quello attuale.
- 7.11 Si ricorda che ai fini del calcolo del WACC sarà applicato il valore del $\beta_{levered}$ calcolato in funzione del rapporto *D/E* che sarà individuato dall'Autorità a decorrere dal 2019.

<p><i>S 4. Osservazioni in merito al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto, e in particolare in merito alla definizione del β_{asset}.</i></p>
--

8 Determinazione della quota di ammortamento

Vite utili regolatorie

- 8.1 Nell'identificare le vite utili dei cespiti dell'attività di trasporto, è necessario tenere in considerazione l'evoluzione del settore del gas nel lungo periodo (cfr. al riguardo la Sezione II del DCO 420/2018/R/GAS). Al riguardo, il Consiglio dei regolatori europei dell'energia (CEER), nello studio "*Future role of gas from a regulatory perspective*" (di seguito: FROG) evidenzia come il gas naturale svolga un doppio ruolo: nel medio periodo, rappresenta una fonte alternativa fondamentale per permettere la transizione energetica da fonti fossili più inquinanti a fonti più pulite mentre, nel lungo periodo, potrebbe essere destinato anch'esso ad essere progressivamente rimpiazzato da fonti energetiche più sostenibili sotto il profilo ambientale. Nel lungo periodo (oltre il 2035), la prospettiva di una contrazione futura dei consumi di gas naturale comporterebbe una riduzione dell'utilizzo delle infrastrutture stesse, con il rischio di avere dei cd. "*stranded asset*", ossia infrastrutture finanziate dal sistema che saranno sfruttate per un tempo non sufficiente a ripagarne l'investimento. Tale scenario comporta quindi la necessità di valutare con logiche di accresciuta selettività le ulteriori esigenze di sviluppo infrastrutturale e/o rinnovo delle reti esistenti, nonché l'utilizzo delle infrastrutture per l'immissione e il trasporto di gas diversi dal gas naturale e per l'integrazione tra settori elettrico e gas.
- 8.2 Il FROG, in relazione alla determinazione degli ammortamenti, prospetta anche l'ipotesi di ridurre la vita utile regolatoria per accelerare la restituzione del capitale investito dalle imprese ed evitare sussidi intertemporali tra utenti della rete.
- 8.3 Rispetto a queste ipotesi, considerando che nel medio periodo il ruolo delle infrastrutture del trasporto gas non è in discussione ed, anzi, emergono nuove prospettive di utilizzo connesse al possibile sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative integrate gas-elettrico e all'immissione in rete di *green gas*, si ritiene che un accorciamento delle vite utili, riflettendosi sul costo del servizio potrebbe, paradossalmente, rendere più onerosa la fase di transizione verso un sistema energetico sostenibile, piuttosto che accompagnarla.
- 8.4 In ragione di ciò l'Autorità è orientata a confermare i criteri generali di determinazione della componente di ricavo a copertura dell'ammortamento, confermando altresì le attuali vite utili regolatorie dei cespiti, come riportate nella successiva Tabella 4.

Tabella 4: Durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti

Categoria di cespiti	Durata convenzionale (anni)
Terreni	-
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	50
Centrali di compressione	20
Impianti di regolazione e riduzione della pressione	20
Misuratori	20
Sistemi informativi	5
Altre immobilizzazioni materiali	10
Immobilizzazioni immateriali	5
Immobilizzazioni in corso	-

Trattamento dei cespiti ammortizzati e interventi per la sicurezza

- 8.5 Nell’ambito del precedente DCO 347/2018/R/GAS, l’Autorità ha manifestato l’intenzione di condurre un’analisi volta a verificare la vetustà dei cespiti ancora in esercizio al fine di accertare se, e in che misura, le vite utili effettive siano coerenti con quelle utilizzate ai fini regolatori, e indagando l’eventuale presenza di cespiti completamente ammortizzati ma ancora in esercizio.
- 8.6 La vetustà media dei cespiti in esercizio⁴ risulta pari a poco più di 23 anni per i metanodotti, circa 14 anni per le centrali di compressione e poco più di 17 anni per gli impianti di regolazione e riduzione della pressione; la quota di cespiti completamente ammortizzati sul totale è pari, per le sopracitate categorie, rispettivamente a 13%, 29% e 11%.
- 8.7 L’Autorità ritiene che l’attuale schema di regolazione, basato di fatto su un riconoscimento dei costi a consuntivo secondo il criterio del *rate of return* (cfr. precedente punto 3.2), fornisca già sufficienti incentivi alle imprese per la sostituzione degli *asset* completamente ammortizzati e anzi si ritiene possa spingere a sostituire cespiti ancora efficienti.
- 8.8 L’Autorità reputa indispensabile che siano contemperate le esigenze di sicurezza con le esigenze dell’efficienza negli investimenti e intende valutare pertanto l’implementazione di soluzioni regolatorie specifiche che si fondino su analisi concrete e sistematiche, da parte degli operatori di rete, dello stato delle infrastrutture di trasporto e che conducano all’individuazione di sentieri efficienti di sviluppo degli investimenti di sostituzione, coniugando sicurezza, senza deroghe, ed economicità del servizio.

⁴ Calcolata come la media ponderata della vetustà dei cespiti per il valore corrente dei medesimi.

- 8.9 Come primo passo, l’Autorità intende richiedere all’impresa maggiore di trasporto la predisposizione di un rapporto che descriva lo stato delle infrastrutture esistenti, indichi le eventuali criticità di esercizio o legate alla sicurezza delle infrastrutture, in particolare se interamente ammortizzate ai fini tariffari, individui le conseguenti azioni che si rendono necessarie (quali, a titolo esemplificativo, interventi di sostituzione della rete, attività di monitoraggio aggiuntive, attività di manutenzione straordinaria, ecc.), ed evidenzi i costi e i benefici di tali azioni, dimostrando l’efficienza delle soluzioni individuate rispetto a soluzioni alternative.
- 8.10 Tale rapporto sarà oggetto di valutazione da parte dell’Autorità; è opportuno in ogni caso sottolineare che gli interventi in esso individuati, rientrando negli interventi per la sicurezza della rete, sono esclusi dall’ambito di applicazione dei requisiti per l’analisi costi-benefici (cfr. deliberazione 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS) e, pertanto, sono ammessi al riconoscimento tariffario sulla base dei relativi costi (senza incorrere nel rischio di riconoscimento nei limiti del beneficio di cui al precedente punto 6.3).

S 5. Osservazioni in merito alla determinazione della quota di ammortamento.

9 Determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti

- 9.1 I costi operativi riconosciuti per l’anno 2020 sono determinati a partire dai seguenti elementi, opportunamente corretti per tener conto dell’inflazione:
- a) i costi operativi effettivi rilevati all’anno di riferimento;
 - b) la quota parte delle maggiori efficienze (o inefficienze) conseguite nel corso del quarto periodo di regolazione (4PRT) lasciata in capo alle imprese di trasporto.

Determinazione dei costi operativi effettivi nell’anno di riferimento

- 9.2 Ai fini della determinazione dei costi operativi effettivi nell’anno di riferimento, l’Autorità intende fare riferimento ai costi effettivi delle imprese come risultanti dai bilanci certificati e dai conti separati presentati ai sensi del TIUC⁵ relativi all’ultimo esercizio disponibile al momento della presentazione delle proposte tariffarie per l’anno 2020. Poiché i dati relativi all’esercizio 2018 non saranno ancora disponibili nell’ambito dei bilanci certificati e dei conti separati presentati ai sensi del TIUC al momento di presentazione delle proposte tariffarie (marzo 2019), l’Autorità intende prendere in considerazione i costi effettivi come risultanti dai bilanci certificati e dei conti separati relativi all’anno 2017.

⁵ Allegato A alla deliberazione 22 maggio 2014, 231/2014/R/COM, come modificato e integrato con deliberazione 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM.

- 9.3 Le informazioni relative ai costi operativi sono desunte:
- a) dai conti annuali separati predisposti dagli operatori ai sensi del Testo Integrato delle disposizioni in merito agli obblighi di separazione contabile (*TIUC*);
 - b) dalle risposte a richieste dati appositamente predisposti dagli Uffici dell’Autorità e inviati agli operatori;
 - c) da una valutazione di coerenza con i costi degli anni precedenti per evitare il riconoscimento di costi non ricorrenti ossia di costi che presentano livelli anomali nell’anno di riferimento per effetto di modifiche nelle politiche di capitalizzazione adottate dalle imprese.
- 9.4 I costi operativi riconosciuti comprendono tutte le voci di costo di natura ricorrente sostenute nell’esercizio 2017 ed attribuite al servizio di trasporto, al netto dei costi attribuibili alle attività capitalizzate. A questo proposito, qualora si riscontrassero significativi scostamenti in eccesso tra i costi sostenuti nell’anno 2017 e quelli sostenuti negli anni precedenti, ove non chiaramente giustificati dal gestore, l’Autorità intende valutare la possibilità di considerare, ai fini della determinazione dei costi operativi effettivi, una media dei costi operativi sostenuti negli anni 2015-2017, escludendo comunque, da tali costi, la quota parte di natura non ricorrente.
- 9.5 Non sono ricompresi nei costi operativi riconosciuti, neppure attraverso l’attribuzione di quote di costi dei servizi comuni e delle funzioni operative condivise, le seguenti voci di costo:
- a) i costi relativi a canoni di affitto di infrastrutture di trasporto di proprietà di altre imprese;
 - b) gli accantonamenti, diversi dagli ammortamenti, operati in applicazione di norme tributarie o per la copertura di rischi e oneri;
 - c) gli oneri finanziari e le rettifiche di valori di attività finanziarie;
 - d) gli oneri straordinari;
 - e) gli oneri per assicurazioni, qualora non espressamente previste da specifici obblighi normativi;
 - f) gli oneri per sanzioni, penali e risarcimenti, nonché i costi sostenuti per il contenzioso ove l’impresa sia risultata soccombente;
 - g) i costi relativi all’acquisto di quote di emissione per il sistema di *Emission Trading* (sui criteri di riconoscimento di tale voce di costo, cfr. successivo capitolo 10) e del gas per gli autoconsumi, le perdite di rete e il gas non contabilizzato (sui criteri di riconoscimento di tale voce di costo, cfr. successivo capitolo 11);
 - h) i costi connessi all’erogazione di liberalità;
 - i) i costi pubblicitari e di *marketing*, ad esclusione di oneri che derivino da obblighi posti in capo alle imprese di trasporto la cui copertura non sia assicurata da disposizioni specifiche;

- j) i costi correlati al servizio di trasporto alternativo di gas naturale mediante carro bombolaio, dovuti a emergenze le cui cause rientrano tra quelle di cui al comma 15.1, lettera c), della *RQTG*⁶.

9.6 L'Autorità, in considerazione dell'incremento della distanza tra l'anno di riferimento (2017) e l'anno di decorrenza del periodo regolatorio (2020), che passa da 2 anni del periodo regolatorio precedente a 3 anni, intende valutare eventuali incrementi (rispetto al 2017) di specifiche voci di costo (quali ad esempio i costi per l'odorizzazione presso i clienti finali direttamente allacciati) già consuntivati per l'anno 2018 e che sottendono un incremento dei costi operativi strutturale che avrà riflesso sull'intero periodo di regolazione.

Fissazione del livello dei costi operativi riconosciuti per l'anno 2020

9.7 Nella determinazione dei costi operativi riconosciuti nell'anno 2020, in coerenza con i precedenti periodi di regolazione, l'Autorità intende riconoscere alle imprese di trasporto una quota parte delle maggiori efficienze conseguite rispetto agli obiettivi di recupero di efficienza fissati ad inizio del 4PRT dall'Autorità, confermando il principio della simmetrica ripartizione tra utenti ed imprese delle maggiori efficienze realizzate.

9.8 Pertanto:

- a) nel caso in cui nel corso del 4PRT siano state conseguite maggiori efficienze rispetto al percorso di efficientamento disposto dall'Autorità (e quindi i costi operativi effettivi relativi all'anno 2017 risultano inferiori ai costi operativi riconosciuti per l'anno 2017, al netto della quota relativa alle maggiori efficienze realizzate negli anni precedenti), i costi operativi per l'anno 2020 sono determinati come somma dei costi operativi effettivi e il 50% delle maggiori efficienze realizzate nel corso del 4PRT, opportunamente rivalutati per tener conto dell'inflazione;
- b) nel caso invece in cui le imprese non abbiano raggiunto gli obiettivi di efficientamento fissati dall'Autorità per il 4PRT (e quindi i costi operativi effettivi relativi all'anno 2017 risultino superiori ai costi operativi riconosciuti per il medesimo anno, al netto della quota relativa alle maggiori efficienze realizzate negli anni precedenti), il costo operativo riconosciuto è determinato come media tra i costi operativi effettivi dell'anno 2017 e i costi operativi riconosciuti per il medesimo anno, opportunamente rivalutati per tener conto dell'inflazione.

