

SCHEMA TECNICA

CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL SESTO PERIODO DI REGOLAZIONE (2024-2027)

139/2023/R/gas (*)

Con la delibera 139/2023/R/gas, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) approva la *Regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione 2024-2027* (RTTG 2024-2027), con decorrenza 1° gennaio 2024 fino al 31 dicembre 2027, definendo, in particolare, i criteri di determinazione dei ricavi di riferimento e dei corrispettivi per i servizi di trasporto e misura del gas naturale.

La delibera 139/2023/R/gas, in particolare, definisce:

Criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti

- **Ricavi di riferimento del servizio di trasporto:** per ciascun anno t del periodo di regolazione, sono pari alla somma delle quote di ricavo a copertura di:
 - a) remunerazione del capitale investito netto riconosciuto;
 - b) ammortamenti economico-tecnici;
 - c) costi operativi;
 - d) incentivi riconosciuti nei precedenti periodi di regolazione come maggiorazione della remunerazione del capitale, nonché nuovi meccanismi di incentivazione;
 - e) costi relativi ai consumi delle centrali di compressione, alle perdite di rete e al GNC;
 - f) costi relativi al sistema di *Emission Trading*;
 - g) costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema.
- **Raccordo con metodologia ROSS per costi di capitale e costi operativi:** Si applica il principio di *tariff decoupling* tra i ricavi di riferimento rilevanti per la determinazione dei corrispettivi, e il ricavo ammesso di ciascun gestore determinato secondo l'approccio ROSS. Nella transizione verso l'approccio ROSS e in particolare nelle more della determinazione delle quote di *slow money* e di *fast money* per un determinato anno, si considerano, ai fini della definizione dei ricavi rilevanti per i corrispettivi tariffari, i costi di capitale e i costi operativi secondo un approccio semplificato, in sostanziale continuità dei criteri in vigore nel precedente periodo regolatorio. Si rimanda ad uno specifico documento di consultazione la declinazione operativa della metodologia ROSS al servizio di trasporto del gas naturale, in particolare in relazione agli elementi di dettaglio quali il tasso di capitalizzazione specifico, il tasso di efficienza specifico, la definizione della *baseline* di costo operativo, tempistica e modalità di calcolo del ricavo ammesso, e modalità di gestione degli scostamenti tra ricavi tariffari e ricavi ammessi.
- **Criteri di incentivazione ed efficientamento dello sviluppo infrastrutturale:** Sull'incentivazione per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto l'Autorità conferma il superamento delle incentivazioni *input-based*, ossia basate su maggiorazione del tasso di remunerazione (non più applicate a decorrere dagli investimenti entrati in esercizio dal 2023). Sono invece introdotte:
 - l'applicazione sperimentale del meccanismo di incentivazione al mantenimento in esercizio delle reti di trasporto del gas naturale completamente ammortizzate;
 - un meccanismo sperimentale di incentivazione per le centrali di compressione *dual fuel*, nella forma di un meccanismo di *sharing* dei ricavi derivanti dalla fornitura di servizi di flessibilità nel mercato per il servizio di dispacciamento da parte dell'impresa maggiore di trasporto.

In materia di efficientamento dello sviluppo infrastrutturale, è introdotto un costo unitario massimo per il riconoscimento degli investimenti per lo sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione

in caso di mancato rispetto di condizioni minime di sviluppo definiti nell'ambito dei requisiti minimi di Piano.

• **Perdite di rete, autoconsumi, GNC, oneri ETS, bilanciamento operativo:**

- Con riferimento al trattamento *di perdite di rete, autoconsumi e Gas Non Contabilizzato* (GNC), si confermano gli attuali criteri di riconoscimento di costi nei ricavi di riferimento per le tariffe, e si introduce una semplificazione della gestione delle partite economiche in corso d'anno che riduce le interazioni tra il Responsabile del bilanciamento (Snam Rete Gas) e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA). In particolare, il nuovo meccanismo introdotto prevede che:
 - la quota-parte del gettito tariffario del corrispettivo variabile a copertura di tali partite sia versata integralmente dalle imprese di trasporto a CSEA;
 - CSEA riconosca integralmente al Responsabile del bilanciamento i costi sostenuti per l'approvvigionamento delle risorse necessarie (su tutta la rete di trasporto) tramite il meccanismo di neutralità del *Testo Integrato del Bilanciamento* (TIB);
 - *ex post*, operino meccanismi di conguaglio per le perdite fisiche e il GNC (in modo simultaneo e basati sullo stesso criterio di valorizzazione degli scostamenti).
- Con riferimento ai livelli riconosciuti delle *perdite di rete*, è introdotta una revisione dei fattori di emissione, con applicazione dei nuovi livelli efficienti fin dal 2024, con una sostanziale riduzione (-50%) dei livelli di perdite riconosciuti.
- Sono confermati i vigenti meccanismi di riconoscimento degli oneri relativi al meccanismo di *Emission Trading* (ETS).
- Infine, è introdotto uno specifico meccanismo di riconoscimento dei consumi elettrici delle centrali di compressione, volto ad ottimizzare il funzionamento delle centrali *dual fuel*.

