

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

103/2024/R/GAS

**OTTEMPERANZA ALLE SENTENZE DEL CONSIGLIO DI STATO N. 8523
DEL 5 OTTOBRE 2022, E N. 7386 DEL 27 LUGLIO 2023, IN MATERIA DI
CRITERI DI REGOLAZIONE DELLE TARIFFE DEL SERVIZIO DI
TRASPORTO DI GAS NATURALE PER I PERIODI REGOLATORI 2014-2017
E 2018-2019**

Orientamenti finali

Documento per la consultazione per la formazione di provvedimenti nell'ambito del
procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e
Ambiente 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS

Mercati di incidenza: gas naturale

26 marzo 2024

Premessa

Il presente documento per la consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS, e fa seguito al documento per la consultazione 26 settembre 2024, 424/2023/R/GAS, con cui l'Autorità ha presentato orientamenti per l'ottemperanza della sentenza del Consiglio di Stato, Sezione Seconda, del 5 ottobre 2022, n. 8523, in materia di criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale per il quarto periodo regolatorio (2014-2017), e della sentenza del Consiglio di Stato, Sezione Seconda, del 27 luglio 2023, n. 7386, riguardante il periodo transitorio (2018-2019).

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte in forma scritta all'indirizzo di posta elettronica certificata (protocollo@pec.arera.it) entro il **30 aprile 2024**.*

Si fa riferimento all'Informativa sul trattamento dei dati personali, in merito alla pubblicazione e alle modalità della pubblicazione delle osservazioni. Con riferimento alla pubblicazione delle osservazioni, di cui al punto 1, lettera b), della stessa Informativa, si specifica ulteriormente che i partecipanti alla consultazione che intendano salvaguardare la riservatezza di dati e informazioni, diversi dai dati personali, dovranno motivare tale richiesta contestualmente all'invio del proprio contributo alla presente consultazione, 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 qualora la richiesta di riservatezza sia accolta dagli Uffici dell'Autorità.

***Autorità per la Regolazione di Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia
Piazza Cavour, 5 - 20121- Milano***

email: protocollo@pec.arera.it

sito internet: www.arera.it

INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679 (GDPR)

La disciplina della partecipazione ai procedimenti di regolazione dell'ARERA è contenuta nella deliberazione n. 649/2014/A. Ai sensi dell'articolo 4.2 della disciplina in parola, l'ARERA non riceve contributi anonimi.

1. Base giuridica e finalità del trattamento

a. Trattamento dei dati personali raccolti in risposta alle consultazioni

Si informa che i dati personali trasmessi partecipando alla consultazione pubblica saranno utilizzati da ARERA, (Titolare del trattamento), nei modi e nei limiti necessari per svolgere i compiti di interesse pubblico e per adottare gli atti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, con l'utilizzo di procedure anche informatizzate. Il trattamento è effettuato in base all'articolo 6, par. 1 lett. e) del GDPR.

b. Pubblicazione delle osservazioni

Le osservazioni pervenute possono essere pubblicate sul sito internet di ARERA al termine della consultazione. I partecipanti alla consultazione possono chiedere che, per esigenze di riservatezza, i propri commenti siano pubblicati in forma anonima. Una generica indicazione di confidenzialità presente nelle comunicazioni trasmesse non sarà considerata una richiesta di non divulgare i commenti.

I partecipanti alla consultazione che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, delle osservazioni e/o documentazione inviata, sono tenuti ad indicare quali parti delle proprie osservazioni e/o documentazione sono da considerare riservate e non possono essere divulgate. A tal fine, i partecipanti alla consultazione sono tenuti a trasmettere una versione non confidenziale delle osservazioni destinata alla pubblicazione.

c. Modalità della pubblicazione

In assenza delle indicazioni di cui al punto b) della presente Informativa (richiesta di pubblicazione in forma anonima e/o divulgazione parziale), le osservazioni sono pubblicate in forma integrale unitamente alla ragione sociale/denominazione del partecipante alla consultazione. La ragione sociale/denominazione del partecipante alla consultazione che contenga dati personali è oscurata. Sono altresì oscurati tutti i dati personali contenuti nel corpo del contributo inviato e che possano rivelare l'identità di persone fisiche identificate o identificabili. I dati personali delle persone fisiche che rispondono alla consultazione nella loro capacità personale sono oscurati. Sono altresì oscurati tutti i dati personali contenuti nel corpo del contributo inviato e che possano rivelare l'identità del partecipante alla consultazione.

2. Modalità del trattamento e periodo di conservazione dei dati

Dei dati personali possono venire a conoscenza i Capi delle Strutture interessate dall'attività di regolamentazione cui è riferita la consultazione, nonché gli addetti autorizzati al trattamento. I dati saranno trattati mediante supporto cartaceo e tramite procedure informatiche, con l'impiego di misure di sicurezza idonee a garantirne la riservatezza nonché ad evitare l'indebito accesso agli stessi da parte di soggetti terzi o di personale non autorizzato. Tali dati saranno conservati per un periodo massimo di 5 anni.

3. Comunicazione e diffusione dei dati

I dati non saranno comunicati a terzi, fatti salvi i casi in cui si renda necessario comunicarli ad altri soggetti coinvolti nell'esercizio delle attività istituzionali del Titolare e i casi specificamente previsti dal diritto nazionale o dell'Unione Europea.

4. Titolare del Trattamento

Titolare del trattamento è ARERA, con sede in Piazza Cavour, 5, 20121, Milano, e-mail: info@arera.it, PEC: protocollo@pec.arera.it, centralino: +39 02655651.

5. Diritti dell'interessato

Gli interessati possono esercitare i diritti di cui agli articoli 15-22 del GDPR rivolgendosi al Titolare del trattamento agli indirizzi sopra indicati. Il Responsabile della Protezione dei Dati personali dell'Autorità è raggiungibile al seguente indirizzo: Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente, Piazza Cavour, 5, 20121, Milano, e-mail: rpd@arera.it.

Gli interessati, ricorrendone i presupposti, hanno altresì il diritto di proporre reclamo al Garante per la protezione dei dati personali, quale autorità di controllo, o di adire le opportune sedi giudiziarie.