Obiettivi di recupero di efficienza

9.9 Con riferimento all'*X-factor*, l'Autorità è orientata a definire un coefficiente di recupero di produttività distinto per impresa, in sostanziale continuità con i criteri adottati nei precedenti periodi di regolazione. Tale parametro è

⁶ Allegato A alla deliberazione 1 febbraio 2018, 43/2018/R/GAS.

determinato con il solo obiettivo di riassorbire in un periodo di 4 anni la quota parte delle maggiori efficienze (o eventuali inefficienze) realizzate nel 4PRT e riconosciute nel costo operativo del primo anno del periodo di regolazione (di cui al precedente punto 9.1, lettera b)), senza quindi stabilire ulteriori recuperi di efficienza. In particolare:

- a) per le imprese che hanno registrato costi operativi effettivi relativi all'anno 2017 inferiori rispetto ai costi operativi riconosciuti per l'anno 2017 (cfr. precedente punto 9.8, lettera a), determinare il coefficiente di recupero di produttività in modo da riassorbire le maggiori efficienze realizzate nel corso del 4PRT in un periodo di 4 anni;
- b) per le imprese che hanno registrato costi operativi effettivi relativi all'anno 2017 superiori rispetto ai costi operativi riconosciuti per l'anno 2017 (cfr. precedente punto 9.8, lettera b), determinare il coefficiente di recupero di produttività in modo da riportare l'operatore ad un livello di costi efficienti (assunto pari al costo operativo riconosciuto nell'anno di riferimento 2017) in un periodo di 4 anni.

Parametro Y e costi operativi connessi a nuovi investimenti

9.10 Ai fini dell'aggiornamento annuale dei costi operativi riconosciuti, l'Autorità intende confermare la possibilità per i gestori di:

- a) richiedere l'attivazione del parametro *Y* per adeguare il livello del costo operativo riconosciuto in relazione a costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali ed a mutamenti del quadro normativo; le imprese che presentano istanza per l'attivazione di tale parametro sono tenute a dimostrare che tali costi siano incrementali rispetto ai costi effettivi considerati nell'anno base di cui al precedente punto 9.2, nonché l'effettiva imprevedibilità ed eccezionalità degli eventi considerati o, con riferimento ai mutamenti normativi, le eventuali attività già svolte e le ulteriori attività che si rendono necessarie in applicazione di detta nuova normativa;
- b) richiedere, in via eccezionale a fronte della realizzazione e messa in esercizio di nuove infrastrutture, il riconoscimento di una componente di ricavo RT_{NI}^E a copertura di costi incrementali qualora i costi operativi effettivi a consuntivo (nell'anno $t-2$ rispetto all'anno tariffario) risultino superiori ai costi operativi che sarebbero riconosciuti nell'anno t , nella misura in cui tale differenza di costi sia effettivamente riconducibile, sulla base delle evidenze risultanti dalla contabilità analitica dell'impresa, all'esercizio delle nuove infrastrutture; le imprese che presentano istanza per il riconoscimento di tali costi incrementali sono tenute a garantirne la separata evidenza contabile e la diretta riconducibilità alle nuove infrastrutture realizzate, nonché dimostrarne la pertinenza al servizio e che tali costi siano incrementali rispetto ai costi operativi complessivamente riconosciuti (incluse le eventuali quote residue di *profit sharing*); tali costi sono riconosciuti esclusivamente nel caso in cui

risultino compatibili con i principi di economicità ed efficienza del servizio.

S 6. Osservazioni in merito alla determinazione e aggiornamento dei costi operativi riconosciuti.

10 Costi relativi al sistema di *Emission Trading*

- 10.1 Con riferimento ai costi per l'approvvigionamento dei titoli del sistema *Emission Trading* (di seguito: ETS), pur ritenendo che il gestore della rete debba essere neutrale rispetto al rischio prezzo associato all'acquisto di tali titoli, anche alla luce dell'incertezza legata all'evoluzione in atto in tale ambito, l'Autorità considera opportuno introdurre specifici criteri regolatori che incentivino il gestore ad adottare comportamenti virtuosi volti a ridurre le emissioni di CO₂.
- 10.2 A tal proposito, l'Autorità è orientata ad introdurre un criterio specifico per il riconoscimento dei costi relativi all'acquisto sul mercato dei titoli ETS, in sostanziale analogia con il criterio di riconoscimento dei costi relativi all'approvvigionamento di risorse per la copertura di perdite e al GNC (cfr. successivo capitolo 11), ossia determinando un quantitativo *standard* e coprendo il rischio di prezzo associato all'approvvigionamento di tale quantitativo.
- 10.3 In particolare, si ritiene opportuno prevedere che per il primo anno del periodo regolatorio sia individuato dall'Autorità, su proposta dell'impresa di trasporto, un opportuno *driver* per la quantificazione dei titoli ETS necessari in un determinato anno (quale, a titolo esemplificativo, i volumi trasportati sulla rete o il grado di utilizzo delle centrali di compressione). Il quantitativo annuale di titoli ETS riconoscibili ai fini tariffari sarebbe determinato come il prodotto tra il quantitativo unitario e una stima del *driver* per l'anno tariffario, al netto delle quote eventualmente ottenute a titolo gratuito. Il costo annuale riconosciuto sarebbe determinato come valorizzazione del quantitativo annuale, determinata sulla base del valore medio, registrato nell'ultimo anno disponibile, dei prezzi risultanti dalle aste pubbliche europee dei titoli ETS.
- 10.4 Con riferimento a ciascun anno tariffario t , l'Autorità intende introdurre un meccanismo di correzione *ex-post* del costo riconosciuto (a valere sul costo riconosciuto relativo all'anno $t+2$) per tener conto:
- a) dell'eventuale differenza tra il valore del *driver* di riferimento stimato per l'anno tariffario, e il valore a consuntivo del medesimo *driver*;
 - b) dell'eventuale differenza tra il valore medio dei prezzi ETS utilizzato ai fini della valorizzazione, e il valore medio effettivamente registrato nell'anno tariffario.

S 7. Osservazioni in merito ai costi relativi al sistema di *Emission Trading*.

11 Trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato

11.1 Ai fini del trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato, si conferma l'orientamento di superare l'attuale assetto che prevede il riconoscimento in natura di questi quantitativi da parte degli utenti alle imprese di trasporto, e prevedere che le imprese di trasporto si approvvigionino dei quantitativi necessari nell'ambito del mercato centralizzato del gas naturale. I costi sostenuti dalle imprese di trasporto per l'approvvigionamento di queste risorse saranno quindi coperti attraverso la componente tariffaria del trasporto a copertura dei costi variabili.

Quantitativi di gas riconosciuti a copertura di perdite, autoconsumi, e GNC

Perdite di rete

11.2 Con riferimento alle perdite tecniche di rete, anche in relazione agli obiettivi di contenimento delle emissioni di gas climalteranti, si conferma l'orientamento di procedere al completamento del quadro regolatorio prospettato nel 4PRT, prevedendo l'introduzione di incentivi per la riduzione dei livelli di perdite fisiche e contabili nei punti di riconsegna della rete di trasporto. L'Autorità è orientata a confermare la determinazione del livello di perdite riconosciuto attraverso fattori di emissione efficienti per unità impiantistica, sulla base dei fattori unitari oggi vigenti, riportati nella seguente Tabella 5. L'Autorità si riserva la possibilità di valutare eventuali esigenze di revisione dei fattori di emissione in esito alla valutazione degli esiti delle campagne di misura effettuate dall'impresa maggiore di trasporto in applicazione delle disposizioni di cui al comma 4.5 della deliberazione 514/2013/R/GAS.

Tabella 5: Fattori di emissione efficienti (deliberazioni 514/2013/R/GAS E 575/2017/R/GAS)

	Livello di pressione massima di esercizio (P)			
	P \geq 12 bar		P<12 bar	
	Fattore di emissione F _E	Unità di misura	Fattore di emissione F _E	Unità di misura
Emissioni Fuggitive				
<i>Pipeline</i>	5,290	Smc/km/a	0,529	Smc/km/a
Nodi	16 890	Smc/sorgente/a		
Stazioni PIG	10 200	Smc/sorgente/a		
Stazione R&R ¹	10 810	Smc/sorgente/a		
Centrali di compressione	4 018	Smc/MW/a	-	-
Stazioni di Regolazione e Misura (REMI) ^{1,2}	3 500	Smc/sorgente/a	350	Smc/sorgente/a
Emissioni Pneumatiche				

Rete (valvole ad azionamento pneumatico)	136	Smc/sorgente/a	13,6	Smc/sorgente/a
Stazioni R&R	25 900	Smc/sorgente/a		
Centrali di compressione	2 102	Smc/MW/a	-	
Impianto per la misura della composizione gas	1 571	Smc/sorgente/a	157,1	Smc/sorgente/a
Emissioni da Ventato				
Rete, R&R e REMI	204,5	Smc/km/a	20,45	Smc/km/a
Centrali	1 521	Smc/MW/a	-	

Nota 1 - nel caso di sistemi di regolazione e riduzione (R&R) e di regolazione e misura (REMI) la pressione da considerare è quella in ingresso all'impianto.

Nota 2 – il valore indicato si riferisce alla parte di impianto interna al perimetro della rete: nel caso dei punti di riconsegna la parte “a monte” del misuratore, per punti di immissione la parte di impianto “a valle” del misuratore”.

Autoconsumi

- 11.3 L'Autorità intende confermare la disciplina per la determinazione dei quantitativi riconosciuti a copertura degli autoconsumi, che prevede che le imprese di trasporto definiscano *ex ante*, sulla base degli assetti di rete previsti, i quantitativi di gas necessari alla copertura di tale fabbisogno.

Gas non contabilizzato

- 11.4 Per quanto concerne il trattamento delle perdite contabili (il cosiddetto gas non contabilizzato, GNC), l'Autorità, anche in considerazione delle oscillazioni del GNC da un anno all'altro, intende riconoscere in ciascun anno del periodo regolatorio un livello di GNC medio, determinato sulla base dei livelli di GNC registrati negli ultimi anni, senza prevedere (in coerenza con gli attuali criteri regolatori) nessun meccanismo di correzione del rischio quantità al fine di incentivare le imprese di trasporto a mettere in atto tutte le azioni necessarie a migliorare la qualità e affidabilità dei dati di misura e ad indurre un contenimento dei valori di GNC, nell'ottica di un graduale riduzione di tale voce di costo.
- 11.5 In particolare, si conferma l'orientamento già prospettato di determinare tale valore *standard* sulla base del valore medio annuale effettivamente registrato nel corso del periodo 2014 - 2018, con l'esclusione del valore massimo e del valore minimo registrato, prevedendo inoltre che tale valore sia aggiornato in ciascun anno del periodo regolatorio. Tale proposta consente di tener conto delle oscillazioni annuali del GNC, garantendo comunque – con l'esclusione dei valori massimi e minimi – una adeguata stabilità tariffaria. A solo titolo indicativo, sulla base dei dati oggi disponibili con riferimento al periodo 2014-2017, il GNC riconosciuto a livello di sistema risulterebbe pari a 693.335 GJ.

Valorizzazione di autoconsumi, perdite e GNC

- 11.6 Per quanto riguarda la valorizzazione dei quantitativi riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC, l’Autorità è intenzionata a basarsi sulle quotazioni disponibili dei prodotti a termine con consegna al PSV nell’anno tariffario, tenendo conto del profilo con le quali tali risorse si rendono necessarie.
- 11.7 Al fine di mantenere inalterato il profilo di rischio delle imprese in relazione a tali componenti di ricavo, si conferma l’orientamento di introdurre adeguati meccanismi di copertura del rischio prezzo che neutralizzino gli eventuali scostamenti tra il valore dei quantitativi riconosciuti ai fini tariffari in sede di definizione delle componenti di ricavo a copertura di autoconsumi, perdite e GNC⁷, valorizzati al prezzo effettivo di approvvigionamento, e gli importi riscossi dagli utenti in applicazione del corrispettivo unitario variabile a copertura di tali componenti di ricavo.
- 11.8 Con esclusivo riferimento agli autoconsumi, gli eventuali scostamenti tra quantità di gas riconosciute e quantità effettivamente consumate in un anno t , in analogia ai meccanismi oggi vigenti, sono conguagliati a valere sul livello di autoconsumo relativo all’anno $t+2$.

<p>S 8. <i>Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.</i></p>

12 Criteri di incentivazione dello sviluppo infrastrutturale

Incentivazione output-based per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto

- 12.1 L’Autorità conferma l’orientamento di superare, seppur in una logica di gradualità, gli attuali criteri di incentivazione *input-based* basati sulle maggiorazioni del tasso di remunerazione, e introdurre logiche di sviluppo maggiormente selettive, che tengano conto anche degli esiti delle valutazioni dei Piani.
- 12.2 Limitatamente agli investimenti che entrano in esercizio nella prima parte del 5PRT (anni 2020-2021), l’Autorità intende confermare i criteri di incentivazione basati sulla maggiorazione del tasso di remunerazione, prevedendo un meccanismo di incentivazione transitorio in base al quale gli interventi inclusi nei Piani con rapporto benefici/costi (elaborato in coerenza con i requisiti approvati con deliberazione 468/2018/R/GAS) superiore a 1,5 siano ammessi al meccanismo di incentivazione che prevede una remunerazione addizionale del 1% riconosciuta per 10 anni.

⁷ Per la sola componente AC, al fine di mantenere inalterato il profilo di rischio delle imprese di trasporto, rilevano i quantitativi di consuntivo e non i quantitativi riconosciuti ai fini tariffari.

