

DELIBERAZIONE 22 DICEMBRE 2020

569/2020/R/GAS

**REVISIONE DEI CRITERI DI RICONOSCIMENTO DEL GAS NON CONTABILIZZATO (GNC)
SULLE RETI DI TRASPORTO E CONSEGUENTI MODIFICHE ALLA RTTG**

**L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA
RETI E AMBIENTE**

Nella 1139^a riunione del 22 dicembre 2020

VISTI:

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale;
- il Regolamento (CE) 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, in materia di condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale;
- il regolamento (UE) 312/2014 della Commissione, del 26 marzo 2014, che istituisce un codice di rete relativo al bilanciamento del gas nelle reti di trasporto;
- il Regolamento (UE) 460/2017 della Commissione, del 16 marzo 2017, che istituisce un Codice di rete relativo a strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas (di seguito: Codice TAR);
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e s.m.i.;
- la legge 23 agosto 2004, n. 239 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 e s.m.i.;
- la deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 17 luglio 2002, 137/02 e s.m.i.;
- la deliberazione dell'Autorità 14 novembre 2013, 514/2013/R/GAS (di seguito: deliberazione 514/2013/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (RTTG 4PRT);
- la deliberazione dell'Autorità 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS e il relativo Allegato A e s.m.i. (di seguito: TIB);
- la deliberazione dell'Autorità 23 febbraio 2017, 82/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 82/2017/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 3 agosto 2017, 575/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 575/2017/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (RTTG 2018-2019);
- la deliberazione dell'Autorità 28 marzo 2019, 114/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 114/2019/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (di seguito: RTTG 5PRT);
- la deliberazione dell'Autorità 28 maggio 2019, 201/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 201/2019/R/GAS);

- la deliberazione dell’Autorità 10 dicembre 2019, 522/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 522/2019/R/GAS);
- la deliberazione dell’Autorità 19 dicembre 2019, 554/2019/R/GAS e il relativo Allegato A e s.m.i. (RQTG 5PRT);
- la deliberazione dell’Autorità 28 luglio 2020, 291/2020/R/GAS (di seguito: deliberazione 291/2020/R/GAS);
- il documento per la consultazione 3 novembre 2020, 437/2020/R/GAS (di seguito: DCO 437/2020/R/GAS);
- la comunicazione di Snam Rete Gas S.p.A. del 20 ottobre 2020 (prot. Autorità A/33606 del 20 ottobre 2020).

CONSIDERATO CHE:

- nel periodo 2014-2019, ai sensi della RTTG 4PRT (per gli anni 2014-2017) e della RTTG 2018-2019, il quantitativo di Gas Non Contabilizzato (GNC) riconosciuto è stato determinato pari a 2.753.109 GJ (corrispondenti a circa 72 milioni Smc di gas a potere calorifico superiore pari a 38,1 MJ/Smc) per ciascun anno del periodo, sulla base del valore medio registrato negli anni 2011-2012;
- i criteri di regolazione vigenti nel medesimo periodo 2014-2019 non prevedevano forme di sterilizzazione del rischio derivante dagli scostamenti tra il quantitativo riconosciuto e i quantitativi effettivi, anche al fine di incentivare l’impresa maggiore di trasporto a raggiungere ulteriori incrementi di efficienza dei costi e migliorare la qualità e affidabilità dei dati di misura sulla rete di trasporto;
- con la deliberazione 114/2019/R/GAS l’Autorità ha riformato, per il periodo 2020-2023 (5PRT), il previgente criterio di riconoscimento dei quantitativi di GNC, superandone il riconoscimento in natura e prevedendo che le imprese di trasporto si approvvigionino dei quantitativi necessari nell’ambito del mercato centralizzato del gas naturale, con l’obiettivo di ridurre il rischio volume associato a tale voce di ricavo, pur mantenendo un incentivo per 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; in particolare:
 - a) in ciascun anno del 5PRT i quantitativi di GNC riconosciuti sono pari alla media dei quantitativi di GNC effettivamente registrati negli ultimi quattro anni disponibili;
 - b) i quantitativi di gas riconosciuti a copertura del GNC sono valorizzati sulla base del prezzo medio ponderato dei prodotti a termine con consegna al PSV nell’anno tariffario di riferimento, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell’anno; le differenze tra il valore tariffario riconosciuto e il costo effettivo di approvvigionamento sono regolate nell’ambito del meccanismo di neutralità definito all’articolo 8 del TIB;
- con il punto 6 della deliberazione 201/2019/R/GAS, l’Autorità, in considerazione della richiesta di Snam Rete Gas S.p.A. presentata nell’ambito della proposta tariffaria per l’anno 2020 di introduzione di un meccanismo di neutralizzazione del rischio connesso alle oscillazioni di GNC a fronte dell’impegno di avviare con