INDICE

1. Inquadramento procedurale e ambito della consultazione.....	6
2. Verifica della penalizzazione per le aree del Mezzogiorno	7
3. Metodologia tariffaria alternativa	9
Orientamenti DCO 424/2023/R/GAS	9
Esito consultazione	9
Orientamenti finali.....	10
4. Efficacia del giudicato e modalità applicative.....	13
Orientamenti DCO 424/2023/R/GAS ed esito della consultazione	13
Orientamenti finali.....	15
5. Autoconsumi.....	18
Orientamenti DCO 424/2023/R/GAS ed esito della consultazione	18
Orientamenti finali.....	19

1. Inquadramento procedurale e ambito della consultazione

- 1.1 La regolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale è disciplinata da:
- a) la deliberazione ARG/GAS 184/09, con la quale l’Autorità ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto del gas naturale per il terzo periodo di regolazione (3PRT, RTTG 2010-2013);
 - b) la deliberazione 514/2013/R/GAS, con la quale l’Autorità ha stabilito i criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione (4PRT, RTTG 2014-2017);
 - c) la deliberazione 575/2017/R/GAS, con la quale l’Autorità ha disposto di far decorrere la validità del 5PRT a partire dall’anno 2020, al fine di disporre di un congruo intervallo temporale per la revisione dei criteri tariffari in virtù della portata innovativa del Codice TAR rispetto alla disciplina vigente, prorogando per gli anni 2018 e 2019 (c.d. periodo transitorio) i criteri di regolazione vigenti per il 4PRT approvati con la deliberazione 514/2013/R/GAS, opportunamente integrati tenendo conto degli esiti della consultazione;
 - d) la deliberazione 114/2019/R/GAS, con la quale l’Autorità ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT (RTTG 2020-2023).
- 1.2 Con la deliberazione 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS (di seguito: deliberazione 70/2023/R/GAS), l’Autorità ha avviato un procedimento per ottemperare alla sentenza del Consiglio di Stato del 5 ottobre 2022, n. 8523 (di seguito: sentenza 8523/2022), intervenuta in esito al contenzioso promosso dalla società Enel Global Trading S.p.A. (già Enel Trade S.p.A. – di seguito: Enel GT) avverso i criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale per il 4PRT 2014-2017, in particolare finalizzato a:
- a) verificare se e in quale misura la regolazione tariffaria annullata tenesse effettivamente in adeguata considerazione la finalità di non penalizzare le aree del Mezzogiorno, sancita dall’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo 164/00);
 - b) introdurre, nel caso in cui la verifica di cui alla precedente lettera (a) evidenziasse che la regolazione annullata non garantisse la finalità ivi richiamata, o non la attuasse in maniera adeguata, un’apposita disciplina tariffaria volta a colmare una tale lacuna.
- 1.3 Il punto 3 della deliberazione 70/2023/R/GAS indicava come data di conclusione del procedimento il 30 settembre 2023.
- 1.4 In data 27 luglio 2023 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato n. 7386 (di seguito: sentenza 7386/2023), con cui la medesima Sezione Seconda, in esito al contenzioso promosso da Enel GT avverso i criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale del periodo transitorio 2018-2019, ha confermato l’annullamento della RTTG anche per il periodo transitorio 2018-2019. Poiché le questioni oggetto della controversia sono in larga misura sovrapponibili a quelle decise con la sentenza 8523/2022, il Consiglio di Stato ha ribadito, anche

con riferimento al periodo di regolazione 2018-2019, i medesimi principi ivi sanciti e, inoltre, ha precisato che l'articolo 23 del decreto legislativo 164/00 debba essere letto nel senso che sono gli *shippers* che importano dal Meridione a dover essere ricondotti nell'alveo di tutela prescritto dalla norma in esame (cfr. § 13.4.5), e non, quindi, gli abitanti del Sud Italia, come invece originariamente inteso dall'Autorità – anche in coerenza con altra pronuncia dello stesso Consiglio di Stato con sentenza del Consiglio di Stato 3 marzo 2019 n. 1578 vertente sull'applicazione del medesimo articolo 23 del decreto legislativo 164/00¹.

- 1.5 Con il documento per la consultazione 26 settembre 2023, 424/2023/R/GAS (di seguito: DCO 424/2023/R/GAS), l'Autorità ha presentato i propri orientamenti per l'ottemperanza sia alla sentenza 8523/2022 sia alla sopravvenuta sentenza 7386/2023. In tale sede, in considerazione della sopravvenuta sentenza 7386/2023, l'Autorità ha fissato al 31 marzo 2024 il nuovo termine per la conclusione del procedimento, prospettando inoltre l'eventualità di un secondo documento di consultazione con gli orientamenti finali dell'Autorità. Per una maggiore analisi del contenuto delle pronunce da ottemperare, e dei vincoli che ne discendono per l'Autorità, si rinvia al predetto documento per la consultazione che – salvo quanto nel seguito precisato – deve intendersi qui integralmente richiamato e confermato.
- 1.6 Entro il termine del 2 novembre 2023 sono pervenute le osservazioni di 15 operatori, rese pubbliche sul sito internet dell'Autorità. Tenuto conto del contenuto delle stesse, come già anticipato nell'ambito del DCO 424/2023/R/GAS, l'Autorità ritiene opportuno procedere ad un'ulteriore fase di consultazione dei soggetti interessati. Anche in ragione della presente ulteriore fase di consultazione, l'Autorità ritiene necessario posticipare ulteriormente il termine per la conclusione del procedimento. Pertanto, l'Autorità, con il presente atto, fissa il nuovo termine del procedimento alla data del 31 luglio 2024.

2. Verifica della penalizzazione per le aree del Mezzogiorno

- 2.1 Al fine di ottemperare alle sentenze 8523/2022 e 7386/2023, l'Autorità ha dapprima verificato se la disciplina tariffaria del trasporto del gas naturale nei periodi di regolazione considerati risultasse penalizzante per gli utenti delle aree del Mezzogiorno, inclusi gli utenti che importano gas da Paesi confinanti col Meridione d'Italia immettendolo presso i punti di entrata ubicati in quelle aree territoriali (soggetti che, secondo la sentenza 7386/2023 del Consiglio di Stato, devono essere ricondotti nell'alveo di tutela prescritto dall'articolo 23 del decreto legislativo 164/00).

¹ Con la sentenza della Sesta Sezione 3 marzo 2019, n. 1578/2019, il Consiglio di Stato (in contrasto con quanto affermato dalla sentenza 7386/2023) ha precisato che l'articolo 23 del decreto legislativo 164/00 “è finalizzato a tutelare gli utenti e i consumatori finali della rete-gas attraverso la garanzia di paritarie condizioni di economicità e sicurezza del sistema del gas” e non a premiare infrastrutture “in ragione del solo elemento della loro localizzazione”. Secondo tale altro indirizzo del giudice amministrativo, seguito costantemente dall'Autorità dal 2000 sino a oggi, pertanto, la norma legislativa in esame mira a tutelare quei segmenti territoriali dei mercati *retail* del gas naturale localizzati nelle aree del Sud del Paese – e non quindi gli *shipper* che importano gas da Paesi esteri confinanti col Meridione d'Italia.