- 12.3 Qualora gli interventi siano inclusi del Piano ma non presentino tutti gli elementi informativi necessari alla loro valutazione, il riconoscimento della maggiorazione della remunerazione è sospeso (l'intervento è ammesso in via transitoria alla sola remunerazione base a condizione che, nel successivo Piano, l'impresa di trasporto presenti tutti gli elementi necessari alla valutazione dell'intervento).
- 12.4 Sono esclusi dal meccanismo di incentivazione transitorio gli interventi:
- i. non inclusi nel Piano;
 - ii. inclusi nel Piano ma non rientranti nelle soglie per l'applicazione dell'analisi economica dei costi e dei benefici (cfr. Allegato A della deliberazione 468/2018/R/GAS);
 - iii. riconducibili a investimenti che il gestore è tenuto a realizzare in forza di disposizioni normative e/o regolatorie (es. allacciamenti);
 - iv. riconducibili ad investimenti di manutenzione, sostituzione o per la qualità e sicurezza della rete.
- 12.5 In via sperimentale, l'Autorità intende confermare l'opportunità di applicare, esclusivamente per il calcolo della remunerazione addizionale, un incentivo all'efficientamento dei costi di capitale, prevedendo che la maggiorazione del tasso di remunerazione sia riconosciuta sul valore minimo tra il costo di investimento effettivamente sostenuto e il costo di investimento stimato, come risultante dal più recente Piano.
- 12.6 Con riferimento agli investimenti che entreranno in esercizio negli anni 2022-2023, l'Autorità intende confermare l'orientamento a superare i meccanismi di incentivazione *input-based*. Le ipotesi relative a schemi di incentivazione da applicare a decorrere dal 2022 saranno oggetto di successivi documenti per la consultazione a partire dal 2019.
- 12.7 Si conferma inoltre l'opportunità di approfondire in tali documenti anche la possibilità di introdurre specifici meccanismi incentivanti con riferimento a progetti o applicazioni di natura particolarmente innovativa per l'attività di trasporto del gas naturale (con particolare riferimento a: iniziative volte a favorire il raggiungimento di obiettivi ambientali, quali la riduzione delle emissioni di CH₄ in atmosfera, mediante specifici meccanismi che incentivino le imprese a svolgere efficaci attività di controllo delle dispersioni nelle reti; progetti pilota per la sperimentazione di soluzioni innovative in grado di supportare la transizione energetica, quali l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto in relazione al biometano e altri *green gas* e i progetti P2G o di trasporto di idrogeno; ecc.). Al riguardo, si rimanda a quanto prospettato nella Sezione II del DCO 420/2018/R/GAS in materia di sperimentazione di utilizzi delle reti di trasporto in relazione a soluzioni tecnologiche innovative in grado di apportare benefici sistemici e ambientali all'intero settore energetico.

13 Copertura dei costi per il servizio di bilanciamento operativo della rete

- 13.1 L’Autorità intende confermare le attuali disposizioni in merito alle modalità di copertura dei costi relativi al servizio di bilanciamento operativo (fisico) della rete, che prevedono il riconoscimento, alle imprese che svolgono l’attività di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti, di una componente di ricavo per la copertura dei costi relativi a tale servizio.
- 13.2 In ragione del funzionamento del bilanciamento di merito economico (cfr. deliberazione 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS, e il relativo Allegato A recante il Testo Integrato del Bilanciamento, TIB) e delle modifiche in corso di valutazione relative alla gestione del gas per il funzionamento del sistema (autoconsumi, perdite, GNC), si ritiene non più necessario che il responsabile del bilanciamento disponga di capacità per il bilanciamento operativo della rete di trasporto, se non per la punta di modulazione oraria. Pertanto, si conferma l’orientamento di considerare nei costi relativi all’acquisto di capacità di stoccaggio da includere nel perimetro dei costi riconosciuti dell’attività di trasporto solo quelli relativi alla capacità di punta di erogazione per la modulazione oraria, escludendo i costi relativi alle prestazioni di punta di erogazione, punta di iniezione e spazio per il bilanciamento operativo della rete. Si rileva al riguardo che nell’ambito recente documento per la consultazione 20 settembre 2018, 462/2018/R/GAS, l’Autorità ha sottoposto a consultazione le modalità di approvvigionamento di tali risorse nell’ambito del mercato centralizzato gestito dal GME.

S 10. Osservazioni in merito ai ricavi per il servizio di bilanciamento.

14 Criteri per la determinazione dei ricavi di riferimento per le nuove imprese del trasporto

Nuove imprese di trasporto che realizzano infrastrutture di trasporto

- 14.1 Si conferma l’orientamento di introdurre specifiche disposizioni per la determinazione dei ricavi delle imprese di trasporto che avviano l’attività nel corso del periodo di regolazione, prevedendo che:
- la determinazione dei ricavi di riferimento per il primo anno di effettiva erogazione del servizio avvenga sulla base del valore degli incrementi patrimoniali relativi alle immobilizzazioni in esercizio presenti nel bilancio dell’esercizio precedente l’anno di presentazione della proposta tariffaria;
 - si tenga conto di eventuali costi pre-operativi sostenuti nella fase di *start-up* solo nella misura in cui tali costi siano stati capitalizzati;
 - siano inclusi gli eventuali *IPCO* sostenuti fino all’anno di avviamento dell’erogazione del servizio di trasporto, purché capitalizzati;

- d) per i primi due anni di attività (o comunque fino alla disponibilità di dati di consuntivo relativi ai costi operativi effettivi desumibili da un bilancio rappresentativo di un intero anno di esercizio), in assenza di dati certi in merito all'entità dei costi ricorrenti derivanti dallo svolgimento dell'attività di trasporto e dispacciamento, i costi operativi sono proposti dalle imprese e sottoposti a verifica da parte dell'Autorità; tale proposta deve essere supportata da un confronto con realtà simili o da evidenza di procedure di minimizzazione degli oneri;
- e) i ricavi riconosciuti siano riproporzionati applicando il criterio *pro die* in ragione del periodo in cui il servizio verrà reso effettivamente disponibile nel corso dell'anno.

Nuove imprese di trasporto che si costituiscono a seguito di riclassificazione di tratti di rete di distribuzione

- 14.2 Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto venga a costituirsi a seguito di una riclassificazione di tratti di rete di distribuzione, sarà salvaguardato il principio di invarianza dei costi per gli utenti del sistema del gas naturale: ogni riclassificazione delle reti esistenti non potrà determinare un incremento dei costi coperti dalle tariffe dei servizi infrastrutturali del gas naturale nel momento in cui tale riclassificazione diviene operativa. Non saranno pertanto riconosciuti nella tariffa di trasporto tratti di rete di distribuzione esistenti riclassificati in trasporto regionale, a meno che non ci sia una equivalente rinuncia, in termini di copertura dei costi, a valere sulla tariffa di distribuzione.
- 14.3 L'Autorità intende inoltre confermare il principio di non aggravio, per gli utenti del sistema, dei costi derivanti dalla mera riclassificazione delle reti; qualora sia dimostrabile che dalla riclassificazione delle reti si determini un incremento della redditività dell'impresa, l'Autorità si riserva la possibilità di limitarne il tasso di remunerazione al fine di garantire la stessa redditività che l'impresa aveva prima della riclassificazione.

S 11. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione del vincolo sui ricavi per nuove imprese.

15 Copertura dei costi relativi al servizio di misura del trasporto

- 15.1 Con riferimento ai criteri di riconoscimento dei costi e determinazione dei ricavi di riferimento per il servizio di misura del trasporto gas l'Autorità, in continuità con i criteri attualmente vigenti, intende confermare i criteri generali previsti per il servizio di trasporto, come sopra descritti.
- 15.2 Con particolar riferimento al livello di rischio del servizio di misura, si ritiene che non vi siano ragioni per applicare un valore differente del parametro β rispetto a quello del servizio di trasporto, in quanto tale attività continuerà ad essere svolta dalle imprese di trasporto congiuntamente con il servizio di

trasporto. Al riguardo, è necessario evidenziare che la proposta di introduzione di un fattore di copertura dei ricavi per il servizio di misura, rende di fatto i profili di rischio delle due attività analoghi.

- 15.3 Per quanto riguarda l'aggiornamento dei costi operativi riconosciuti relativi al servizio di misura di trasporto, si conferma l'orientamento di tener conto, ai fini dell'aggiornamento, esclusivamente del tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo, senza considerare alcun recupero di produttività (*X-factor*), in continuità con i criteri attualmente in vigore e in considerazione dei limitati margini di efficientamento nella fase di transizione derivante dalla prospettata riforma dell'assetto del servizio.
- 15.4 Per quanto riguarda gli scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e i ricavi definitivi, si conferma l'orientamento di considerare tali importi nell'ambito di uno specifico fattore correttivo dei ricavi per il servizio di misura (cfr. successivo punto 27.6).

PARTE III

ORIENTAMENTI IN MATERIA DI DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO

16 Premessa

- 16.1 La potestà tariffaria dell’Autorità in relazione alle infrastrutture nazionali di trasporto del gas naturale è esercitata nell’ambito della cornice regolamentare dell’Unione europea, che l’Autorità ha contribuito a definire *de iure condendo*. La revisione dei criteri di regolazione tariffaria per il SPRT 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 naturale.
- 16.2 In particolare, il sistema tariffario del servizio di trasporto che l’Autorità è chiamata a definire deve risultare coerente con le disposizioni di cui al 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. Ai sensi del Codice, 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.
- 16.3 Secondo le indicazioni del Codice TAR, nella definizione dei corrispettivi di trasporto 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.
- 16.4 Si riportano di seguito i principali orientamenti dell’Autorità in materia di determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto.

17 Identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari

- 17.1 Ai fini tariffari, secondo le disposizioni del Codice TAR, si distinguono servizi di trasporto e servizi non di trasporto.

Servizio di trasporto

- 17.2 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.

- 17.3 In Italia, il servizio di trasporto è articolato in un servizio di trasporto su rete nazionale dei gasdotti e in un servizio di trasporto su rete regionale. Con riferimento al trasporto sulle reti regionali, si ritiene che tale servizio soddisfi i requisiti per essere definito, ai sensi del Codice TAR, servizio di trasporto, e dunque che i relativi ricavi debbano essere allocati secondo la metodologia dei prezzi di riferimento.

Servizio di bilanciamento operativo della rete

- 17.4 Al fine di garantire il servizio di bilanciamento operativo (fisico) della rete, il responsabile del bilanciamento è tenuto ad acquisire le necessarie risorse in termini di capacità di stoccaggio, ed il relativo costo è riconosciuto nell'ambito dei ricavi di riferimento (cfr. precedente capitolo 13).
- 17.5 In continuità con i precedenti periodi di regolazione, e ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del Codice TAR, l'Autorità ritiene opportuno includere tale voce di ricavo nell'ambito dei ricavi relativi al servizio di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità.

Servizio di misura

- 17.6 L'Autorità è orientata a confermare l'orientamento di classificare il servizio di misura del trasporto come un servizio non di trasporto, in quanto non dipendente dal *driver* di costo della distanza. I criteri di allocazione dei costi di tale servizio agli utenti sono illustrati nella successiva Parte V.

Altri servizi

- 17.7 Per quanto riguarda i servizi cd. accessori, come identificati nell'ambito dei Codici di Rete delle imprese di trasporto (quali, ad esempio, l'allocazione e il trasferimento di capacità, la fatturazione, il bilanciamento fisico della rete, l'allocazione del gas, la gestione dei dati di trasporto, la gestione dei dati di misura, la gestione dei dati di qualità, la gestione delle emergenze di servizio, ecc.), l'Autorità ritiene che questi servizi – pur non essendo dipendenti dai *driver* di costo della capacità e della distanza – siano strettamente associati al servizio di trasporto e come tali siano offerti agli utenti del servizio congiuntamente a tale servizio. Pertanto, l'Autorità ritiene opportuno ricomprendere i costi di tali servizi nel servizio di trasporto, e dunque recuperarne i relativi costi mediante tariffe di trasporto.
- 17.8 L'Autorità ritiene che eventuali ulteriori servizi erogati dalle imprese di trasporto, i cd. servizi opzionali (cfr. capitolo 3, paragrafo 4, del Codice di Rete dell'impresa maggiore di trasporto), erogati ai sensi delle disposizioni del Codice di rete approvato dall'Autorità e i cui costi non sono riconosciuti

nell'ambito della tariffa di trasporto, debbano essere classificati quali servizi non di trasporto ed essere erogati a condizioni coerenti con i requisiti richiesti dal Codice TAR. Pertanto, le tariffe di tali servizi devono riflettere i costi sottostanti l'erogazione del servizio ed essere determinate in modo oggettivo, trasparente ed applicate in maniera non discriminatoria direttamente ai beneficiari del servizio.

S 12. Osservazioni in merito all'identificazione ai fini tariffari dei servizi forniti dalle imprese di trasporto e alla definizione del servizio di trasporto.