urgenza un Piano di riassetto dell'attività di misura, ha dato mandato alla Direzione Infrastrutture, Energia e *Unbundling*, in collaborazione con la Direzione Mercati Energia all'Ingrosso e Sostenibilità Ambientale, di proseguire gli approfondimenti in materia di riassetto dell'attività di misura, valutando contestualmente l'istanza formulata da Snam Rete Gas S.p.A. in relazione alle modalità di riconoscimento dei costi del GNC definite con deliberazione 114/2019/R/GAS;

- con la deliberazione 522/2019/R/GAS l'Autorità ha definito, nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione 82/2017/R/GAS, principi e obiettivi in materia di riassetto dell'attività di misura sulla rete di trasporto; nelle premesse di tale deliberazione l'Autorità ha evidenziato come sussista un legame tra l'affidabilità e l'adeguatezza delle misure dei flussi di gas rilevati in entrata e in uscita dalla rete di trasporto e il livello di GNC riscontrato sulla medesima rete e che, di conseguenza, il riassetto dell'attività di misura persegue tra l'altro l'obiettivo generale di ridurre il livello del GNC attraverso una responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti nella gestione di tale attività;
- in data 27 maggio 2020 la società Snam Rete Gas S.p.A., ai sensi di quanto previsto dal punto 1 della deliberazione 522/2019/R/GAS, ha sottoposto a consultazione pubblica un documento con le linee operative di intervento per il riassetto dell'attività di misura nei punti di entrata ed uscita della rete di trasporto, tenendo conto degli obiettivi e dei principi del riassetto dell'attività; e che tale processo di consultazione pubblica si è concluso in data 13 luglio 2020;
- sono in corso da parte dell'Autorità le attività istruttorie finalizzate a presentare, nell'ambito di uno specifico documento di consultazione che sarà reso disponibile orientativamente entro il primo trimestre del 2021, gli orientamenti finali dell'Autorità in tema di riassetto dell'attività di misura sulle reti di trasporto.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- la società Snam Rete Gas S.p.A. ha presentato, con comunicazione del 4 dicembre 2018 (prot. Autorità A/34724 del 6 dicembre 2018), come successivamente integrata in data 1 febbraio 2019 (prot. Autorità A/2733 del 4 febbraio 2019), 25 febbraio 2019 (prot. Autorità A/4893 del 26 febbraio 2019) e 18 luglio 2019 (prot. Autorità A/19357 del 19 luglio 2019), una richiesta di riconoscimento dei maggiori oneri per l'acquisto del gas a copertura del GNC relativi agli anni 2018 e 2019, risultanti in esito all'adeguamento tecnologico degli impianti di misura in alcuni punti di entrata della rete nazionale di gasdotti e all'aggiornamento del metodo di stima del fattore di comprimibilità utilizzato per la correzione dei volumi misurati alle condizioni standard;
- con comunicazione del 27 maggio 2020 (prot. Autorità A/16857 del 27 maggio 2020), Snam Rete Gas S.p.A. ha presentato all'Autorità, tra l'altro, uno studio delle possibili cause dell'incremento del GNC registrato negli ultimi anni; in tale comunicazione la società ha reiterato la richiesta di integrare le disposizioni vigenti per il 5PRT introducendo un meccanismo di conguaglio tra i volumi di GNC riconosciuti e quelli effettivamente registrati a consuntivo, prevedendo

eventualmente meccanismi di premialità residuale che incentivino al contenimento della spesa;