- 2.2 In considerazione delle indicazioni contenute nelle due sentenze l’Autorità ha ritenuto riconducibili alle aree del Mezzogiorno i punti di entrata di Mazara del Vallo e di Gela e i punti di uscita dell’area Meridionale e delle aree Centro-Sud Orientale e Centro-Sud Occidentale (nel cui perimetro ricadono anche alcune regioni non appartenenti alla definizione di Mezzogiorno così come definito da Istat).
- 2.3 Dalla sopracitata verifica è stato confermato che i valori dei corrispettivi di uscita nelle aree del Mezzogiorno sono risultati mediamente inferiori rispetto a quelli degli altri punti, in linea con l’interpretazione originaria dell’Autorità (ossia il fatto di considerare i clienti finali ubicati nelle zone meridionali del Paese quali destinatari della citata tutela normativa). Invece, i corrispettivi relativi ai punti di entrata interconnessi con l’estero riconducibili alle aree del Mezzogiorno sono risultati mediamente più elevati rispetto a quelli riconducibili alle restanti aree.
- 2.4 Pertanto, nel precedente DCO 424/2023/R/GAS, l’Autorità ha rilevato la necessità di introdurre appositi correttivi alla disciplina tariffaria volti ad assicurare la finalità di non penalizzare anche gli utenti del trasporto che importano gas dai punti di entrata riconducibili al Mezzogiorno. I correttivi devono essere comunque intesi nell’ambito di una metodologia tariffaria basata sui criteri di capacità e distanza, e quindi non necessariamente tali da determinare corrispettivi per il Mezzogiorno complessivamente inferiori rispetto a quelli delle altre aree; in caso contrario, l’Autorità verrebbe meno al dettato normativo (articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00) che stabilisce che le tariffe di trasporto debbano tenere conto, in primo luogo, della capacità impegnata e della distanza di trasporto.
- 2.5 Nell’ambito delle risposte alla consultazione, le uniche osservazioni sulla verifica della penalizzazione hanno riguardato la richiesta di chiarimenti circa l’inclusione o meno dei punti di entrata da produzioni nazionali e terminali di Gnl. A tal proposito, si precisa che tali punti non sono stati considerati nel calcolo del valore medio dei corrispettivi per i punti di entrata del Mezzogiorno, ma sono stati considerati nel calcolo del valore medio degli altri corrispettivi (ossia non del Mezzogiorno). Ciò in coerenza con l’interpretazione dell’articolo 23 del decreto legislativo 164/00 resa dalla sentenza 7386/2023 che, come visto, richiede che non siano penalizzati i soggetti *importatori* che immettono gas nei punti di *entry* collocati nel Sud Italia (cfr. *amplius* § 13 di tale sentenza).
- 2.6 L’Autorità, pertanto, non intende discostarsi dalle conclusioni di cui al DCO 424/2023/R/GAS circa le modalità con cui effettuare il confronto tra i corrispettivi ai fini dell’ottemperanza e in merito alla presenza di corrispettivi relativi ai punti di entrata riconducibili alle aree del Mezzogiorno mediamente più elevati rispetto a quelli riconducibili alle restanti aree; da tali conclusioni, nell’interpretazione del decreto legislativo 164/00 da ultimo offerta dal Consiglio di Stato, deriverebbe una penalizzazione per le aree del Mezzogiorno.

S I. Osservazioni rispetto alla verifica della penalizzazione per le aree del Mezzogiorno.

3. Metodologia tariffaria alternativa

Orientamenti DCO 424/2023/R/GAS

- 3.1 Al fine di ottemperare alle sentenze, l’Autorità ha ritenuto necessario individuare una metodologia alternativa a quella adottata, che garantisca la non penalizzazione anche degli utenti del trasporto che importano dal Mezzogiorno e che, allo stesso tempo, garantisca il rispetto dei criteri di capacità impegnata e distanza individuati dalla normativa e non risulti avulsa dal contesto regolatorio vigente negli anni oggetto di contenzioso. Ciò anche a garanzia e tutela di tutti gli altri *shipper*, diversi dalla ricorrente, che avevano programmato e concluso le proprie operazioni commerciali confidando nella stabilità e certezza almeno delle linee portanti dell’assetto tariffario allora vigente (cfr. DCO 424/2023/R/GAS, – in particolare, §§ 3.1-3.11, nonché § 1.12).
- 3.2 L’Autorità, in particolare, ha escluso la possibilità di utilizzare la metodologia della distanza ponderata per la capacità (*Capacity-Weighted Distance, CWD*), adottata dall’anno 2020, e richiesta invece da Enel GT, in quanto un elemento decisivo per la sua adozione è stato individuato (anche) nel mutato contesto di mercato (e conseguentemente di utilizzo della rete) rispetto ai precedenti periodi regolatori. Nell’anno 2013 (anno di approvazione dei criteri tariffari per il 4PRT), tale metodologia era peraltro utilizzata in modo residuale a livello comunitario e il Codice di rete europeo (Codice TAR) non era stato ancora pubblicato.
- 3.3 L’Autorità ha quindi sottoposto a consultazione una metodologia tariffaria “alternativa” costruita sulla base della allora vigente metodologia c.d. a matrice, ma epurando gli elementi contestati in sede di giudizio e ritenuti distorsivi dal giudice amministrativo (ossia l’applicazione della diversa valorizzazione delle tratte in controflusso e la determinazione del costo di trasporto unitario in funzione del diametro). L’effetto di tale metodologia è quello di ottenere una riduzione dei corrispettivi di entrata e di uscita del Mezzogiorno, con il conseguente incremento dei corrispettivi di entrata da Nord, rispetto a quelli precedentemente approvati, facendo salvi i richiamati criteri normativi in tema di definizione delle tariffe del trasporto e il quadro generale del precedente assetto tariffario.
- 3.4 In considerazione del fatto che per il solo anno 2014 i corrispettivi di entrata per il Mezzogiorno ricalcolati secondo la metodologia alternativa sono risultati mediamente più elevati rispetto a quelli approvati, l’Autorità ha rappresentato l’intenzione di mantenere, per la sola annualità in questione, i previgenti corrispettivi. L’Autorità ha inoltre prospettato la possibilità di limitare l’applicazione dei corrispettivi di trasporto ricalcolati ai soli punti di entrata, confermando invece i valori dei corrispettivi di uscita come approvati (quantomeno per quanto riguarda quelli relativi alle aree di prelievo). Ciò al fine di evitare un’eccessiva complessità amministrativa connessa in particolar modo alla revisione, ora per allora, delle condizioni economiche di fornitura.