18 Struttura della tariffa per il servizio di trasporto

- 18.1 La tariffa per il servizio di trasporto risulta articolata in corrispettivi di capacità (CP_e e CP_u) e corrispettivi di *commodity* (CV e CV_{FC}).
- 18.2 L'inclusione delle reti regionali nell'ambito della metodologia dei prezzi di riferimento comporta la necessità di modificare la struttura tariffaria attualmente vigente, prevedendo in particolare il superamento del corrispettivo CR_r .
- 18.3 La tariffa di trasporto T per il servizio di trasporto continuo su base annuale per il 5PRT è data in particolare dalla seguente formula:

$$T = K_e * CP_e + K_u * CP_u + V_{CV} * CV + V_{CV_{fc}} * CV_{FC}$$

dove:

- K_e è la capacità conferita all'utente nel punto di entrata e della rete nazionale di gasdotti (ossia un punto di interconnessione con l'estero, di entrata da terminali di Gnl, di entrata da stoccaggi, di entrata da produzioni nazionali), espressa in metri cubi/giorno;
- CP_e è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto relativo ai conferimenti nel punto di entrata e della rete nazionale di gasdotti, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- K_u è la capacità conferita all'utente nel punto di uscita u della rete (ossia un punto di interconnessione con l'estero, di uscita verso stoccaggi, di riconsegna), espressa in metri cubi/giorno;
- CP_u è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto relativo ai conferimenti nel punto di uscita u della rete, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- V è il quantitativo di gas prelevato da un punto di uscita u della rete, espresso in metri cubi;
- V_{FC} è il quantitativo di gas prelevato da un punto di uscita u della rete, ad eccezione dei punti di uscita di interconnessione, espresso in metri cubi;
- CV è il corrispettivo unitario variabile, espresso in euro/metro cubo;

- CV_{FC} è il corrispettivo complementare unitario variabile per il recupero dei ricavi, espresso in euro/metro cubo.

18.4 I corrispettivi unitari facenti parte della tariffa T sono espressi con riferimento a un metro cubo standard di gas alla pressione assoluta di 1,01325 bar e alla temperatura di 15° C.

19 Allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto tra componenti tariffarie di capacità e variabili (ripartizione *capacity* – *commodity*)

Ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità (quota capacity)

- 19.1 In coerenza con le disposizioni del Codice TAR l’Autorità intende confermare il principio secondo cui le tariffe di trasporto applicate alla capacità siano finalizzate al recupero delle seguenti voci che concorrono alla determinazione dei ricavi di riferimento:
- a) adeguata remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori, incluse le eventuali maggiorazioni della remunerazione riconosciuti a titolo di incentivo per i nuovi investimenti sostenuti a partire dal secondo periodo di regolazione;
 - b) ammortamenti economico - tecnici;
 - c) costi sostenuti per il servizio di bilanciamento operativo del sistema.

Ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati (quota commodity)

Corrispettivo a copertura dei costi variabili

- 19.2 Con riferimento al corrispettivo a copertura dei costi variabili, si ritiene opportuno introdurre una componente applicata ai volumi trasportati a copertura dei costi variabili che sia:
- a) destinata alla copertura dei costi operativi riconosciuti, dei costi relativi al sistema di *Emission Trading* e dei costi per l’approvvigionamento dei quantitativi a copertura di autoconsumi, perdite e GNC;
 - b) applicata ai punti di uscita dalla rete di trasporto (e cioè nei punti di riconsegna, nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di interconnessione con le esportazioni).
- 19.3 Tale proposta corrisponde all’Ipotesi 2 prospettata nelle precedenti consultazioni; per un approfondimento si rimanda al successivo Box 1 .

Box 1 Orientamenti in merito alla copertura dei costi variabili

Nel DCO 182/2018/R/GAS sono state proposte tre ipotesi alternative in merito alla

copertura dei costi variabili:

- 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, eventualmente differenziato tra punti di entrata e punti di uscita.
- 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.
- Ipotesi 3: definizione di un unico corrispettivo unitario variabile, espresso in termini monetari, a copertura esclusivamente dei costi per il gas a copertura degli autoconsumi, delle perdite di rete e GNC, 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.

- 19.4 L'Autorità conferma l'orientamento secondo il quale il *driver* per il dimensionamento del corrispettivo per la copertura dei costi variabili sia definito 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, utilizzando:
- a) ai fini della determinazione dei corrispettivi per l'anno 2020, i volumi relativi all'anno 2018;
 - b) ai fini della determinazione dei corrispettivi per ciascun successivo anno t , i volumi relativi all'anno $t-2$.

S 13. Osservazioni in merito al perimetro di applicazione e al driver del corrispettivo per la copertura dei costi variabili.

Corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi

- 19.5 L'Autorità intende introdurre un nuovo corrispettivo complementare variabile CV_{FC} finalizzato al recupero dei ricavi, che sia:
- a) destinato alla copertura delle somme relative ai fattori correttivi FC^N e FC^R dei ricavi di *capacity*, e delle somme relative al fattore correttivo dei ricavi di *commodity*;
 - b) applicato, in coerenza con le disposizioni del Codice TAR, ai punti di riconsegna e ai punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio.
- 19.6 L'Autorità intende prevedere che il *driver* per il dimensionamento di tale corrispettivo sia definito 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 precedente punto 19.3 per il corrispettivo

per la copertura dei costi variabili, l’Autorità intende aggiornare tale valore con cadenza annuale.

S 14. Osservazioni in merito al corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi.

20 Allocazione dei costi da recuperare con componenti legate alla capacità tra punti di entrata e punti di uscita (ripartizione *entry-exit*)

- 20.1 L’Autorità intende confermare l’adozione di una ripartizione dei ricavi di rete nazionale tra corrispettivi di entrata e corrispettivi di uscita della componente *capacity* pari a 40/60, in coerenza con gli orientamenti sottoposti a consultazione (cfr. DCO 182/2018/R/GAS) e in analogia con quanto disposto per il periodo transitorio. 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. In termini generali, la scelta 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, e si ritiene possa contemperare gli obiettivi di favorire un ottimale sfruttamento delle infrastrutture esistenti e di garantire adeguata flessibilità tariffaria per gli utenti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto.
- 20.2 Al fine di tener conto dell’inclusione della rete regionale nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento (cfr. precedente capitolo 17), si ritiene opportuno adottare una ripartizione pari a 28/72, ossia 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 gli ultimi anni tariffari, 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 15. Osservazioni in merito alla ripartizione *entry/exit*.*

21 Metodologia dei prezzi di riferimento

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

- 21.1 La metodologia dei prezzi di riferimento individua i criteri per la determinazione dei corrispettivi legati alla capacità. A tal proposito, l’Autorità intende adottare la metodologia della distanza ponderata per la capacità (cd. *Capacity-Weighted*

Distance, CWD) come descritta all'articolo 8 del Codice TAR, utilizzando una ripartizione *entry/exit* pari a 28/72.

- 21.2 Tale proposta è in linea con l'Ipotesi 3 prospettata nelle precedenti consultazioni; per un approfondimento si rimanda al Box 2 .

Box 2 Orientamenti in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento

Nel DCO 182/2018/R/GAS sono state valutate metodologie di determinazione dei prezzi di riferimento alternative, con particolare attenzione all'inclusione o meno delle reti regionali nel perimetro di applicazione della metodologia; nello specifico, sono state proposte le seguenti ipotesi:

- Ipotesi 0: mantenimento della 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; adozione di una ripartizione *entry/exit* per i ricavi di rete nazionale pari a 40/60;
- 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*;
- 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;
- Ipotesi 3: rispetto all'Ipotesi 2, adozione di una ripartizione *entry/exit* pari a 28/72;
- 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.

- 21.3 La metodologia è applicata congiuntamente all'intero perimetro della rete dei gasdotti, dunque considerando sia la rete nazionale dei gasdotti sia la rete regionale dei gasdotti (cfr. punto 17.2). La corretta ripartizione dei ricavi tra le imprese di trasporto è garantita dai meccanismi di perequazione descritti al capitolo 26.

- 21.4 L'inclusione delle reti regionali all'interno della metodologia dei prezzi di riferimento impone la necessità di ridefinire il perimetro rilevante per i conferimenti di capacità. Al riguardo, si conferma l'orientamento di 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; pertanto, non sarebbero più effettuati conferimenti di capacità presso punti di uscita verso aree di prelievo. Il superamento dei conferimenti di capacità presso i punti di uscita verso aree di prelievo è coerente con gli orientamenti dell’Autorità in materia di conferimento della capacità ai punti di riconsegna della rete di trasporto (cfr. documento per la consultazione 1 marzo 2018, 114/2018/R/GAS) che prevedono un unico “prodotto *bundled*” della capacità di uscita e della capacità di riconsegna e 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).

- 21.5 In relazione al *driver* di costo della capacità, l’Autorità intende utilizzare la capacità prevista in conferimento in un determinato anno tariffario, determinata come media ponderata della capacità prevista in conferimento nei due anni termici rilevanti per tale anno. La stima è effettuata dall’impresa maggiore di trasporto sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento di presentazione della proposta tariffaria, ed è soggetta ad approvazione da parte dell’Autorità. Tale stima deve includere anche le previsioni relative ai conferimenti:
- a) di capacità infrannuale, tenuto conto del riproporzionamento su base annua nonché del livello dei moltiplicatori;
 - b) di capacità interrompibile, tenuto conto del relativo sconto applicato.
- 21.6 In relazione al *driver* di costo della distanza, l’Autorità intende utilizzare
- a) per la rete nazionale, la lunghezza fisica dei metanodotti che collegano, secondo il percorso più breve, un punto di entrata e un punto di uscita;
 - b) per la rete regionale, la distanza media dalla rete nazionale dei punti di riconsegna sottesi ad un’area di uscita, ponderata per le capacità previste in conferimento nei medesimi punti di riconsegna.
- 21.7 Sulla possibilità di aggregare i punti di entrata e/o di uscita, in sostanziale analogia ai criteri attualmente in vigore, si ritiene opportuno che:
- a) i 67 punti di entrata da produzioni nazionali siano aggregati in 10 punti di entrata da *hub* di produzione; per ciascun *hub*, la distanza verso i punti di uscita è determinata considerando la distanza dal punto di produzione più rappresentativo in termini di volumi immessi;
 - b) i circa 7.000 punti di riconsegna siano aggregati in 6 punti di uscita verso aree di prelievo; la distanza da ciascun punto di entrata a ciascun punto di uscita verso aree di prelievo è determinata come somma di:
 - i. una distanza di rete nazionale, determinata come distanza media dal punto di entrata ai punti di intercettazione e derivazioni importanti (PIDI) dell’area di prelievo, ponderata in funzione dei flussi in

- uscita da ciascun PIDI come risultanti da una simulazione dei flussi di gas nella rete alla punta di consumo;
- ii. la distanza di rete regionale dei punti di riconsegna riconducibili all'area di prelievo.
- 21.8 Per quanto riguarda la determinazione della distanza sulle reti regionali, sebbene il *driver* proposto (la distanza media dalla rete nazionale dei punti di riconsegna sottesi ad un'area di uscita, ponderata per le capacità) non sia rappresentativo dell'estensione di rete regionale sottostante un'area tariffaria, consente tuttavia di attribuire alle reti regionali una corretta ponderazione, essendo maggiormente rappresentativo del costo associato alla rete regionale in rapporto a quello associato alla rete nazionale. A parità di distanza percorsa, infatti, le tratte di rete nazionale presentano un costo significativamente più elevato rispetto alle tratte di rete regionale, a causa delle differenti caratteristiche dei metanodotti in termini di diametro e livelli di pressione. Inoltre, si consideri che le reti regionali sono fortemente magliate, e non è generalmente possibile individuare flussi prevalenti: i percorsi, e dunque le distanze tra due punti, possono risultare molto differenti in funzione dei diversi assetti di rete possibili. In questo senso, l'adozione di un parametro della distanza determinato come valore medio della distanza dei punti di riconsegna dalla rete nazionale dei gasdotti risulta, per quanto sintetico, corretto ai fini della metodologia dei prezzi di riferimento.

S 16. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità.

Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto di cui al Codice TAR

- 21.9 Rispetto ai corrispettivi come risultanti dalla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità, l'Autorità intende applicare alcuni aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto come previsti dal Codice TAR, nell'ordine come di seguito riportato.

Perequazione di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera b), del Codice TAR

- 21.10 Ai punti di entrata da e di uscita verso impianti di stoccaggio, in analogia ai criteri attualmente in vigore, è applicato un meccanismo perequativo che, a partire dai corrispettivi specifici per impianto di stoccaggio, determina:
- un unico corrispettivo di entrata, applicato a tutti i punti di entrata da impianti di stoccaggio;
 - un unico corrispettivo di uscita, applicato a tutti i punti di uscita verso impianti di stoccaggio.
- 21.11 L'applicazione di un unico corrispettivo di entrata e di un unico corrispettivo di uscita per l'intero *hub* di stoccaggio è coerente con i criteri per il conferimento di capacità di stoccaggio, e consente una migliore gestione integrata di tale servizio.

21.12 Inoltre, al fine di evitare eccessivi disallineamenti nei livelli dei corrispettivi dei punti di uscita nazionali, l'Autorità ritiene opportuno introdurre un aggiustamento dei corrispettivi risultanti dall'applicazione della metodologia in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 6, comma 4, punto b), del Codice TAR, equalizzando i corrispettivi relativi alle 6 aree di uscita, applicati a tutti i punti di riconsegna. Tale aggiustamento, che riguarda un gruppo omogeneo di punti come definito ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, del Codice TAR, consente, considerate la topologia della rete italiana e la mappatura dei flussi di gas, di evitare penalizzazioni riconducibili agli effetti connessi all'adozione di un approccio semplificato, quale quello della metodologia CWD, migliorando pertanto la *cost reflectivity*.