- **Copertura dei costi relativi al servizio di misura del trasporto:** Sono applicati i criteri generali previsti per il servizio di trasporto.

Determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto

- **Corrispettivi per il servizio di trasporto:** Si conferma l'adozione della metodologia della distanza ponderata per la capacità (*CWD*), prevedendo una modifica della ripartizione *entry/exit* da 28/72 a 25/75.
- **Sconti stoccaggio e Gnl:** Gli sconti alle tariffe di capacità sono fissati al 50% per i punti da e per stoccaggio e 0% per i punti di entrata da Gnl, pari al livello minimo previsto ai sensi del Codice TAR. È inoltre fissato uno sconto al futuro punto di uscita presso Gela (verso Malta), pari al 50%.
- **Trattamento tariffario delle infrastrutture di trasporto per la metanizzazione della Regione Sardegna:** anche in esito ai rilievi formulati dall'Agenzia per la Cooperazione fra i Regolatori nazionali dell'Energia (ACER) nel proprio Report di valutazione del DCO 502/2022/R/GAS, i criteri di allocazione dei costi relativi alle infrastrutture di trasporto per la metanizzazione della Regione Sardegna sono rimandati al procedimento avviato con deliberazione 279/2022/R/COM, nell'ambito del quale saranno valutate anche le modalità di realizzazione del collegamento virtuale.
- **Moltiplicatori infrannuali:** Si confermano i livelli dei moltiplicatori oggi vigenti e l'introduzione di conferimenti di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito, nei punti di riconsegna che alimentano reti di distribuzione (*city gate*). Sono introdotti, al fine di assicurare una maggiore flessibilità della tariffa di trasporto, i moltiplicatori infrannuali trimestrali, mensili e giornalieri, ai punti di riconsegna che servono utenze industriali direttamente allacciati al trasporto, rispettivamente pari a 1,2, 1,3 e 1,7.

Determinazione dei corrispettivi per il servizio di misura del trasporto

Si conferma l'articolazione tariffaria in due componenti, una che copre i costi di misura generali (CM^T) e una che copre i costi di misura dei soli punti di riconsegna dei clienti finali. Quest'ultima viene espressa in euro/PDR/anno, e articolata in cinque classi distinte in funzione della portata dell'impianto di misura. Sarà definita per il primo anno del periodo di regolazione, e successivamente aggiornata solo per effetto del deflatore. È mantenuto lo sconto sul corrispettivo di misura presso i clienti finali per un periodo di tempo di 4 anni dal momento della cessione dell'impianto.

Meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi e componenti tariffarie aggiuntive

Sono confermati, nella sostanza, i meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi già vigenti.

È esclusa dal calcolo del fattore correttivo di *commodity* anche la quota di ricavo a copertura di costi ETS, analogamente a quanto già disciplinato per la quota di ricavo a coperture di autoconsumi, perdite e GNC, per le quali è previsto un meccanismo di copertura specifico.

In ragione delle modifiche alle modalità di gestione delle partite relative a perdite di rete, autoconsumi e GNC:

- con riferimento al GNC, è determinata un'esposizione massima per le imprese di trasporto, sia unitaria che complessiva, in funzione della quota di ricavo a copertura dei costi operativi per il medesimo servizio e volta ad assicurare una maggiore compartecipazione delle imprese di trasporto al rischio di oscillazione del GNC;
- con riferimento alle partite relative alle perdite fisiche di rete, è introdotto un meccanismo di conguaglio, valorizzando lo scostamento sulla base dell'esposizione unitaria prevista per il GNC.

Nel 6PRT, le somme relative al fattore correttivo dei ricavi di misura saranno gestite in analogia alle modalità di recupero delle somme per il servizio di trasporto, ossia mediante regolazione con CSEA.

Sulle componenti aggiuntive della tariffa di trasporto, le imprese possono sottoporre all'Autorità modifiche al sistema di garanzie di cui ai Codici di rete al fine di prevedere adeguate forme di copertura dal rischio di insolvenza.

Infine, con riferimento ai nuovi allacciamenti e alle discature, le imprese di trasporto sono invitate a sottoporre all'Autorità possibili modifiche del Codice di rete per prevedere che:

- nel caso di nuovi allacciamenti, l'applicazione dei corrispettivi di trasporto avvenga a decorrere dalla data per cui è effettuata la richiesta di conferimento di capacità;
- nel caso di discature, all'utente sia applicato il minore fra il corrispettivo di trasporto annuale per il periodo dalla discatura sino alla fine dell'anno termico o la maggiorazione connessa al conferimento mensile per il periodo dall'inizio dell'anno termico alla data di discatura.

(*) La scheda ha carattere divulgativo e non provvedimento