Esito consultazione

- 3.5 In merito alla metodologia alternativa di determinazione dei corrispettivi, alcuni soggetti condividono l’intento di far riferimento esclusivamente ai criteri della

distanza e della capacità, eliminando gli elementi giudicati distorsivi in sede di giudizio.

- 3.6 Tuttavia, alcuni soggetti hanno formulato richieste di chiarimento circa le modalità di calcolo dei corrispettivi mediante la metodologia alternativa e in merito ad alcuni esiti puntuali. In particolare, viene chiesto di chiarire:
- a) la ragione per cui la percentuale di incremento dei corrispettivi di entrata diversi da quelli del Mezzogiorno sia, in proporzione, maggiore della riduzione registrata per i punti del Mezzogiorno;
 - b) la ragione per cui vi sia un annullamento, dal 2015 al 2019, del corrispettivo di uscita per il punto di Tarvisio;
 - c) se, con l'adozione della metodologia alternativa, verrebbe definito un corrispettivo unico per i punti di entrata da produzioni nazionali.
- 3.7 Alcuni partecipanti alla consultazione, tra cui Enel GT, evidenziano anche l'opportunità di adottare differenti metodologie tariffarie, ulteriori a quella posta in consultazione dall'Autorità, anche al fine di offrire uno scenario controfattuale, quale ad esempio la CWD, dalla cui applicazione, secondo un partecipante, si otterrebbe un rapporto tra i corrispettivi di Mazara del Vallo e Passo Gries maggiormente aderente al *driver* della distanza. Enel GT ha ribadito l'opportunità di applicare la CWD, evidenziando, a tal fine, come *“il correttivo ipotizzato dall'Autorità per quanto riguarda il diametro... conduce a dei risultati che sono in alcuni casi opposti all'obiettivo di non penalizzare il Mezzogiorno”*.
- 3.8 Un operatore chiede, in alternativa all'adozione di una diversa metodologia, di prevedere correttivi specifici per i punti di entrata del Mezzogiorno quali, ad esempio, l'introduzione di uno sconto pari al 30%.

Orientamenti finali

- 3.9 Le osservazioni pervenute nell'ambito della consultazione non offrono elementi rilevanti – ulteriori a quelli già considerati nel DCO 424/2023/R/GAS – per disattendere, o modificare, la metodologia alternativa posta in consultazione, che l'Autorità, pertanto, intende adottare senza modifiche.
- 3.10 Deve ricordarsi, infatti, che le sentenze ottemperande non vincolano l'Autorità all'adozione d'uno specifico strumento regolatorio, o di una specifica metodologia, per realizzare lo scopo della norma di non penalizzare gli *shippers* che importano gas dai punti di entrata ubicati nel Mezzogiorno, riconoscendo espressamente, al riguardo, la *“discrezionalità [dell'Autorità] nella individuazione e gestione, all'interno del tracciato normativo, dei criteri di riparto maggiormente capaci di assicurare la copertura dei plurimi fattori di costo e il perseguimento degli obblighi di interesse generale”*. L'Autorità, quindi, è tenuta *“nella fase di riedizione del potere, [a] defini[re], nell'esercizio della propria discrezionalità regolatoria, gli opportuni temperamenti e correttivi capaci di assicurare il rispetto (anche) della richiamata previsione normativa”*.
- 3.11 In altre parole, l'Autorità non è tenuta ad assicurare agli importatori dal Meridione il massimo beneficio possibile, che possa essere offerto da altre metodologie tariffarie, ma solo una tutela in termini di *“non penalizzazione”* delle importazioni

dal Meridione, nel rispetto però degli altri parametri normativi e delle altre valutazioni che rientrano nella discrezionalità tariffaria dell’Autorità. Ciò rende pertanto inaccoglibile, in quanto non necessaria e inutilmente onerosa sul piano amministrativo, la richiesta di alcuni operatori di formulare altre metodologie che diano conto di “scenari controfattuali” alla luce delle quali meglio apprezzare la metodologia alternativa prospettata nel DCO 424/2023/R/GAS.

- 3.12 In tale prospettiva, l’Autorità, ritiene che la metodologia alternativa prospettata nel DCO 424/2023/R/GAS soddisfi pienamente quanto richiesto dal Consiglio di Stato, poiché assicura il rispetto dell’obbligo di non penalizzazione degli *shipper* che importano dal Mezzogiorno, unitamente alle altre previsioni legislative, in particolare quella che individua nella capacità impegnata e nella distanza di trasporto i primi elementi di cui le tariffe del trasporto devono tenere in considerazione, salvaguardando inoltre il quadro generale del precedente assetto tariffario. Quest’ultimo aspetto, come già detto, assume particolarmente rilievo in quanto tutela e garantisce tutti gli altri *shipper*, diversi da Enel GT (unica ricorrente), che hanno programmato e concluso tutte le loro operazioni commerciali confidando nella stabilità e certezza almeno delle linee portanti dell’assetto tariffario allora vigente e non oggetto di annullamento da parte del Giudice amministrativo. Si ricorderà in proposito che le direttrici fondamentali della regolazione delle tariffe di trasporto allora vigenti – quali i criteri di riparto *capacity/commodity* ed *entry/exit* – sono state ritenute rispondenti ad esigenze positivamente apprezzabili e ragionevoli dalle sentenze del Consiglio di Stato n. 6096/2022 e n. 6098/2022.
- 3.13 Per tali ragioni, l’Autorità ha deciso di basare la metodologia alternativa sulla metodologia c.d. a matrice (previgente) e rimuovere, da questa, gli elementi ritenuti distorsivi contestati in sede di giudizio, ossia (i) l’applicazione della diversa valorizzazione delle tratte in controflusso e (ii) la determinazione del costo di trasporto unitario in funzione del diametro. Le altre metodologie proposte da alcuni degli operatori intervenuti si discostano da tale modello e, per tali ragioni, non sono accettabili: ciò vale non solo per la CWD (per la quale si rinvia a quanto già sopra indicato), ma anche per la proposta di introdurre riduzioni arbitrarie ai singoli punti di entrata.
- 3.14 Quanto all’osservazione secondo la quale la scelta di rimuovere la determinazione del costo di trasporto unitario in funzione del diametro conduce a esiti meno favorevoli per gli importatori dal Mezzogiorno (per i quali i corrispettivi applicabili sarebbero inferiori qualora, invece, si tenesse conto del diametro), occorre ricordare che (sebbene una tale circostanza fosse stata già osservata e stigmatizzata dall’Autorità nell’ambito del giudizio) le sentenze ottemperande hanno tuttavia espressamente ritenuto tale aspetto distorsivo e, pertanto, illegittimo. Conseguentemente, ai fini dell’eventuale riconsiderazione del costo unitario del trasporto in funzione del diametro nella metodologia “alternativa”, si rende necessaria la rinuncia, da parte della stessa Enel GT, al corrispondente capo delle medesime sentenze che accoglie un suo specifico e reiterato motivo di censura.
- 3.15 Invece, rispetto alle richieste di chiarimento circa le modalità di calcolo dei corrispettivi di cui al punto 3.6, si osserva quanto segue:

- a) l'incremento dei corrispettivi di entrata diversi da quelli del Mezzogiorno è, sia in termini assoluti che in termini relativi, diverso dalla riduzione registrata per i punti del Mezzogiorno; in termini assoluti, l'incremento è mediamente inferiore poiché ai punti diversi da quelli di importazione dal Mezzogiorno è associato un valore più elevato di capacità prevista in conferimento; in termini relativi, l'incremento è maggiore perché i corrispettivi dei punti diversi da quelli di importazione dal Mezzogiorno sono mediamente più bassi;
- b) l'annullamento del corrispettivo di uscita per il punto di Tarvisio per gli anni dal 2015 al 2019 è conseguenza dell'algoritmo di minimizzazione previsto dalla metodologia c.d. a matrice e dall'applicazione del vincolo che impone la determinazione di corrispettivi non negativi;
- c) ai soli fini di una maggiore semplicità espositiva, per i punti di entrata da produzioni nazionali è stato indicato un unico corrispettivo medio ponderato; in sede di rideterminazione dei corrispettivi verrebbe invece definito uno specifico corrispettivo per ciascuno dei 10 *hub* di produzione, analogamente ai criteri vigenti nel periodo considerato.

3.16 Il valore dei corrispettivi rideterminati con la metodologia, a confronto con i corrispettivi approvati, è riportato nelle Tabelle sottostanti.

Tabella 1: Corrispettivi di entrata

	Corrispettivi come approvati da ARERA						Corrispettivi ricalcolati secondo metodologia alternativa					
	4PRT				TRANSIT		4PRT			TRANSIT		
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(€/a/Smc/g)												
Mazara del Vallo	3,65	3,88	3,87	4,20	3,46	3,80	3,83	3,76	3,77	4,08	3,34	3,65
Gela	3,34	3,53	3,52	3,82	3,14	3,45	3,29	3,15	3,15	3,41	2,80	3,05
Passo Gries	0,60	0,70	0,70	0,76	0,63	0,69	0,58	0,82	0,82	0,89	0,73	0,79
Tarvisio	1,05	1,16	1,17	1,27	1,04	1,15	1,19	1,48	1,48	1,61	1,32	1,44
Gorizia	0,74	0,81	0,81	0,88	0,73	0,80	0,75	0,98	0,98	1,07	0,87	0,95
GNL Panigaglia	0,84	0,29	0,29	0,32	0,26	0,29	0,56	0,26	0,26	0,28	0,23	0,26
GNL Cavarzere	0,52	0,58	0,59	0,64	0,53	0,58	0,42	0,63	0,64	0,69	0,57	0,62
GNL OLT Livorno	1,07	0,35	0,36	0,39	0,32	0,35	1,00	0,17	0,17	0,18	0,15	0,17
Produzione Hub 1 - Nord-Occidentali	0,08	0,09	0,09	0,10	0,08	0,09	0,06	0,08	0,08	0,09	0,07	0,08
Produzione Hub 2 - Nord-Orientali	0,17	0,12	0,13	0,15	0,12	0,13	0,06	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07
Produzione Hub 3 - Rubicone	0,21	0,09	0,09	0,10	0,08	0,09	0,06	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07
Produzione Hub 4 - Falconara	0,35	0,23	0,24	0,26	0,21	0,23	0,07	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07
Produzione Hub 5 - Pineto	0,37	0,25	0,26	0,28	0,23	0,25	0,06	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07
Produzione Hub 6 - S. Salvo	0,45	0,34	0,35	0,38	0,31	0,34	0,07	0,06	0,07	0,07	0,06	0,07
Produzione Hub 7 - Candela	0,75	0,68	0,68	0,74	0,61	0,67	0,21	0,15	0,15	0,16	0,13	0,15
Produzione Hub 8 - Monte Alpi	1,35	1,35	1,35	1,47	1,21	1,33	0,85	0,88	0,89	0,96	0,79	0,86
Produzione Hub 9 - Crotone	1,98	1,74	1,74	1,89	1,56	1,71	1,69	1,33	1,34	1,45	1,19	1,30
Produzione Hub 10 - Gagliano	3,10	3,26	3,26	3,54	2,91	3,20	2,88	2,68	2,69	2,92	2,39	2,61
Hub Stoccaggio	0,18	0,17	0,19	0,21	0,17	0,19	0,08	0,15	0,15	0,17	0,14	0,15

In sede di ottemperanza, i corrispettivi per l'anno 2014 non sarebbero considerati ai fini del ricalcolo

Tabella 2: Corrispettivi di uscita

(€/a/Smc/g)	Corrispettivi come approvati da ARERA						Corrispettivi ricalcolati secondo metodologia alternativa					
	4PRT				TRANSIT		4PRT				TRANSIT	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bizzarone	3,61	2,88	3,02	3,23	3,68	3,60	3,62	2,53	2,67	2,85	3,25	3,18
Gorizia	1,75	1,53	1,59	1,70	1,93	1,89	1,46	0,90	0,95	1,02	1,16	1,13
Rep. San Marino	3,19	2,94	3,06	3,27	3,73	3,65	0,28	0,96	1,01	1,08	1,23	1,20
Passo Gries	2,13	1,69	1,77	1,89	2,16	2,11	2,53	1,73	1,82	1,95	2,23	2,18
Tarvisio	0,72	0,70	0,71	0,76	0,86	0,85	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Area Prelievo - Nord Occidentale	1,83	1,84	1,92	2,05	2,33	2,28	1,68	1,91	1,99	2,14	2,43	2,37
Area Prelievo - Nord Orientale	1,46	1,44	1,50	1,60	1,83	1,79	1,68	1,51	1,58	1,69	1,93	1,88
Area Prelievo - Centrale	1,46	1,84	1,92	2,05	2,33	2,28	1,31	1,91	1,99	2,14	2,43	2,37
Area Prelievo - Centro-sud Orientale	1,21	1,74	1,80	1,93	2,20	2,15	0,93	1,51	1,58	1,69	1,93	1,88
Area Prelievo - Centro-sud Occidentale	1,09	1,44	1,50	1,60	1,83	1,79	0,93	1,65	1,74	1,86	2,13	2,08
Area Prelievo - Meridionale	0,84	1,33	1,39	1,48	1,69	1,65	0,56	1,11	1,16	1,25	1,43	1,39
Hub Stocaggio	0,42	0,51	0,52	0,56	0,63	0,62	0,37	0,37	0,39	0,42	0,47	0,46