Aggiustamenti relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl di cui all'articolo 9 del Codice TAR

21.13 L'Autorità conferma l'orientamento di applicare uno sconto ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio, proponendo tuttavia, contrariamente a quanto indicato nella precedente consultazione (DCO 182/2018/R/GAS), uno sconto pari al 50% (anziché pari al 100%), ossia il valore minimo possibile ai sensi del Codice TAR. L'Autorità non ritiene infatti giustificabile uno sconto di maggiore entità in quanto, a fronte di un rilevante incremento degli altri corrispettivi di capacità, non si tradurrebbe in un diretto beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio: a tal proposito rilevano infatti le disposizioni della deliberazione 16 febbraio 2017, 64/2017/R/GAS secondo cui, dall'anno termico 2017/2018, i corrispettivi a copertura del costo della capacità di trasporto da e per stoccaggio non sono applicati agli utenti dello stoccaggio, bensì alle imprese che erogano tale servizio. Il costo relativo al servizio di trasporto da e per stoccaggio è, di fatto, coperto dai proventi derivanti dalle aste per l'assegnazione della capacità di stoccaggio o, nella misura in cui tali proventi non siano sufficienti, mediante l'applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV_{OS} ai punti di riconsegna.

21.14 L'Autorità conferma l'intenzione di non applicare alcuno sconto ai corrispettivi di trasporto da impianti di Gnl. Come già richiamato al precedente DCO 182/2018/R/GAS, l'applicazione di uno sconto ai punti di entrata interconnessi con gli impianti di rigassificazione potrebbe determinare un vantaggio competitivo di tali fonti di approvvigionamento del gas rispetto all'approvvigionamento via gasdotto, che si ritiene 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. Tale proposta, in ogni caso, rileva esclusivamente ai fini della determinazione delle tariffe per l'anno 2020 in quanto, ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 2, del Codice TAR, l'Autorità è tenuta a condurre una consultazione, e successivamente ad adottare e pubblicare, una decisione motivata - sul livello di tale sconto per ogni periodo tariffario.

Riproporzionamento di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera c), del Codice TAR

- 21.15 Al fine di garantire la copertura dei ricavi di riferimento relativi ai corrispettivi di capacità, l'Autorità è intenzionata a fare ricorso ad un meccanismo di riproporzionamento come previsto all'articolo 6, paragrafo 4, lettera c), del Codice TAR, per mezzo del quale i prezzi di riferimento, come risultanti dalla metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità e dall'applicazione degli aggiustamenti di cui al precedente punto 21.10, siano scalati moltiplicando i rispettivi valori per una costante, al fine di garantire la copertura dei ricavi di riferimento in relazione alle capacità previste in conferimento.
- 21.16 Tale meccanismo di riproporzionamento è, nei fatti, analogo a quello attualmente impiegato nella metodologia cd. "a matrice".

S 17. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto.

Riduzione dei corrispettivi per i punti di riconsegna

- 21.17 In esito alla consultazione, è emersa l'importanza di prevedere, in analogia ai criteri attualmente vigenti⁸, una distinta valorizzazione dei corrispettivi dei punti di uscita nazionali (ossia applicati ai punti di riconsegna) per le utenze i cui punti di riconsegna sono posti nella vicinanza della rete nazionale dei gasdotti, anche nel caso di inclusione della rete regionale all'interno della metodologia dei prezzi di riferimento. A tal fine l'Autorità, anche in coerenza con i principi del Codice TAR che identificano nella distanza uno dei principali *driver* di costo, intende confermare una forma di riduzione del corrispettivo di uscita in funzione della distanza, per i punti di riconsegna localizzati ad una distanza inferiore a 15 chilometri dalla rete nazionale.
- 21.18 Nel dettaglio, l'Autorità evidenzia l'opportunità di:
- a) suddividere i punti di riconsegna in 2 gruppi differenziati sulla base della distanza del punto di riconsegna dalla rete nazionale dei gasdotti, secondo la seguente articolazione:
 - i. Gruppo 1: fino a 14,9 km;
 - ii. Gruppo 2: da 15 km.
 - b) definire, a partire dal corrispettivo di uscita nazionale determinato in esito all'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, 2 corrispettivi distinti in funzione del gruppo di appartenenza in modo tale da:
 - i. applicare, al Gruppo 1, un valore del corrispettivo pari al 90% del corrispettivo applicato al Gruppo 2;

⁸ Cfr. riduzione del corrispettivo regionale *CRr* in funzione della distanza, di cui all'articolo 12 della *RTTG*.

- ii. mantenere invariato, rispetto all'applicazione di un corrispettivo unitario, il gettito complessivo.

21.19 Il valore del corrispettivo di uscita nazionale determinato in esito all'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento avrebbe dunque una natura indicativa, in quanto rappresenterebbe il corrispettivo medio ponderato applicato ai punti di riconsegna.

Valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento

21.20 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.

21.21 Si ritiene che la metodologia rappresentata nel presente documento di consultazione sia coerente con i requisiti di trasparenza e replicabilità della tariffa di cui al Codice TAR, in quanto:

- a) la metodologia è stata proposta, sebbene con una differente ripartizione *entry/exit*, quale metodologia cd. controfattuale nel Codice TAR; dunque, è stata ampiamente consultata e commentata nell'ambito del processo che ha portato all'approvazione di tale Codice;
- b) la metodologia si basa su un numero relativamente ristretto di parametri e assunzioni;
- c) in termini generali, il recupero delle somme relative ai fattori correttivi FC^R e FC^N mediante un corrispettivo variabile, in luogo della loro inclusione nei ricavi di riferimento, consente di ottenere una stima più accurata dei corrispettivi di capacità, non essendo questi influenzati da eventuali differenze tra capacità previste in conferimento e capacità effettivamente conferite relative agli anni precedenti.

21.22 La metodologia garantisce altresì un adeguato grado di *cost reflectivity*, in quanto utilizza i due *driver* di costo tipicamente associati al servizio di trasporto, ossia la capacità prevista in conferimento e la distanza. Da questo punto di vista, non si ritiene che l'aggregazione dei punti di entrata da produzioni nazionali e dei punti di uscita verso aree di prelievo, nonché l'equalizzazione dei corrispettivi di trasporto da e per stoccaggio e dei corrispettivi di uscita

nazionali, possa rappresentare una criticità in quanto, pur riducendo il grado di aderenza ai costi sottostanti, consente di ottenere maggiore semplicità tariffaria, anche a fronte di un elevato grado di complessità della rete, e un utilizzo del servizio di stoccaggio in modo maggiormente integrato. Si osserva infine come la ripartizione *entry-exit* adottata pari a 28/72 (cfr. precedente punto 20.2) risponda al principio di *cost-reflectivity* in quanto consente di ripartire in modo quasi simmetrico (40/60) i costi di rete nazionale tra punti di entrata e punti di uscita, e al tempo stesso di attribuire correttamente, nell'ambito della metodologia proposta, i costi delle reti regionali ai soli punti di uscita relativi ad utenti finali sul territorio italiano, evitando l'effetto riallocativo verso i punti di uscita transfrontalieri che invece si avrebbe con una ripartizione simmetrica.

- 21.23 L'Autorità ritiene che la metodologia proposta non generi sussidi incrociati tra gli utenti della rete, come anche evidenziato dal rispetto del *test* sulla valutazione della ripartizione dei costi tra utenti intra-sistemici ed utenti inter-sistemici. Da questo punto di vista, si osserva anche come l'inclusione delle reti regionali in un'unica metodologia non abbia l'esito di generare significativi spostamenti di costo verso i punti transfrontalieri, in quanto il costo associato alle reti regionali risulta attribuito primariamente ai punti di riconsegna. Per quanto riguarda l'equalizzazione dei corrispettivi di uscita nazionali applicati ai punti di riconsegna (cfr. punto 21.12), l'Autorità ritiene che tale aggiustamento consenta di evitare eccessivi disallineamenti nei livelli dei corrispettivi dei punti di uscita nazionali, e dunque penalizzazioni per specifiche aree di uscita riconducibili esclusivamente agli effetti connessi all'adozione di un approccio semplificato, quale quello della metodologia CWD; inoltre, tale aggiustamento produce effetti esclusivamente con riferimento agli utenti intra-sistemici, non alterando in alcun modo gli esiti della ripartizione dei costi di cui all'articolo 5 del Codice TAR.
- 21.24 Con riferimento al rischio-volume, la metodologia proposta garantisce una adeguata stabilità e certezza del gettito tariffario, limitando l'ammontare delle somme da recuperare mediante fattori correttivi. In relazione al rischio-volume specifico per i clienti finali sul territorio italiano connesso alla potenziale volatilità dei volumi di transito, si rileva come questo sia di entità modesta in quanto, con riferimento al sistema italiano, i volumi di gas naturale destinati alle esportazioni, rappresentano una quota molto ridotta dei volumi complessivamente immessi nel sistema (inferiore all'1%) e, pertanto, variazioni dei volumi di transito comporterebbero minime variazioni del gettito tariffario.
- 21.25 Sul principio di non distorsione degli scambi transfrontalieri, l'Autorità rileva come, rispetto all'attuale metodologia, quella proposta comporta un maggior allineamento sia dei corrispettivi di entrata sia dei corrispettivi di uscita relativi ai punti transfrontalieri. La riduzione del divario tra i corrispettivi minimi e massimi applicati in particolare ai punti di entrata consente altresì di ridurre le distorsioni nelle scelte di approvvigionamento, nell'ottica di favorire una maggiore competitività del mercato.

21.26 Infine, la scelta di attribuire alla componente *commodity* una quota di costo che include anche i fattori correttivi, e dunque maggiore rispetto a quella attuale, nonché di applicare tale componente ai soli punti di uscita, muove nella direzione di ottenere un maggior grado di flessibilità nell'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

S 18. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento.

PARTE IV

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

22 Consultazione su sconti, moltiplicatori e fattori stagionali di cui all'articolo 28 del Codice TAR

- 22.1 Ai sensi dell'articolo 28 del Codice TAR, contemporaneamente alla consultazione finale effettuata in conformità dell'articolo 26, paragrafo 1, del medesimo Codice, l'autorità nazionale di regolamentazione è tenuta a condurre una consultazione con le autorità omologhe di tutti gli Stati membri direttamente connessi e con le parti interessate sui seguenti aspetti: (a) il livello dei moltiplicatori; (b) se del caso, il livello dei fattori stagionali e i calcoli di cui all'articolo 15 del Codice TAR; (c) il livello degli sconti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, e all'articolo 16 del Codice TAR.
- 22.2 Per quanto riguarda il livello degli sconti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, ossia gli sconti applicati ai punti di entrata da impianti di Gnl, si rimanda al precedente punto 21.14.
- 22.3 Di seguito sono riportate le proposte dell'Autorità sul livello dei moltiplicatori, dei fattori stagionali, e dello sconto applicato alla capacità interrompibile. Tali proposte rilevano esclusivamente ai fini della determinazione delle tariffe per l'anno 2020 in quanto, ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 2, del Codice TAR, l'Autorità è tenuta a condurre una consultazione sul livello di tale sconto, e successivamente ad adottare e pubblicare una decisione motivata, per ogni periodo tariffario.

Moltiplicatori

- 22.4 L'Autorità è orientata a confermare i livelli dei moltiplicatori attualmente vigenti, anche al fine di incentivare conferimenti di maggior durata e favorire un utilizzo dell'infrastruttura anche in periodi non di punta dei consumi.
- 22.5 Al fine di garantire omogeneità nel livello dei moltiplicatori applicati ai punti transfrontalieri, si ritiene opportuno estendere l'applicazione dei moltiplicatori attualmente applicati ai punti di entrata anche ai punti di uscita verso l'estero (Tabella 6).

Tabella 6: Livello dei moltiplicatori per il 5PRT

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

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

Fattori stagionali

22.6 L'Autorità, in continuità con i criteri attualmente vigenti e tenendo conto degli esiti delle precedenti consultazioni, non ritiene necessaria l'introduzione di fattori stagionali.

Capacità interrompibile

22.7 La capacità di trasporto interrompibile è resa disponibile dall'impresa maggiore di trasporto nei punti di entrata e di uscita interconnessi con l'estero, secondo le modalità definite nel proprio Codice di rete, applicando corrispettivi di capacità ridotti rispetto a quelli applicati alla capacità di trasporto di tipo continuo. La riduzione attualmente applicata è pari al 15%, ed è determinata dall'impresa maggiore al fine di riflettere il rischio associato all'interruzione del servizio.

S 19. Osservazioni in merito a moltiplicatori, fattori stagionali e capacità interrompibile.

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

23.1 In materia di reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto esistente (cd. reti di trasporto isolate), l'Autorità è intenzionata a confermare in termini generali i principi esposti nei precedenti DCO, e in particolare l'esigenza di allocarne il costo esclusivamente ai rispettivi utenti del servizio di trasporto.

23.2 In materia di metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento, si ritiene che tale metodologia 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.

S 20. Osservazioni in merito al trattamento tariffario delle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale.