- con la deliberazione 291/2020/R/GAS, l’Autorità ha disposto un parziale riconoscimento dei maggiori oneri sostenuti dall’impresa maggiore di trasporto per l’approvvigionamento di GNC per gli anni 2018 e 2019, nella misura in cui tali maggiori quantitativi erano derivanti da interventi operati dall’impresa di trasporto al fine di migliorare la qualità e l’affidabilità della misura del gas in alcuni punti di entrata, e quindi nei limiti dell’incremento del GNC direttamente riconducibile all’aggiornamento dell’algoritmo di calcolo del fattore di comprimibilità del gas utilizzato per la correzione dei volumi misurati alle condizioni standard;
- con la medesima deliberazione, l’Autorità ha altresì disposto l’avvio di un procedimento per valutare un affinamento dei criteri di riconoscimento del GNC per il 5PRT, volto a rafforzarne la coerenza di funzionamento e la relativa stabilità, prevedendo che la forza incentivante del meccanismo sia comunque determinata sulla base di predefiniti corrispettivi unitari proporzionati alla remunerazione del servizio di misura, anziché al prezzo del gas, applicati ai volumi di GNC in eccesso o in difetto rispetto a quelli approvati tariffariamente; e che, ai sensi del punto 6 di tale deliberazione, il procedimento è previsto concludersi entro il 31 dicembre 2020;
- in data 3 novembre 2020, con il DCO 437/2020/R/GAS l’Autorità ha sottoposto a consultazione una proposta di revisione dei criteri di riconoscimento del GNC per il 5PRT; in particolare, l’Autorità ha prospettato una revisione del criterio di riconoscimento finalizzata a:
 - a) prevedere che l’impresa di trasporto possa conguagliare annualmente i quantitativi di GNC in eccesso o in difetto sulla base della medesima valorizzazione in vigore nell’anno in cui si è verificato lo scostamento;
 - b) rivedere il criterio di compartecipazione tra imprese di trasporto e utenti del sistema ai rischi derivanti dagli scostamenti tra GNC effettivo e riconosciuto, conservando la componente di incentivazione al contenimento dei livelli di GNC del meccanismo e consentendo allo stesso tempo di trasferire al sistema i benefici derivanti da riduzioni del GNC in tempi più rapidi rispetto al meccanismo attuale.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- nell’ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione, sono emerse le tematiche di seguito evidenziate;
- sull’analisi delle **possibili cause dell’incremento del GNC**:
 - a) diversi soggetti hanno evidenziato l’opportunità che l’impresa maggiore di trasporto svolga ulteriori analisi e studi sulle possibili cause dell’incremento del GNC verificatosi negli ultimi anni;
 - b) alcuni soggetti hanno evidenziato in particolare come i disallineamenti registrati non possano essere imputabili esclusivamente a determinate categorie di utenze (i cui impianti di misura sono peraltro tenuti a rispondere ai requisiti minimi di standard di qualità), sottolineando tra l’altro che la vetustà degli impianti di

- misura nei punti di riconsegna non di proprietà dell'impresa maggiore dovrebbe avere un effetto progressivo nel tempo e non improvviso;
- c) un'impresa di trasporto ha evidenziato come l'incremento del GNC possa derivare da una non adeguata gestione e manutenzione degli impianti di misura non di proprietà del trasportatore (es. mancata installazione di apparecchiature quali analizzatori, gascromatografi, densimetri e/o misuratori tarati alla pressione di esercizio e non a quella atmosferica, ecc.);
- sulle **finalità dell'intervento** proposto dall'Autorità, è stata evidenziata l'opportunità di procedere ad un intervento di mitigazione del rischio in capo alle imprese di trasporto solo qualora fosse dimostrato che le cause dell'incremento del GNC non siano a loro imputabili, e comunque a fronte di un loro concreto impegno alla riduzione del GNC, in particolare in esito al completamento del processo di riassetto dell'attività di misura;
 - sulle **caratteristiche del meccanismo** sono prevenute osservazioni critiche in particolare da Snam Rete Gas S.p.A., che ha evidenziato come non risulti equo esporre l'impresa maggiore di trasporto al rischio di mancata copertura di costi, determinati in larga parte da modalità di installazione, manutenzione e gestione di impianti fuori dal proprio perimetro di attività e in assenza di un quadro regolatorio che incentivi la corretta conduzione degli stessi da parte dei rispettivi titolari; in particolare, sono stati evidenziati i seguenti profili:
 - a) criticità sui criteri di determinazione del corrispettivo unitario per la valorizzazione degli scostamenti tra GNC effettivo e riconosciuto, e in particolare:
 - i l'utilizzo della media dei quantitativi di GNC registrati negli ultimi quattro anni, in luogo dei "volumi di gas complessivamente oggetto dell'attività di misura sulla rete di trasporto", pari a circa 70 miliardi di Smc;
 - ii l'utilizzo dei costi operativi riconosciuti per l'attività di misura, in luogo della relativa remunerazione prevista anche dalla deliberazione 291/2020/R/GAS;
 - b) un'esposizione unitaria residua in capo al trasportatore, pari a 7,6 €/MWh, eccessiva se confrontata con un corrispettivo medio a copertura dei costi per il servizio di misura dell'ordine di 0,05 €/MWh, ma comparabile al prezzo del gas naturale che, per il 2020, risulta pari mediamente a circa 10 €/MWh;
 - c) mancanza di leve necessarie per poter contenere il rischio derivante dalle oscillazioni di GNC che grava sul trasportatore, nelle more del completamento del riassetto della attività di misura;
 - d) un rischio residuo eccessivo, ritenendo al riguardo che uno schema di incentivazione dovrebbe prevedere una penalizzazione massima non superiore a 2 milioni di euro e premialità fino a 5 milioni di euro, laddove siano intraprese le azioni che saranno individuate al fine di favorire il contenimento dei quantitativi di GNC;
 - sulle **modalità applicative del meccanismo**, un'impresa di trasporto ha evidenziato l'opportunità di parametrare il conguaglio sulla base delle voci di ricavo riconosciuto a copertura del GNC specifiche di ciascuna impresa di trasporto;