3.17 Si ribadisce infine l'intenzione di confermare per il solo anno 2014 i corrispettivi di entrata previgenti poiché, unicamente per questa annualità, la media dei corrispettivi per il Mezzogiorno ricalcolati secondo la metodologia alternativa risulta più elevata rispetto a quella calcolata sulla base dei precedenti corrispettivi.

3.18 L'eventuale inclusione del criterio del diametro nella metodologia alternativa avrebbe un effetto sui punti di entrata mediamente pari a -7% per i punti del Mezzogiorno e +17% per gli altri punti, e sui punti di uscita mediamente pari a -8% per i punti del Mezzogiorno e +7% per gli altri punti.

S 2. Osservazioni rispetto alla metodologia tariffaria alternativa.

4. Efficacia del giudicato e modalità applicative

Orientamenti DCO 424/2023/R/GAS ed esito della consultazione

4.1 Nell'ambito del DCO 424/2023/R/GAS, l'Autorità ha evidenziato come l'introduzione della metodologia "alternativa" non possa tradursi in una misura avente a oggetto la sola posizione dell'utente Enel GT in relazione ai costi che essa deve specificamente sostenere per il servizio di trasporto. L'applicazione rigorosa delle sentenze comporterebbe, infatti, la definizione, ora per allora, di una nuova regolazione tariffaria per il servizio di trasporto, avente a oggetto la struttura e la determinazione dei corrispettivi che i gestori della rete dovranno applicare, per il 4PRT e per il periodo transitorio 2018-2019, alla generalità dei propri utenti. L'intervento avrà, pertanto, una necessaria ricaduta sulla generalità dei contratti di trasporto all'epoca vigenti e comporterà, pertanto, una conseguente attività di conguaglio, tra gestore di rete e utenti *pro tempore*.

4.2 L'Autorità aveva inoltre valutato la possibilità di limitare l'applicazione dei corrispettivi di trasporto ricalcolati ai soli punti di entrata, confermando invece i

valori dei corrispettivi di uscita come approvati (quantomeno per quanto riguarda quelli relativi alle aree di prelievo). Ciò al fine di evitare un'eccessiva complessità amministrativa connessa in particolar modo alla revisione, ora per allora, delle condizioni economiche di fornitura. Inoltre, in ragione dei livelli medi dei corrispettivi di entrata per il Mezzogiorno ricalcolati per l'anno 2014 più elevati rispetto a quelli approvati, l'Autorità aveva valutato la possibilità di confermare per il solo anno 2014 i corrispettivi di entrata approvati.

- 4.3 Nell'ambito della consultazione, le osservazioni pervenute evidenziano una condivisa e diffusa contrarietà al predetto orientamento.
- 4.4 Alcuni operatori hanno contestato l'approccio prospettato sostenendo che, avendo l'intervento regolatorio effetti retroattivi, esso violerebbe i principi di ragionevolezza, proporzionalità, certezza del diritto e del legittimo affidamento, nonché gli stessi principi di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 sulla certezza e la trasparenza del sistema tariffario (che deve essere, appunto certo, trasparente e basato su criteri predefiniti), e, infine, quelli di Codice TAR sulla prevedibilità, replicabilità, e stabilità delle tariffe. È stato inoltre evidenziato che qualsiasi misura retroattiva da parte dell'Autorità avrebbe potenziali ripercussioni sulla sicurezza degli approvvigionamenti, sull'attrattività e sulla fiducia nei confronti del mercato domestico, con conseguente detrimento della concorrenza e, più in generale, ricadute su tutta la filiera.
- 4.5 La quasi totalità dei partecipanti alla consultazione ha anche evidenziato la complessità della gestione del trasferimento a valle dei maggiori oneri che gli utenti del trasporto si troverebbero a sostenere, ora per allora (finanche l'impossibilità di concretizzarli), con evidenti conseguenze sulla tenuta economica-finanziaria dei soggetti coinvolti.
- 4.6 Alcuni operatori, inoltre, hanno ulteriormente osservato che l'aumento del corrispettivo di Passo Gries, ed il conseguente impatto sui clienti in Tutela Gas e sui relativi contratti, genererebbe comunque una eccessiva complessità amministrativa, i cui oneri associati sarebbero probabilmente superiori a quelli necessari per compensare i soggetti penalizzati dalla regolazione annullata. Inoltre, la sopraggiunta uscita dal mercato di alcuni *shippers* attivi nel periodo 2014-2019 non permetterebbe di recuperare l'importo complessivo previsto e costringerebbe l'Autorità ad intervenire ulteriormente per recuperare la differenza, con ulteriore incremento della complessità sopra descritta.
- 4.7 La maggior parte dei soggetti intervenuti ha proposto che l'Autorità socializzi il gettito necessario ad attuare il metodo alternativo, attraverso l'introduzione d'una specifica componente addizionale alla tariffa di trasporto, a valere su uno specifico conto presso Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (di seguito: CSEA), da applicare *pro futuro*, e destinata alla copertura degli operatori che (in base al citato metodo alternativo) dovessero risultare "a credito" verso il sistema. A tal fine, alcuni operatori segnalano che, in passato, la stessa Autorità avrebbe adottato misure di analogo tenore, in particolare, con la deliberazione 32/2019/R/GAS, relativa al servizio di tutela gas e alla rideterminazione del corrispettivo *CCI* (componente *QE*), e con la deliberazione 333/2016/R/EEL, in materia di

sbilanciamenti e ricalcolo dei relativi corrispettivi. Inoltre, si afferma anche che una tale ipotesi sarebbe stata indirettamente prospettata nello stesso DCO 424/2023/R/GAS, nella parte in cui prevede la possibilità di introdurre misure *ad hoc* che tutelino l'impresa di trasporto dall'eventuale mancato recupero del gettito.