PARTE V

ORIENTAMENTI IN MATERIA DI ARTICOLAZIONE TARIFFARIA DEL SERVIZIO DI MISURA DEL TRASPORTO

24 Introduzione

- 24.1 Con la deliberazione 82/2017/R/GAS, in sede di avvio del procedimento per 5PRT, l'Autorità ha, tra l'altro, evidenziato l'opportunità di procedere ad un riordino dell'assetto e delle responsabilità nell'erogazione del servizio di misura sull'intero perimetro del trasporto del gas naturale e di definire i requisiti funzionali minimi impiantistici e manutentivi dei sistemi di misura nei punti di ingresso e di uscita su tali reti.
- 24.2 Nell'ambito del DCO 413/2017/R/GAS, l'Autorità ha espresso l'orientamento di attribuire all'impresa maggiore di trasporto i seguenti compiti:
- rilevare, raccogliere e validare i dati di misura dei flussi in entrata e uscita dalla rete (cd. attività di *meter reading*), indipendentemente dalla titolarità dell'impianto di misura; i soggetti titolari dell'impianto di misura, intestatari delle funzioni di installazione e manutenzione dei misuratori (cd. attività di *metering*), devono pertanto rendere disponibili tali dati all'impresa maggiore di trasporto;
 - presidiare l'affidabilità dei dati di misura che vengono raccolti; a tale scopo, l'impresa maggiore di trasporto deve disporre di poteri di individuazione dei requisiti prestazionali minimi degli impianti di misura.
- 24.3 Ferma restando la necessità di procedere ad un riassetto complessivo delle responsabilità e delle modalità di erogazione (requisiti minimi funzionali e impiantistici, obblighi manutentivi, strumenti di *enforcement*, ecc.) dell'attività di misura del trasporto, che sarà oggetto di specifico documento per la consultazione, nella presente Parte V si presentano gli orientamenti dell'Autorità in materia di articolazione tariffaria dell'attività di misura del trasporto.

25 Articolazione tariffaria del servizio di misura

- 25.1 L'Autorità intende adottare un'articolazione tariffaria del servizio di misura del trasporto, classificato come servizio non di trasporto, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del Codice TAR. In particolare, le tariffe devono rispecchiare i costi, essere non discriminatorie, oggettive e trasparenti, ed 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. Con riferimento in particolare al trattamento degli impianti di misura nella titolarità dei clienti finali, l'Autorità intende adottare un'articolazione tariffaria che assicuri, per tali utenti, la neutralità nella scelta tra (i) mantenere la proprietà dell'impianto;

- oppure (ii) cederne la titolarità all'impresa di trasporto, a fronte del pagamento di un corrispettivo.
- 25.2 Sulla base di quanto sopra, si ritiene opportuno adottare la seguente articolazione tariffaria:
- a) una componente CM^T , analoga a quella attualmente in vigore, a copertura delle attività di *meter reading* (che nelle previsioni dell'Autorità rimane necessariamente in capo all'impresa maggiore di trasporto) e di *metering* nella diretta responsabilità dell'impresa di trasporto; tale componente, espressa in euro/anno/Smc/g, si applica a tutti i punti di riconsegna, ed è determinata come rapporto tra:
 - i. i costi di capitale e i costi operativi relativi all'attività di misura, al netto dei costi di capitale relativi agli impianti di misura presso i clienti finali;
 - ii. le capacità previste in conferimento nei punti di riconsegna.
 - b) una componente CM^{CF} a copertura dell'attività di *metering* sui punti di riconsegna dei clienti finali, espressa in euro/anno/Smc/g, applicata ai soli punti di riconsegna nei quali la titolarità dell'impianto di misura sia stata ceduta all'impresa di trasporto; la componente è determinata come rapporto tra:
 - i. i costi di capitale relativi agli impianti di misura presso i clienti finali;
 - ii. le capacità previste in conferimento nei punti di riconsegna dei clienti finali che hanno ceduto l'impianto di misura all'impresa di trasporto.
- 25.3 La componente CM^T è definita unica a livello nazionale. La ripartizione tra le imprese di trasporto dei ricavi derivanti dall'applicazione della componente CM^T è demandata alle imprese di trasporto, che ne definiscono in via contrattuale le modalità.
- 25.4 I clienti finali che mantengono la titolarità dell'impianto di misura, pur non essendo tenuti alla corresponsione della componente CM^{CF} , saranno tenuti a garantire il rispetto dei requisiti impiantistici, funzionali e manutentivi definiti in esito al completamento del riassetto di cui al precedente punto 24.3.
- 25.5 La componente CM^{CF} sarà determinata in esito ad una specifica istruttoria su costi relativi agli impianti di misura ceduti alle imprese di trasporto e le capacità associate ai relativi punti di riconsegna.

S 21. Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria del servizio di misura.

PARTE VI

MECCANISMI PEREQUATIVI E CORRETTIVI DEI RICAVI

26 Perequazione dei ricavi

- 26.1 L'applicazione di corrispettivi definiti a livello nazionale rende necessaria l'introduzione di specifici meccanismi di perequazione dei ricavi finalizzati ad assicurare a ciascuna impresa di trasporto un gettito coerente con i propri ricavi di riferimento.
- 26.2 Per quanto riguarda la perequazione dei corrispettivi di capacità, l'inclusione delle reti regionali nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento (cfr. punto 17.2) rende necessario:
- a) definire un meccanismo di perequazione dei ricavi relativi al gettito associato ai corrispettivi di uscita CP_u (T^{CU}), finalizzato a trasferire la quota-parte dei ricavi di pertinenza della rete nazionale dalle imprese di trasporto regionale (che effettuerebbero i conferimenti presso i punti di riconsegna, riscuotendo il corrispettivo di uscita) alle imprese di trasporto nazionale;
 - b) modificare conseguentemente il meccanismo di perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale (T^{CR}).
- 26.3 A tal fine, si conferma l'orientamento di scomporre, ai soli fini della gestione degli importi di perequazione, il corrispettivo di uscita CP_u in due corrispettivi virtuali:
- a) un corrispettivo virtuale CP_u^R , riferito ai ricavi di rete regionale, definito pari al rapporto tra i ricavi di rete regionale complessivi e le capacità previste in conferimento ai punti di riconsegna;
 - b) un corrispettivo virtuale CP_u^N , riferito ai ricavi di rete nazionale, definito come $CP_u^N = (CP_u - CP_u^R)$.
- 26.4 La quota parte di gettito associato ai corrispettivi di uscita relativa ai ricavi di rete nazionale, nel caso di punti di riconsegna nella titolarità di imprese di trasporto regionale, deve essere trasferita alle imprese di trasporto nazionale. A tal fine, è possibile individuare un ammontare di perequazione T^{CU} relativo al corrispettivo di uscita CP_u , che l'impresa di trasporto i è tenuta a trasferire mensilmente all'impresa maggiore di trasporto, pari a:

$$T_i^{CU} = CP_u^N \cdot (\text{Capacità conferita})$$

- 26.5 Una volta enucleato dal gettito associato ai corrispettivi di uscita la quota parte di gettito relativa ai ricavi di rete nazionale, è possibile confermare i meccanismi di perequazione vigenti con riferimento ai ricavi regionali, finalizzati a garantire a ciascuna impresa un gettito commisurato all'ammontare dei propri ricavi riconosciuti relativi alla rete regionale. In particolare, l'ammontare di

perequazione T^{CR} dell'impresa i relativo ai ricavi di rete regionale sarebbe pari a:

$$T_i^{CR} = (REF_i^{CU} - T_i^{CU}) - RICT_i^{CR}$$

dove:

- REF_i^{CU} è l'ammontare dei ricavi effettivamente conseguiti nell'anno t , calcolati applicando il corrispettivo di capacità CP_u alle capacità effettivamente conferite;
- T_i^{CU} è l'ammontare di perequazione dell'impresa i relativo al corrispettivo di uscita CP_u ;
- $RICT_i^{CR}$ è l'ammontare dei ricavi di trasporto di competenza dell'anno t spettanti all'impresa di trasporto, calcolato applicando un corrispettivo specifico d'impresa alle capacità effettivamente conferite.

26.6 L'Autorità, in coerenza con i meccanismi attualmente vigenti, ritiene opportuno che la perequazione di cui al precedente punto 26.5 sia gestita da Cassa, a valere sul "Conto squilibri perequazione trasporto". Per quanto riguarda le tempistiche di regolazione delle partite di perequazione, si ritiene che la perequazione T^{CR} sia effettuata su base annuale.

26.7 L'Autorità ritiene che, in analogia ai meccanismi attualmente vigenti, possa essere demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi tra imprese la ripartizione

- a) del gettito di rete nazionale tra le imprese di trasporto titolari di rete nazionale, anche con riferimento alla perequazione di cui al precedente punto 26.4;
- b) del gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo variabile CV ;
- c) del gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo di misura CM^T .

S 22. Osservazioni in merito ai criteri di perequazione dei ricavi.

27 Fattori correttivi

27.1 L'Autorità è orientata a confermare, nella sostanza, i meccanismi di copertura del rischio associato al gettito derivante dall'applicazione dei corrispettivi di trasporto, ossia il fattore correttivo a copertura del rischio associato alle variazioni delle capacità di trasporto conferite rispetto a quelle previste, nonché il meccanismo di copertura del rischio associato alle variazioni dei volumi di gas effettivamente prelevati dalla rete rispetto a quelli utilizzati ai fini del dimensionamento del corrispettivo variabile CV . L'Autorità intende inoltre introdurre uno specifico fattore correttivo dei ricavi del servizio di misura.

Gestione a regime dei fattori correttivi

- 27.2 L'Autorità è intenzionata a confermare, nella sostanza, le attuali modalità di determinazione dei fattori correttivi dei ricavi FC^R e FC^N , finalizzati a coprire gli eventuali scostamenti tra i ricavi di riferimento in via definitiva per l'anno t , determinati in coerenza con quanto precedentemente rappresentato nella Parte II, e i ricavi effettivamente conseguiti nel medesimo anno, opportunamente perequati ai sensi del precedente capitolo 26.
- 27.3 In particolare, i fattori correttivi dei ricavi sono determinati al fine di assicurare alle imprese di trasporto il gettito derivante dall'applicazione dei corrispettivi di capacità, nel caso in cui si verificano degli scostamenti tra le capacità previste in conferimento, rilevanti ai fini della determinazione dei corrispettivi CPE e CPu , e le capacità effettivamente conferite. I fattori correttivi tengono inoltre conto:
- a) di eventuali scostamenti tra i ricavi determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e quelli definitivi determinati sulla base dei dati consuntivo (cfr. precedente paragrafo 6.6);
 - b) dei ricavi di scostamento derivanti dall'applicazione dei corrispettivi di scostamento nei punti di entrata e uscita della rete di trasporto.
- 27.4 A differenza del meccanismo attualmente in vigore, che presuppone l'inclusione di tali fattori correttivi nei ricavi di riferimento dell'anno $t+2$, si ritiene opportuno che la regolazione di tali partite economiche avvenga, nell'anno $t+1$, mediante l'apposito "Conto oneri trasporto" istituito presso Cassa, il cui gettito è finanziato mediante l'applicazione del nuovo corrispettivo complementare variabile CV_{FC} (cfr. punto 19.5). Ciò consentirebbe di ridurre l'intervallo temporale per la compensazione, tra imprese di trasporto e sistema, delle partite relative al fattore correttivo e, al contempo, di contenere le oscillazioni tariffarie del corrispettivo CV_{FC} .
- 27.5 L'Autorità, pur ritenendo opportuno confermare la proposta di aggiornamento annuale del volume di riferimento utilizzato per il dimensionamento di tale corrispettivo (cfr. punto 19.3), intende confermare, in analogia con i criteri attualmente vigenti, la cd. perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile CV , al fine di limitarne la volatilità rispetto ai volumi di gas trasportati. In particolare, si ritiene opportuno confermare l'applicazione di un fattore correttivo dei ricavi di *commodity*, ossia derivanti dall'applicazione del corrispettivo variabile CV , che opera qualora, rispetto ai volumi di riferimento, si registrino a consuntivo variazioni eccedenti, in più o in meno, una franchigia pari al 4%.
- 27.6 Per quanto riguarda il servizio di misura del trasporto, l'Autorità conferma l'introduzione di uno specifico fattore di copertura dei ricavi di riferimento FC^M , finalizzato a coprire gli eventuali scostamenti tra i ricavi di riferimento in via definitiva per l'anno t (determinati sulla base degli incrementi patrimoniali di consumi relativi all'anno $t-1$) e i ricavi effettivamente conseguiti nel medesimo anno, opportunamente perequati. A differenza dei fattori correttivi per il servizio

di trasporto, il fattore di copertura per il servizio di misura sarebbe considerato ai fini della determinazione dei ricavi di riferimento per l'anno $t+2$.

Gestione delle somme riconducibili a fattori correttivi pregressi

27.7 Con riferimento alla gestione delle somme relative ai fattori correttivi pregressi, ossia maturate fino all'anno 2018 e quindi rilevanti per le tariffe dell'anno 2020, l'Autorità intende utilizzare tali somme al fine di mitigare i potenziali effetti sui corrispettivi di capacità derivanti dal mutato contesto regolatorio del 5PRT e limitare le conseguenti discontinuità tariffarie. Tale disposizione avrebbe carattere esclusivamente transitorio e riguarderebbe le sole somme già maturate. L'Autorità si riserva di valutare, in sede di determinazione delle tariffe relative al 2020, considerare l'intero importo dei fattori correttivi pregressi per il 2020 o di spalmare tale importo su due anni, con l'obiettivo di adottare la soluzione che garantisca il risultato migliore in termini di stabilità dei livelli tariffari (al riguardo, si consideri che le informazioni riportate nella successiva Parte VII sono determinate considerando un valore dei ricavi di riferimento per l'anno 2020 al netto dell'importo dei fattori correttivi già noti).