- in materia di **trasparenza**:
 - a) diversi soggetti hanno richiesto all’Autorità di rendere trasparenti le modalità di calcolo di ciascun parametro del meccanismo di conguaglio, al fine di consentire agli operatori la stima degli impatti tariffari ai punti di uscita, nonché di rendere disponibili i prezzi utilizzati ai fini della valorizzazione tariffaria dei quantitativi di GNC riconosciuti (di cui al comma 8.3 della RTTG 5PRT);
 - b) un soggetto ha altresì richiesto che Snam Rete Gas S.p.A. pubblichi le informazioni sul bilancio della rete anche con evidenza separata del valore del GNC (e quindi non in forma aggregata con autoconsumi e perdite);
- sulla **futura evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC**, è stata evidenziata la necessità di mantenere comunque una componente di compartecipazione al rischio derivante dagli scostamenti tra GNC effettivo e riconosciuto tra imprese di trasporto e utenti del sistema, volta a incentivare il contenimento dei livelli di GNC.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- in relazione alle osservazioni pervenute:
 - a) sulle **possibili cause dell’incremento del GNC**, l’identificazione delle possibili determinanti del GNC e delle sue variazioni attraverso ulteriori studi e approfondimenti è un elemento imprescindibile;
 - b) sulle **finalità dell’intervento**, pur nelle more degli approfondimenti sulle possibili cause del GNC, i criteri di regolazione vigenti espongono le imprese di trasporto e il sistema ai rischi derivanti dalle oscillazioni dei livelli effettivi di GNC rispetto a quelli riconosciuti annualmente – fermo restando che il meccanismo di riconoscimento dei livelli di GNC sulla base della media mobile degli ultimi quattro anni consente di allineare, nel tempo, i livelli di GNC riconosciuto a quelli effettivi –, nonostante le determinanti del fenomeno non siano completamente sotto il controllo delle imprese di trasporto;
 - c) sulle **caratteristiche del meccanismo**:
 - i si reputano condivisibili le osservazioni in merito alla necessità di utilizzare la componente di ricavo a copertura della remunerazione del capitale per il servizio di misura ($RM_{CAPITALE}$) in luogo della componente a copertura dei costi operativi, sia ai fini della definizione dell’esposizione massima, sia ai fini del calcolo dell’esposizione unitaria;
 - ii per contro, non si reputano condivisibili le osservazioni in merito al *driver* da utilizzare per il calcolo della componente di esposizione unitaria, in quanto tale *driver* deve essere coerente rispetto ai volumi cui sarà poi applicato il corrispettivo; al riguardo, e coerentemente con la scelta di mantenere la componente di esposizione unitaria fissa per l’intero periodo di regolazione nonché con il criterio di riconoscimento dei livelli di GNC che, essendo basato sulla media mobile dei livelli effettivamente riscontrati, tende nel tempo a ridurre le oscillazioni tra GNC effettivo e GNC riconosciuto, l’utilizzo del valore medio del GNC effettivamente riscontrato negli ultimi quattro anni disponibili assicura la necessaria neutralizzazione

- del *driver* rispetto ad oscillazioni straordinarie dei livelli di GNC registrate in passato;
- d) sulle **modalità applicative del meccanismo**, è condivisibile quanto evidenziato in relazione alla necessità di determinare un conguaglio distinto per impresa, al fine di garantire che ciascun trasportatore sia incentivato al contenimento dei volumi sulla propria rete;
 - e) in materia di **trasparenza**, si reputano condivisibili le osservazioni ricevute, sia in riferimento ai parametri che assumono rilevanza specifica per il presente procedimento, sia in termini più generali rispetto all'evidenza delle partite di GNC nell'ambito del bilancio della rete pubblicato da Snam Rete Gas S.p.A.;
 - f) sulla **futura evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC**, si reputa condivisibile la necessità di mantenere, anche in esito al riassetto dell'attività di misura, una componente di compartecipazione al rischio tra imprese di trasporto e utenti del sistema, salvo evidenze che consentano di identificare univocamente le cause del GNC ai comportamenti di uno degli attori coinvolti.