- 4.8 Rispetto alla suddetta proposta di intervento, è stato anche suggerito di recuperare il gettito necessario su un arco temporale il più ampio possibile, al fine di minimizzare gli impatti distorsivi sul mercato, attraverso una rimodulazione dei corrispettivi da effettuare in occasione della definizione della regolazione tariffaria per i prossimi periodi regolatori a partire dal 2028.
- 4.9 Infine, un soggetto ha segnalato l'esigenza di consentire agli utenti, su richiesta, di conoscere il dettaglio della propria posizione storica in relazione alle capacità effettivamente conferite e ai conseguenti importi oggetto di conguaglio.

Orientamenti finali

- 4.10 In via preliminare, anche a confutazione delle osservazioni che lamentano la natura indebitamente retroattiva della misura prospettata dal DCO 424/2023/R/GAS (cfr. precedente punto 4.2), occorre ribadire che (come già chiarito in detto documento) la ridefinizione di una nuova regolazione tariffaria applicabile alla generalità degli utenti *pro tempore* costituisce una conseguenza, da un lato, del fatto che oggetto delle sentenze in esame è un provvedimento generale (il cui annullamento ha quindi effetti *erga omnes*), e, dall'altro lato, dell'effetto ripristinatorio del giudicato di annullamento, ai sensi del quale l'amministrazione sarebbe tenuta ad adottare un atto amministrativo retroattivo idoneo a consentire, "ora per allora", il raggiungimento della finalità della sentenza.
- 4.11 Nel caso di specie, come detto più volte, le sentenze ottemperande hanno rilevato la carenza, nella regolazione tariffaria all'epoca vigente, di elementi che evitassero che, nella determinazione dei corrispettivi tariffari, non fossero penalizzati gli utenti importatori dalle aree del Mezzogiorno. Si tratta quindi di intervenire sui criteri di calcolo di detti corrispettivi che l'impresa di trasporto applica ai propri utenti. Come evidenziato nel DCO 424/2023/R/GAS (cfr. in particolare §§ 2.6 e ss.), la tariffa di trasporto è finalizzata a raccogliere il gettito necessario per assicurare ai trasportatori la copertura dei costi e la remunerazione del capitale investito, con la conseguenza che una eventuale modifica della regolazione dei corrispettivi di trasporto, che riduca l'onere in capo ad alcuni utenti (che immettono gas su determinati punti della rete), dovrebbe avvenire "a parità di gettito" senza ulteriori aggravii a carico della clientela finale (perché, appunto, la finalità della metodologia tariffaria è quella di recuperare il ricavo di riferimento a copertura dei costi del servizio di trasporto, *e solo quello*).
- 4.12 Si tratta, come si nota, di un elemento logico-strutturale della regolazione tariffaria, che impedisce di introdurre componenti aggiuntive che incrementino complessivamente il gettito tariffario per finalità ulteriori a quelle ora indicate (uniche deroghe ammissibili, infatti, sono quelle, previste dal legislatore, attraverso le componenti a copertura dei c.d. oneri generali di sistema). Tale aspetto non è

rinvenibile nei presunti “precedenti” dell’Autorità – richiamati al punto 4.5 – ai quali fanno appello alcuni soggetti intervenuti, e, pertanto, rende tali presunti “precedenti” non assimilabili a quello oggetto del presente procedimento. In particolare:

- a) la deliberazione 32/2019/R/EEL (con cui l’Autorità ha ottemperato a sentenze che avevano annullato una componente della regolazione delle condizioni economiche del c.d. servizio di tutela gas, applicate negli anni 2010-2012), sebbene abbia introdotto, in via del tutto eccezionale, una specifica modalità attraverso la quale assicurare il gettito cui avevano diritto i venditori (ed evitare i conguagli coi clienti), avendo appunto a oggetto la disciplina delle condizioni economiche della vendita, risultava coerente col fatto che le sentenze d’annullamento avevano direttamente inciso (incrementandolo a scapito dei clienti finali) il livello del gettito cui aveva diritto l’esercente la vendita: la socializzazione era giustificata dal fatto che era proprio la platea dei clienti finali il beneficiario principale della disciplina annullata; nel caso di specie, invece, il livello gettito che deve essere assicurato al trasportatore dalla regolazione tariffaria annullata non è stato inciso (ed è, ora per allora, invariato) dalle pronunce del giudice, che riguardano solo la misura dei singoli corrispettivi applicabile ai vari utenti nei diversi punti della rete;
- b) la deliberazione 333/2016/R/EEL è ancor meno conferente, in quanto aveva a oggetto la valorizzazione – compiuta dall’Autorità con effetto retroattivo in ottemperanza ad alcune sentenze – dei corrispettivi di sbilanciamento applicati da Terna ai propri utenti, peraltro confermando quelli annullati (disciplina *standard*), fatte salve specifiche istruttorie individuali volte ad accertare l’entità delle condotte violative dell’articolo 14 della deliberazione 111/06, per chi optava per la disciplina *alternativa*; la disciplina *alternativa* ammetteva possibili conguagli diretti tra Terna e gli utenti *pro tempore*, in esito all’accertamento delle condotte individuali dei singoli utenti.

4.13 Neppure si può ragionevolmente affermare che l’Autorità abbia implicitamente ammesso misure analoghe a quelle proposte dagli operatori, nella parte del primo documento di consultazione in cui aveva previsto possibili meccanismi che garantissero all’impresa di trasporto il medesimo livello di gettito, qualora ciò non fosse assicurato dai conguagli tariffari. Tale previsione, infatti, costituisce un logico corollario del fatto che le sentenze ottemperande non hanno annullato un tale livello di gettito, che quindi deve essere garantito.

4.14 Ciò premesso, l’Autorità condivide le preoccupazioni emerse nell’ambito della consultazione. In particolare, esse danno conto di un’effettiva situazione di grave incertezza e instabilità delle relazioni giuridiche rilevanti per il mercato nazionale del gas, che verrebbe introdotta dall’intervento prospettato nel DCO 424/2023/R/GAS, ma che l’Autorità, come visto, sarebbe tenuta ad adottare in forza dei sopravvenuti giudicati di annullamento della regolazione tariffaria. Ciò con evidenti ricadute negative: (i) sia in termini di fiducia, reputazione e attrattività dell’intero mercato domestico; (ii) sia in termini di complessità della gestione (e di oneri anche economici) del recupero delle somme pregresse, anche con possibili

contenziosi che potrebbero generarsi tra gli operatori interessati, e anche coi clienti finali.