S 23. Osservazioni in merito alla gestione a regime dei fattori correttivi.

S 24. Osservazioni in merito alla gestione delle somme riconducibili a fattori correttivi pregressi.

PARTE VII

ULTERIORI OBBLIGHI INFORMATIVI AI SENSI DEL CODICE TAR

28 Premessa

- 28.1 Nella presente Parte VII, in coerenza con i requisiti di trasparenza del Codice TAR, si rendono disponibili gli ulteriori dati e informazioni che, ai sensi dell'articolo 26 del medesimo Codice, devono essere pubblicate nella consultazione finale dei criteri di regolazione per il 5PRT.
- 28.2 Si evidenzia che le stime dei ricavi e dei livelli tariffari riportate nella presente Parte VII, riflettendo specifiche assunzioni sulla stima dei ricavi di riferimento e delle capacità previste in conferimento, sono da intendersi come indicative, in coerenza con quanto esplicitamente previsto dall'articolo 26, paragrafo 1, lettere a), punto iii., e lettere b) e d), e, pertanto, non vincolano in alcun modo l'Autorità o possono costituire affidamenti futuri per gli utenti del trasporto.

29 Informazioni sulle caratteristiche tecniche della rete di trasporto

- 29.1 In ottemperanza all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a), punto i), del Codice TAR, sono di seguito riportate le informazioni di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), punti i), iv) e v), del medesimo Codice TAR, ossia:
- a) la capacità contrattuale prevista ai punti di entrata e di uscita (Tabella 7);
 - b) la rappresentazione strutturale della rete di trasporto con adeguato grado di dettaglio (Figura 1);
 - c) informazioni tecniche aggiuntive sulla rete di trasporto, ad esempio la lunghezza e il diametro dei gasdotti e la potenza delle stazioni di compressione (da Tabella 8 a Tabella 10).

Tabella 7: Capacità previste in conferimento per l'anno 2020 (MSmc/g)

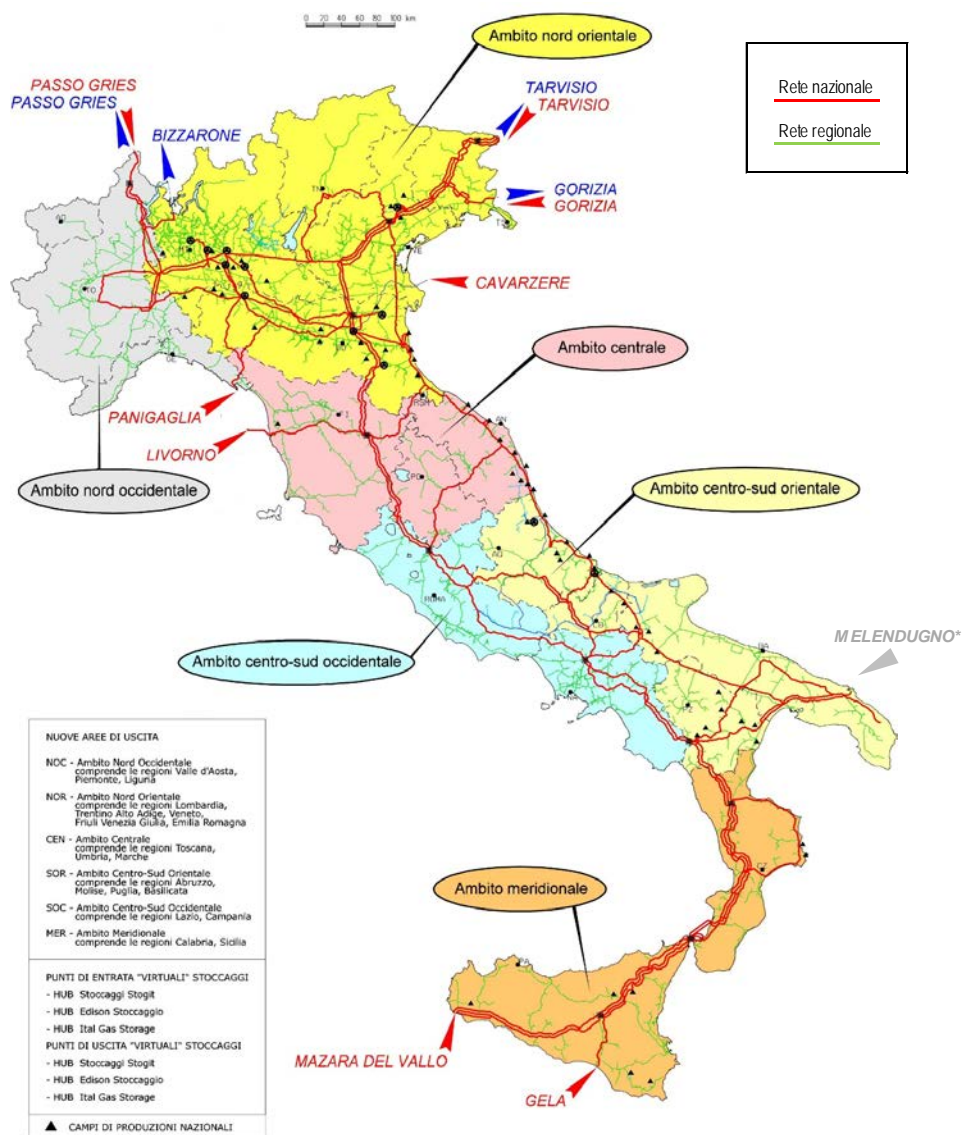
Punti di entrata		Punti di uscita	
Mazara del Vallo Entry (*)	51.150	NOC Nord Occidentale	62.003
Gela Entry	16.000	NOR Nord Orientale	238.064
Passo Gries (CH) Entry	12.000	CEN Centrale	46.159
Tarvisio (AT) Entry (*)	88.700	SOR Centro-sud Orientale	42.322
Gorizia (SI) Entry	0	SOC Centro-sud Occidentale	44.817
Melendugno TAP Entry	2.400	MER Meridionale	34.143
GNL Panigaglia	11.000	San Salvo Exit	18.579
GNL Cavarzere	26.400	Sabbioncello Exit	6.593
GNL OLT Livorno	15.000	Minerbio Exit	13.186
Hub 1 - Ripalta	116	Sergnano Exit	13.186
Hub 2 - Ravenna	3.073	Settala Exit	6.593
Hub 3 - Rubicone	1.143	Brugherio Exit	3.956
Hub 4 - Falconara	4.216	Ripalta Exit	12.527
Hub 5 - Pineto	1.929	Corte Exit	9.890
Hub 6 - S.Salvo	81	Collalto Exit	3.661
Hub 7 - Candela	179	Cellino Exit	676
Hub 8 - Monte Alpi	3.144	Castel Bolognese Exit	2.388
Hub 9 - Crotone	1.215	Bordolano Exit	9.890
Hub 10 - Gagliano	227	Cornegliano Exit	17.820
San Salvo Entry	22.918	Bizzarone (CH) Exit	800
Sabbioncello Entry	8.594	Gorizia (SI) Exit	0
Minerbio Entry	22.440	R. S. Marino Exit	400
Sergnano Entry	21.645	Passo Gries (CH) Exit	2.767
Settala Entry	15.756	Tarvisio (AT) Exit	0
Brugherio Entry	3.820		
Ripalta Entry	10.981		
Corte Entry	5.252		
Collalto Entry	4.478		
Cellino Entry	827		
Castel Bolognese Entry	2.920		
Bordolano Entry	8.594		
Cornegliano Entry	13.500		

Fonte: Snam Rete Gas S.p.a.

(*) La capacità prevista in conferimento ai punti di entrata di Mazara del Vallo e di Passo Gries include anche le capacità oggetto di rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. reshuffling) ai sensi della deliberazione 28 settembre 2017, 666/2017/R/GAS, rispettivamente pari a 24.150 MSmc/g e 2.700 MSmc/g. Tali capacità non sono state considerate ai fini del riproporzionamento di cui al punto 21.15.

Figura 1: Rappresentazione della rete dei gasdotti⁹

Rete dei gasdotti



Fonte: Snam Rete Gas S.p.a.

* Il punto di entrata indicato come "Melendugno" fa riferimento al punto di entrata nella rete nazionale dei gasdotti dal gasdotto Trans-Adriatic Pipeline (TAP), attualmente in fase di realizzazione.

⁹ Per ulteriori dettagli sulla rete si rimanda alle seguenti pagine del sito internet di Snam Rete Gas:
http://www.snam.it/it/trasporto/Processi_Online/ReteSnamReteGas/informazioni/rete-srg/index_rete.html
http://www.snam.it/it/trasporto/Processi_Online/ReteSnamReteGas/informazioni/rete-nazionale-gasdotti/1_rete-naz-gasd.html.

Tabella 8: Consistenza della rete (2018)

diametro (mm)	lunghezza della rete (km)		
	nazionale	regionale	TOT
inferiore a 200	20	11.013	11.033
da 200 a 400	351	9.898	10.248
da 400 a 600	2.118	2.677	4.795
da 600 a 800	1.120	906	2.027
da 800 a 1.000	881	134	1.014
da 1.000 a 1.200	5.531	0	5.531
oltre 1.200	243	-	243
TOT	10.264	24.627	34.892

Fonte: Snam Rete Gas S.p.a.

Tabella 9: Potenza delle centrali di compressione

	Potenza meccanica (MW)
MASERA	33,0
ISTRANA	67,4
MALBORGHETTO	91,0
MESSINA	154,6
ENNA	93,4
TARSIA	93,7
GALLESE	70,1
MELIZZANO	94,0
TERRANUOVA B.	42,5
MONTESANO	93,4
POGGIO RENATICO	68,3
MINERBIO (*)	24,0
SERGNANO (*)	36,0
TOT	961,3

Le potenze sono riferite alle condizioni ISO: 1013,25 mBar, 15 °C. Dati aggiornati al 31 dicembre 2017.

(*) Le centrali di Minerbio e Sergnano sono previste entrare in esercizio nel corso del 2018.

Fonte: Snam Rete Gas S.p.a.

Tabella 10: Parametri rilevanti per i principali punti di entrata

	Capacità tecnica anno 2020 ^(B) (MSmc/g)	Volumi medi giornalieri anno 2017 ^(C) (MSmc)
Passo Gries	64,4	19,8
Tarvisio	110,6	30,1
Gorizia	4,0	0,1
Mazara del Vallo ^(A)	106,6	51,7
Gela ^(A)	42,7	12,7
GNL Panigaglia	13,0	1,7
GNL Cavarzere	26,4	18,8
GNL Livorno	15,0	2,5

^(A)La capacità conferibile e la capacità disponibile nei punti di Mazara del vallo e Gela indicati includono 27,3 MSmc/g di capacità concorrente ai sensi del Codice di rete. ^(B)Capacità di trasporto di tipo continuo. ^(C)Valori medi giornalieri anno 2017, espressi in milioni di mc da 38,1 MJ.

30 Informazioni indicative sui ricavi

30.1 In ottemperanza all'articolo 26, paragrafo 1, lettera b), del Codice TAR, nella successiva Tabella 11 sono riportate le informazioni indicative di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b), punti i), iv) e v), del medesimo Codice TAR, ossia:

- i ricavi previsti del gestore del sistema di trasporto;
- i ricavi relativi ai servizi di trasporto, con indicazione dei ricavi da recuperare mediante tariffe applicate alla capacità e ricavi da recuperare mediante tariffe applicate ai volumi;
- le seguenti ripartizioni dei ricavi per i servizi di trasporto:
 - la ripartizione capacità-volumi trasportati, ossia la suddivisione tra i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate alla capacità e i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate ai volumi trasportati;
 - la ripartizione entrata-uscita, ossia la suddivisione tra i ricavi derivanti da tariffe di trasporto associate alla capacità su tutti i punti di entrata e i ricavi derivanti da tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di uscita;
 - la ripartizione intrasistemico-interistemico, ossia la suddivisione tra i ricavi provenienti dall'uso della rete intrasistemico sia sui punti di entrata che sui punti di uscita e i ricavi provenienti dall'uso della rete interistemico sia sui punti di entrata che sui punti di uscita, il cui calcolo è effettuato come indicato all'articolo 5 del Codice TAR.

30.2 Nella medesima Tabella 11 sono altresì riportati i ricavi indicativi per il servizio di misura del trasporto, classificato come servizio non di trasporto.