RITENUTO OPPORTUNO:

- disporre modifiche alla RTTG 5PRT al fine di adeguare i criteri di riconoscimento del GNC in modo tale che, pur mantenendo invariato l'attuale criterio di riconoscimento dei quantitativi di GNC ai fini tariffari e la relativa valorizzazione, nonché il funzionamento del meccanismo di neutralità di cui al TIB in termini di valore riconosciuto, venga introdotto un meccanismo di parziale conguaglio degli scostamenti tra i quantitativi di GNC riconosciuti e quelli effettivi registrati in un determinato anno, anche tenuto conto della rispettiva valorizzazione;
- in particolare, definire per ciascuna impresa di trasporto un conguaglio annuale determinato come differenza tra la completa compensazione dei costi sostenuti per l'acquisto del GNC nell'anno $t-1$ e una predefinita esposizione lasciata in capo alle imprese di trasporto o al sistema; in termini analitici, tale esposizione è pari al valore minimo, in termini assoluti, tra:
 - a) un'esposizione unitaria moltiplicata per lo scostamento tra quantitativi di GNC effettivi e riconosciuti; l'esposizione unitaria è calcolata come rapporto tra la componente di ricavo $RM_{CAPITALE}$ approvata per l'anno 2020 a livello di sistema, pari a 9,4 milioni di euro, e il valore medio del GNC effettivamente registrato a livello di sistema negli ultimi 4 anni disponibili (dal 2017 al 2020 considerando il valore di pre-consuntivo per quest'ultimo anno), pari a 10.173.583 GJ (corrispondenti a circa 267 milioni di Smc a 38,1 MJ/Smc); ciò dà luogo ad una esposizione unitaria pari a 3,33 €/MWh (corrispondenti a 0,924 €/GJ);
 - b) il valore, per ciascuna impresa di trasporto, della componente di ricavo $RM_{CAPITALE}$;
- mantenere invariato il valore dell'esposizione unitaria per il periodo 2020-2023;
- ai fini di una maggiore trasparenza, prevedere di rendere pubblici in sede di approvazione delle future proposte tariffarie, nell'ambito delle informazioni di cui

- all'articolo 30 del Codice TAR rese disponibili ai sensi del comma 34.1, lettera b), della RTTG 5PRT, i quantitativi di GNC riconosciuti e la relativa valorizzazione;
- prevedere che, nell'ambito degli obblighi informativi di cui all'Articolo 11 del TIB, siano altresì resi pubblici i dati di GNC effettivamente registrato sulla rete di trasporto con granularità giornaliera;
 - prevedere che, in esito al riassetto dell'attività di misura, si proceda ad un'ulteriore revisione dei livelli di compartecipazione tra imprese di trasporto e sistema ai rischi derivanti dalle oscillazioni di GNC, anche introducendo specifici meccanismi di premi/penalità in relazione alle specifiche responsabilità che saranno attribuite alle imprese di trasporto nel nuovo assetto per l'esercizio dell'attività di misura;
 - prevedere che proseguano da parte dell'impresa maggiore di trasporto, nel corso del 2021, gli approfondimenti e le analisi per l'identificazione delle possibili determinanti del livello e delle dinamiche del GNC, nonché delle principali cause delle variazioni, garantendo piena e costante informazione dell'Autorità; e che, a tal fine, l'impresa maggiore di trasporto presenti all'Autorità, entro il 31 gennaio 2021, un piano dettagliato delle azioni e delle analisi ulteriori da svolgere nel corso del 2021 anche ad approfondimento delle analisi già condotte e presentate

DELIBERA

1. di apportare le seguenti modifiche alla RTTG 5PRT:
 - a) all'articolo 18, comma 1, primo alinea, dopo le parole "e all'Articolo 30", sono aggiunte le parole "e del conguaglio di cui all'Articolo 30bis";
 - b) dopo l'articolo 30 è inserito il seguente articolo:

“

Articolo 30bis

Conguaglio delle partite relative al Gas Non Contabilizzato

30bis.1 Per ciascuna impresa di trasporto, il conguaglio dei costi derivanti dagli scostamenti tra i quantitativi di GNC riconosciuti e quelli effettivi di competenza di ciascun anno t ($C^{T,GNC}$) è determinato come segue:

- a. nel caso in cui i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno t risultino superiori ai quantitativi di GNC riconosciuti ($\Delta Q_{t,i} > 0$), le imprese sono tenute a ricevere una somma pari a:

$$C^{T,GNC} = \max \left\{ 0; \left(\Delta Q_{t,i} \cdot P_t \right) - \min \left[3,33 \text{€} / \text{MWh} \cdot \Delta Q_{t,i}; RM_{CAPITALE,t,i} \right] \right\}$$

- b. nel caso in cui i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno t risultino inferiori ai quantitativi di GNC riconosciuti ($\Delta Q_{t-1} < 0$), le imprese sono tenute a versare una somma pari a:

$$C^{T,GNC} = \min \left\{ 0; \left(\Delta Q_{t,i} \cdot P_t \right) - \max \left[3,33 \text{€} / \text{MWh} \cdot \Delta Q_{t,i}; -RM_{CAPITALE,t,i} \right] \right\}$$

dove

- $\Delta Q_{t,i}$ è la differenza, per ciascuna impresa di trasporto i , tra i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno t e i quantitativi di GNC riconosciuti nell'anno t , di cui al comma 8.2, lettera c);
 - P_t è la valorizzazione ai fini tariffari dei quantitativi di GNC per l'anno t , di cui al comma 8.3;
 - $RM_{CAPITALE,t,i}$ è la quota di ricavo a copertura della remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori, di cui al comma 12.1, lettera a), per l'anno t , per ciascuna impresa di trasporto i .”
- c) all'articolo 31, comma 1, le parole “ $FC^{T,CAP}$ e $FC^{T,COM}$ ” sono sostituite dalle parole “ $FC^{T,CAP}$, $FC^{T,COM}$ e del conguaglio $C^{T,GNC}$ ”;
 - d) all'articolo 31, comma 2, sono aggiunte le parole “e al conguaglio $C^{T,GNC}$ ”;
 - e) all'articolo 31, comma 3, le parole “ $FC^{T,CAP}$ e $FC^{T,COM}$ ” sono sostituite dalle parole “ $FC^{T,CAP}$, $FC^{T,COM}$ e al conguaglio $C^{T,GNC}$ ”;
2. di prevedere che, nell'ambito degli obblighi informativi di cui all'Articolo 11 del TIB, siano altresì resi pubblici i dati di GNC effettivamente registrato sulla rete di trasporto con granularità giornaliera;
 3. di prevedere che, in esito al riassetto dell'attività di misura, si proceda ad un'ulteriore revisione dei livelli di compartecipazione tra imprese di trasporto e sistema ai rischi derivanti dalle oscillazioni di GNC, anche introducendo specifici meccanismi di premi/penalità in relazione alle specifiche responsabilità che saranno attribuite alle imprese di trasporto nel nuovo assetto per l'esercizio dell'attività di misura;
 4. di prevedere che proseguano da parte dell'impresa maggiore di trasporto, nel corso del 2021, gli approfondimenti e le analisi per l'identificazione delle possibili determinanti del livello e delle dinamiche del GNC, nonché delle principali cause delle variazioni, garantendo piena e costante informazione dell'Autorità; a tal fine, l'impresa maggiore di trasporto presenta all'Autorità, entro il 31 gennaio 2021, un piano dettagliato delle azioni e delle analisi ulteriori da svolgere nel corso del 2021, anche ad approfondimento delle analisi già condotte e presentate;
 5. di trasmettere il presente provvedimento alle imprese di trasporto Consorzio della Media Valtellina per il Trasporto del Gas, Energie Rete Gas S.r.l., GP Infrastrutture Trasporto S.r.l., Infrastrutture Trasporto Gas S.p.A., Metanodotto Alpino S.r.l., Netenergy Service S.r.l., Retragas S.r.l., Società Gasdotti Italia S.p.A., Snam Rete Gas S.p.A.;
 6. di trasmettere il presente provvedimento alla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali;
 7. di pubblicare il presente provvedimento e la RTTG 5PRT come modificata ai sensi del precedente punto 1. sul sito internet dell'Autorità www.arera.it.

22 dicembre 2020

IL PRESIDENTE
Stefano Besseghini