- 4.15 In tale prospettiva, pertanto, l’Autorità ritiene che sebbene l’intervento di socializzazione proposto dagli operatori nelle risposte alla consultazione, per le ragioni suesposte, non si configuri come una rigorosa e corretta modalità d’ottemperanza alle sentenze in esame, un tale tipo di intervento possa comunque costituire una soluzione pratica in grado di perseguire la finalità prevista dalle medesime sentenze in modo complessivamente più efficiente. Ciò in quanto: (i) da un lato, l’onere che verrebbe posto in capo alla clientela finale si ridurrebbe nel (solo) onere economico connesso alla componente tariffaria istituita *ad hoc*, escludendo invece gli oneri connessi all’incertezza dei rapporti e dei possibili contenziosi che potrebbero generare per il recupero delle maggiori tariffe di trasporto applicate; (ii) dall’altro lato, sarebbe certamente evitata quella situazione di particolare incertezza cui sopra si è fatto cenno, e che andrebbe a detrimento del buon funzionamento del mercato.
- 4.16 In considerazione di quanto sopra, rispetto alle sostanziali finalità di tutela ora indicate, e alla loro alta rilevanza, l’Autorità, pur consapevole degli elementi di criticità richiamati ai precedenti punti da 4.10 a 4.13, ritiene opportuno sottoporre a consultazione una soluzione differente rispetto a quella prospettata nel precedente DCO, coerente con le sollecitazioni pervenute nell’ambito della consultazione.
- 4.17 In particolare, l’Autorità ritiene opportuno, in via del tutto eccezionale, e limitatamente alla presente ottemperanza:
- a) utilizzare i valori rideterminati dei corrispettivi al fine di consentire a ciascun utente di rideterminare la propria posizione netta in termini di maggiori o minori costi del servizio di trasporto; tale posizione netta sarebbe determinata considerando complessivamente tutto il periodo (ossia sommando algebricamente le posizioni nette calcolate per ogni annualità); inoltre, per i soli punti di entrata nell’anno 2014, sarebbero considerati i medesimi corrispettivi approvati dall’Autorità in luogo di quelli rideterminati con la metodologia alternativa, in ragione del fatto che con tale metodologia i corrispettivi di entrata del 2014 per il Mezzogiorno sarebbero mediamente più elevati rispetto a quelli approvati;
 - b) considerare, ai fini della determinazione della posizione netta, l’applicazione dei corrispettivi ricalcolati a tutti i punti, inclusi quelli relativi al punto di entrata di Passo Gries e ai punti di uscita relativi alle aree di prelievo; ciò in quanto, con la soluzione proposta (che non prevede una rideterminazione ora per allora), non si ravviserebbero le criticità richiamate al punto 4.2;
 - c) procedere a compensare i soli utenti del trasporto che abbiano un beneficio netto dalla rideterminazione dei corrispettivi (che dunque risultino a credito verso il sistema); in particolare:
 - i. ciascun utente, una volta verificata la propria posizione, presenta istanza all’impresa di trasporto rispetto all’ammontare di compensazione; ciò anche al fine di evitare un eccessivo onere amministrativo in capo alle imprese di trasporto;

- ii. nell'ambito dell'istanza l'utente fornisce, per ciascun anno e per ciascun punto, evidenza delle modalità e delle grandezze con cui è stato determinato l'ammontare di compensazione;
- iii. successivamente alla presentazione dell'istanza, e prima di procedere alla compensazione, l'impresa di trasporto verifica gli importi da compensare in funzione delle capacità oggetto di conferimento;
- d) al fine di garantire la dovuta stabilità e certezza degli importi da compensare a livello di sistema, prevedere che le istanze possano essere presentate entro un termine prestabilito, indicativamente pari a 3 mesi dalla conclusione del presente procedimento;
- e) prevedere che la compensazione sia erogata dall'impresa di trasporto entro un termine prestabilito, indicativamente pari a 3 mesi, dalla presentazione dell'istanza; e che, una volta effettuate le compensazioni, l'impresa di trasporto comunichi all'Autorità e a CSEA l'ammontare complessivamente compensato, al fine di poter ricevere, da CSEA, l'ammontare corrispondente;
- f) recuperare il gettito necessario a compensare gli utenti del trasporto attraverso una componente tariffaria addizionale da applicare *pro futuro*; tale componente sarebbe definita in euro/Smc, e applicata ai punti di uscita diversi dai punti di interconnessione (in analogia all'attuale corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi CV_{FC} , ad integrazione dello stesso);
- g) applicare tale componente tariffaria addizionale su un orizzonte temporale annuale o, qualora dovesse risultare di entità significativa, pluriennale.

S 3. Osservazioni rispetto all'efficacia del giudicato e alle modalità applicative.

S 4. Osservazioni specifiche in merito alla modalità di determinazione della posizione netta sulla base degli effetti complessivi sul periodo.

5. Autoconsumi

Orientamenti DCO 424/2023/R/GAS ed esito della consultazione

- 5.1 Nel DCO è stato ipotizzato di confermare la disciplina originariamente prevista per i coefficienti per gli autoconsumi. Ciò in considerazione del fatto che l'attenuazione del differenziale tra i corrispettivi di capacità nei punti di entrata derivante dai correttivi prospettati potesse essere sufficiente a mitigare gli effetti del sistema tariffario sugli importatori dal Sud Italia e che un'eventuale ridefinizione dei coefficienti per gli autoconsumi avrebbe comportato rilevanti conseguenti complessità amministrative e gestionali
- 5.2 Con riferimento alla volatilità degli autoconsumi e al ruolo dell'impresa maggiore di trasporto, nel precedente DCO sono state fornite precisazioni e chiarimenti atti a colmare la carenza di motivazione e di istruttoria censurata dal giudice.
- 5.3 Le poche osservazioni giunte in merito alla valutazione sui coefficienti per gli autoconsumi sono state positive e hanno sottolineato che, relativamente al periodo

transitorio 2018-2019, l'eliminazione del differenziale nei corrispettivi tariffari per autoconsumi può già configurarsi come un'ottemperanza alla sentenza 7386/2023, e che, pertanto, il periodo 2018-2019, possa essere escluso dal ricalcolo. Solo un operatore ha sostenuto essere necessario definire un coefficiente indifferenziato per tutti i punti di *entry* anche per il periodo 2014-2017 in analogia a quanto definito per il periodo 2018-2019.

Orientamenti finali

- 5.4 Tenuto conto della sostanziale condivisione in merito all'ipotesi di confermare la disciplina originariamente prevista per i coefficienti per gli autoconsumi, si ribadisce quanto precedentemente proposto.

S 5. Osservazioni rispetto al trattamento degli autoconsumi.