Tabella 11: Informazioni richieste ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, lettera b), del Codice TAR

(Valori in milioni di €)	2020
Ricavi indicativi previsti dei gestori del sistema di trasporto	2.101
Ricavi indicativi relativi ai servizi di trasporto	2.059
da recuperare mediante tariffe applicate alla capacità	1.758
<i>ai punti di entrata</i>	492
<i>ai punti di uscita</i>	1.266
da recuperare mediante tariffe applicate ai volumi	301
Ripartizione capacità-volumi trasportati	85 / 15
Ripartizione entry-exit	28 / 72
Ripartizione intrasistemico-intersistemico	99,7 / 0,3
Ricavi indicativi relativi ai servizi non di trasporto (misura)	42

La stima dei ricavi per l'anno 2020 è stata effettuata sulla base delle seguenti assunzioni: valore del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto (WACC) pari a 5,4%, pari al valore vigente nel 2018; valore del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevante per l'aggiornamento del valore dei cespiti per l'anno 2020 pari a 1%; valorizzazione dei quantitativi riconosciuti a copertura di perdite, autoconsumi e GNC pari a 6 €/GJ. La stima tiene altresì conto dei nuovi investimenti che, sulla base delle informazioni trasmesse dai gestori, si prevede concorreranno al valore del capitale investito riconosciuto, nonché dei cespiti che esauriscono la propria vita utile.

I ricavi di riferimento da recuperare mediante le tariffe applicate in capacità sono stati determinati al netto delle somme relative ai fattori correttivi pregressi già note (cfr. punto 27.7).

I ricavi di riferimento indicativi da recuperare mediante le tariffe applicate ai volumi sono stati determinati aggiornando con il metodo del price-cap il costo operativo riconosciuto nel 2019 anziché in applicazione dei criteri di cui al capitolo 9, non essendo disponibili tutti gli elementi informativi.

31 Informazioni indicative sui corrispettivi

Corrispettivi di capacità

31.1 In ottemperanza all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a), punti iii) e iv) del Codice TAR, nella successiva Tabella 12 sono riportati:

- a) i prezzi di riferimento approvati per l'anno 2019;
- b) i prezzi di riferimento indicativi per l'anno 2020, calcolati secondo la metodologia di cui all'articolo 8 del Codice TAR;
- c) i prezzi di riferimento indicativi per l'anno 2020, calcolati secondo la metodologia proposta nell'ambito della presente consultazione.

Tabella 12: Confronto metodologie dei prezzi di riferimento

		[euro/anno/Smc/giorno]	Corrispettivi approvati per l'anno 2019	Corrispettivi indicativi per l'anno 2020 determinati secondo la metodologia di cui art. 8 Codice TAR	Corrispettivi indicativi per l'anno 2020 determinati secondo la metodologia proposta	Δ 2019	Δ art. 8 Codice TAR			
Entry	Mazara del Vallo Entry	€	3,797131	€	7,0	€	3,9	3%	-44%	
	Gela Entry	€	3,454935	€	6,4	€	3,6	4%	-44%	
	Passo Gries (CH) Entry	€	0,690045	€	2,8	€	1,5	123%	-44%	
	Tarvisio (AT) Entry	€	1,146643	€	2,8	€	1,6	37%	-44%	
	Gorizia (SI) Entry	€	0,798560	€	2,6	€	1,5	85%	-44%	
	Melendugno TAP Entry		-	€	4,9	€	2,7	-	-44%	
	GNL Cavarzere	€	0,578877	€	2,0	€	1,1	95%	-44%	
	GNL OLT Livorno	€	0,349267	€	2,8	€	1,6	344%	-44%	
	GNL Panigaglia	€	0,285901	€	2,2	€	1,2	334%	-44%	
	Produzione Hub 1 - Ripalta	€	0,092522	€	1,8	€	1,0	970%	-44%	
	Produzione Hub 2 - Ravenna	€	0,131684	€	1,8	€	1,0	667%	-44%	
	Produzione Hub 3 - Rubicone	€	0,092522	€	1,9	€	1,1	1035%	-44%	
	Produzione Hub 4 - Falconara	€	0,233335	€	2,1	€	1,2	410%	-44%	
	Produzione Hub 5 - Pineto	€	0,252999	€	2,5	€	1,4	453%	-44%	
	Produzione Hub 6 - S.Salvo	€	0,344684	€	2,9	€	1,6	367%	-44%	
	Produzione Hub 7 - Candela	€	0,670955	€	3,3	€	1,9	176%	-44%	
	Produzione Hub 8 - Monte Alpi	€	1,328570	€	4,3	€	2,4	80%	-44%	
	Produzione Hub 9 - Crotone	€	1,709427	€	4,9	€	2,7	60%	-44%	
	Produzione Hub 10 - Gagliano	€	3,196717	€	6,0	€	3,4	5%	-44%	
	Stoccaggio Hub Entry	€	0,189256	€	1,0	€	0,6	191%	-44%	
Exit	Uscita nazionale (PDR)	NOC Nord Occidentale (*)	€	2,831105	€	1,7	€	2,4	-14%	44%
		NOR Nord Orientale (*)	€	2,407965					1%	44%
		CEN Centrale (*)	€	2,780830					-13%	44%
		SOR Centro-sud Orientale (*)	€	2,645612					-8%	44%
		SOC Centro-sud Occidentale (*)	€	2,463092					-2%	44%
		MER Meridionale (*)	€	2,334659					4%	44%
	Stoccaggio Hub Exit	€	0,619650	€	0,7	€	1,0	66%	44%	
	Bizzarone (CH) Exit	€	3,598777	€	1,8	€	2,6	-27%	44%	
	Gorizia (SI) Exit	€	1,891253	€	1,6	€	2,3	21%	44%	
	R. S. Marino Exit	€	3,645859	€	1,3	€	1,9	-48%	44%	
	Passo Gries (CH) Exit	€	2,107685	€	2,0	€	2,9	38%	44%	
Tarvisio (AT) Exit	€	0,845674	€	2,0	€	2,9	245%	44%		

(*) Al fine di garantire la confrontabilità con la metodologia proposta nell'ambito della presente consultazione, i corrispettivi di uscita per l'anno 2019 relativi alle aree di riconsegna sono stati rideterminati considerando sia i ricavi di rete regionale che quelli di rete nazionale, utilizzando come driver le capacità previste in riconsegna, senza considerare gli effetti della riduzione per i punti di riconsegna localizzati entro 15 chilometri dalla RNG.

I corrispettivi indicativi delle aree di uscita nazionali (PDR) risultanti dall'applicazione delle metodologie CWD (con entry/exit 50/50 e 28/72) relativi all'anno 2020, rappresentati esclusivamente ai fini del confronto tra le differenti metodologie, non tengono conto della riduzione per i punti di riconsegna localizzati entro 15 chilometri dalla RNG, per i quali si rimanda alla successiva Tabella 13.

I prezzi di riferimento indicativi per l'anno 2020 sono stati determinati sulla base dei ricavi stimati per l'anno 2020, utilizzando come driver la migliore stima della capacità prevista in conferimento al momento di pubblicazione del presente documento. In sede di approvazione delle tariffe per l'anno 2020 saranno utilizzati i valori di capacità prevista più aggiornati.

- 31.2 Nella successiva Tabella 13 sono riportati gli esiti della riduzione del corrispettivo di uscita nazionale applicato ai punti di riconsegna situati ad una distanza dalla rete nazionale di gasdotti inferiore a 15 km, in coerenza con gli orientamenti espressi nel precedente punto 21.18; in particolare, ai punti di riconsegna situati entro i 15 km dalla rete nazionale è applicato un corrispettivo di uscita pari al 90% di quello applicato agli altri punti.

Tabella 13: Corrispettivo di uscita nazionale applicato ai punti di riconsegna

	Corrispettivi indicativi per l'anno 2020 determinati secondo la metodologia proposta	
	punti entro 15 km da RNG	punti oltre 15 km da RNG
Corrispettivo di uscita nazionale (PDR)	2,29	2,54

- 31.3 Per quanto riguarda la differenza nel livello delle tariffe di trasporto tra i corrispettivi approvati per l'anno 2019 e quelli indicativi per l'anno 2020 secondo la metodologia proposta, si osserva che:
- tale differenza è dovuta in larga misura all'adozione di una differente metodologia dei prezzi di riferimento, ossia la metodologia cd. "a matrice" per l'anno 2019, e la metodologia CWD per l'anno 2020; in particolare, a differenza della metodologia a matrice attualmente impiegata, la metodologia della CWD, attribuisce, a parità di chilometri, lo stesso peso a tutti i percorsi tra punti di entrata e punti di uscita, in quanto non considera (i) il diverso costo unitario di investimento associato alle tratte di metanodotto in un determinato percorso; (ii) l'attribuzione di una quota di costo ridotta per le tratte di metanodotto che, nella simulazione dei flussi alla punta di consumo, risultano in controflusso; la conseguenza è una modifica nell'allocazione dei costi tra i punti di entrata risultante in una tendenziale convergenza dei corrispettivi verso il valore medio;
 - per i punti di entrata, una parte significativa dell'incremento è dovuto alla riduzione delle capacità complessivamente previste in conferimento per l'anno 2020 rispetto all'anno 2019 (-7,9%), in gran parte dovuta all'esclusione, dalle capacità previste in conferimento considerate ai fini del riproporzionamento di cui al punto 21.15, delle capacità oggetto di rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. *reshuffling*) ai sensi del deliberazione 28 settembre 2017, 666/2017/R/GAS¹⁰ (in quanto tali

¹⁰ Con deliberazione 666/2017/R/GAS, l'Autorità ha introdotto disposizioni che consentono ai titolari di capacità di trasporto di lungo periodo presso i punti di interconnessione con l'estero sottoscritti prima

capacità non concorrono alla copertura dei ricavi di riferimento del trasporto);

- c) per i punti di uscita, una parte della variazione è dovuta alle maggiori capacità previste in conferimento rispetto all'anno 2019 (+2,6%);
- d) parte della variazione, che incide in misura proporzionale su tutti i corrispettivi, è dovuta alla differenza tra i ricavi di capacità previsti al 2020 rispetto a quelli approvati per l'anno 2019, pari a circa +2,9%.

31.4 Per quanto riguarda il confronto tra i corrispettivi indicativi per l'anno 2020 secondo la metodologia proposta e quelli determinati sulla base della metodologia di cui all'articolo 8 del Codice TAR, si osserva che la differenza (-44% sui corrispettivi di *entry*, +44% sui corrispettivi di *exit*) è dovuta esclusivamente alla diversa ripartizione *entry/exit*, pari a 28/72 nella metodologia proposta (in luogo di 50/50).

Corrispettivi variabili e tariffe non di trasporto

31.5 In ottemperanza all'articolo 26, comma 1, lettera a), del Codice TAR, nella successiva Tabella 14 sono riportati i valori indicativi di:

- tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati;
- tariffe per il servizio di misura del trasporto.

Tabella 14: Altri corrispettivi

	Valore indicativo per anno 2020	
Corrispettivo a copertura dei costi variabili CV (€/Smc)	€	0,0035
Corrispettivo di misura CM^T (€/a/Smc/g)	€	0,0903

I corrispettivi sono stati determinati sulla base dei ricavi stimati per l'anno 2020. Il corrispettivo a copertura dei costi variabili è stato determinato utilizzando come driver i volumi relativi all'anno 2017; in sede di approvazione delle tariffe per l'anno 2020, saranno utilizzati i dati relativi all'anno 2018. Il corrispettivo di misura è stato determinato utilizzando come driver la migliore stima della capacità prevista in conferimento al momento di pubblicazione del presente documento. In sede di approvazione delle tariffe per l'anno 2020 saranno utilizzati i valori di capacità prevista più aggiornati.

dell'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 984/2013 di rimodulare nel tempo i propri diritti di trasporto; in particolare, tale deliberazione ha previsto la facoltà per gli utenti di non utilizzare, in tutto o in parte, la capacità contrattualizzata relativa agli anni termici 2017-2018 e successivi e la possibilità di riutilizzarla, presso il medesimo punto di interconnessione, entro il terzo anno termico successivo alla scadenza del contratto pluriennale.

32 Ripartizione dei costi

- 32.1 Nella successiva Tabella 15 sono riportati i risultati, le componenti e i dettagli della ripartizione dei costi di cui all'articolo 5 del Codice TAR, sulla base dei valori indicativi dei corrispettivi per l'anno 2020.

Tabella 15: Valutazione della ripartizione dei costi di cui art. 5.1 Codice TAR

<i>Revenue</i> ^{intra} _{cap}	€ 1.741.324.257	<i>Revenue</i> ^{intra} _{comm}	€ 300.436.270
<i>Revenue</i> ^{cross} _{cap}	€ 16.419.481	<i>Revenue</i> ^{cross} _{comm}	€ 626.212
<i>Driver</i> ^{intra} _{cap}	541.882.179	<i>Driver</i> ^{intra} _{comm}	167.829
<i>Driver</i> ^{cross} _{cap}	5.044.790	<i>Driver</i> ^{cross} _{comm}	354
<i>Ratio</i> ^{intra} _{cap}	0,32%	<i>Ratio</i> ^{intra} _{comm}	179013,84%
<i>Ratio</i> ^{cross} _{cap}	0,33%	<i>Ratio</i> ^{cross} _{comm}	176680,67%
<i>Comp</i> _{cap}	1,28%	<i>Comp</i> _{comm}	1,31%

33 Modello tariffario semplificato

- 33.1 Contestualmente alla pubblicazione del presente documento per la consultazione l'impresa maggiore di trasporto, in coerenza l'impostazione adottata nella deliberazione 30 novembre 2017, 794/2017/R/GAS, renderà disponibile, unitamente alla versione in inglese del presente documento, un modello tariffario semplificato che permetta agli utenti della rete di calcolare, in via indicativa, le tariffe di trasporto applicabili per l'anno 2020 (coerenti con quelle presentate nella Tabella 12) e per gli anni successivi.