

**DELIBERAZIONE 28 MARZO 2019**

**114/2019/R/GAS**

**CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE (2020-2023)**

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

Nella 1058<sup>a</sup> bis riunione del 26 marzo 2019

**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 (di seguito: direttiva 2009/73/CE);
- la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- il Regolamento (CE) 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, che istituisce un'Agenzia per la cooperazione fra i Regolatori nazionali dell'energia;
- 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) 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, in materia di infrastrutture energetiche transeuropee;
- 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) 459/2017 della Commissione del 16 marzo 2017, che istituisce un Codice di rete relativo ai meccanismi di allocazione di capacità di trasporto del gas;
- 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);
- il Regolamento (UE) 2017/1938 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2017, recante misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas;
- 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.;
- il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;

- 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.;
- la deliberazione dell'Autorità 18 settembre 2014, 446/2014/R/COM;
- la deliberazione dell'Autorità 2 dicembre 2015, 583/2015/R/COM (di seguito: deliberazione 583/2015/R/COM) e il relativo allegato A e s.m.i. (TIWACC);
- la deliberazione dell'Autorità 23 dicembre 2015, 654/2015/R/EEL (di seguito: deliberazione 654/2015/R/EEL) e il relativo allegato A e s.m.i. (TIT);
- la deliberazione dell'Autorità 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM e il relativo Allegato A e s.m.i. (TIUC);
- 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. (di seguito: RTTG 4PRT);
- la deliberazione dell'Autorità 28 settembre 2017, 666/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 666/2017/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 19 ottobre 2017, 689/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 689/2017/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 30 novembre 2017, 794/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 794/2017/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 5 aprile 2018, 208/2018/R/GAS (di seguito: deliberazione 208/2018/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 10 maggio 2018, 280/2018/R/GAS;
- la deliberazione dell'Autorità 1 giugno 2018, 306/2018/R/GAS;
- la deliberazione dell'Autorità 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS (di seguito: deliberazione 468/2018/R/GAS) e il relativo Allegato A;
- la deliberazione dell'Autorità 6 dicembre 2018, 639/2018/R/COM (di seguito: deliberazione 639/2018/R/COM);
- il documento per la consultazione dell'Autorità 8 giugno 2017, 413/2017/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 413/2017/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell'Autorità 1 marzo 2018, 114/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 114/2018/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell'Autorità 29 marzo 2018, 182/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 182/2018/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell'Autorità 21 giugno 2018, 347/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 347/2018/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell'Autorità 2 agosto 2018, 420/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 420/2018/R/GAS);

- il documento per la consultazione dell’Autorità 20 settembre 2018, 462/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 462/2018/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 16 ottobre 2018, 512/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 512/2018/R/GAS);
- il Report dell’*Agency for the Cooperation of Energy Regulators* (di seguito: ACER) del 14 febbraio 2019, recante “*Analysis of the Consultation Document on the Gas Transmission Tariff Structure for Italy*” (di seguito: Report ACER).

**CONSIDERATO CHE:**

- con la deliberazione 514/2013/R/GAS, l’Autorità ha stabilito i criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione 2014-2017 (4PRT);
- con la deliberazione 583/2015/R/COM, l’Autorità ha approvato il TIWACC e definito i criteri per la determinazione e l’aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) per i servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas per il periodo 2016-2021; ai sensi degli articoli 5 e 6 del TIWACC, i parametri base del WACC comuni ai settori elettricità e gas e il livello di *gearing* sono stati aggiornati, per il triennio 2019-2021, con la deliberazione 639/2018/R/COM, mentre il livello del coefficiente  $\beta^{asset}$ , che riflette il rischio sistematico di un’attività, è determinato nell’ambito del procedimento di revisione dei criteri tariffari di ciascun servizio infrastrutturale; con la medesima deliberazione 639/2018/R/COM è stato fissato, per il servizio di trasporto gas, un tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto pari a 5,7% per l’anno 2019;
- con la deliberazione 82/2017/R/GAS, l’Autorità ha avviato un procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT);
- con il documento per la consultazione 413/2017/R/GAS, l’Autorità ha esposto le principali linee di intervento per la riforma dei criteri di regolazione tariffaria del trasporto gas per il 5PRT;
- con la deliberazione 575/2017/R/GAS, 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 (cd. periodo transitorio) i criteri di regolazione vigenti per il 4PRT, opportunamente integrati tenendo conto degli esiti della consultazione;
- con la deliberazione 794/2017/R/GAS, l’Autorità ha aggiornato la RTTG 4PRT, al fine di recepire le norme in materia di obblighi di pubblicazione di cui al Capo VIII del Codice TAR;
- con il documento per la consultazione 182/2018/R/GAS, l’Autorità ha pubblicato gli orientamenti iniziali in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione dei costi per il 5PRT;

- con il documento per la consultazione 347/2018/R/GAS, l’Autorità ha pubblicato gli orientamenti iniziali in materia di criteri per la determinazione dei ricavi riconosciuti per il 5PRT;
- con il documento per la consultazione 420/2018/R/GAS, l’Autorità ha pubblicato gli orientamenti iniziali in materia di qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT;
- con il documento per la consultazione 512/2018/R/GAS, l’Autorità ha illustrato gli 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, per il 5PRT, fissando il termine per l’invio delle osservazioni al 17 dicembre 2018; e che: i) in appendice al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS sono stati pubblicati, in lingua inglese, un *executive summary* e il *template* contenente le informazioni necessarie ad assolvere agli obblighi informativi di cui al Codice TAR; ii) l’Autorità ha dato mandato all’impresa maggiore di trasporto di rendere disponibile una versione integrale del documento in lingua inglese, unitamente al modello tariffario semplificato;
- il medesimo documento per la consultazione 512/2018/R/GAS è stato, altresì, sottoposto alla consultazione degli Stati Membri confinanti, in applicazione di quanto previsto dall’articolo 28 del Codice TAR, in relazione alle ipotesi relative alla fissazione di moltiplicatori, fattori stagionali e livello degli sconti di cui all’articolo 9, paragrafo 2 e all’articolo 16 del medesimo Codice TAR;
- le osservazioni pervenute in risposta ai documenti per la consultazione di cui ai precedenti punti sono state rese disponibili sul sito internet dell’Autorità;
- in data 17 gennaio 2019, l’Autorità ha pubblicato e, contestualmente, inviato ad ACER, una sintesi in lingua inglese delle osservazioni ricevute nell’ambito della consultazione.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- l’articolo 27, paragrafi 2 e 3, del Codice TAR, prevede che, entro due mesi dal termine della consultazione finale, ACER pubblichi e invii all’autorità nazionale di regolamentazione e alla Commissione Europea le conclusioni della propria analisi del documento di consultazione finale in merito alla pubblicazione delle informazioni di cui all’articolo 26, paragrafo 1, del Codice TAR, nonché alla conformità:
  - a) della metodologia dei prezzi di riferimento rispetto ai requisiti di cui all’articolo 7 del Codice TAR;
  - b) delle tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati rispetto ai criteri di cui all’articolo 4, paragrafo 3, del Codice TAR;
  - c) delle tariffe non di trasporto rispetto ai criteri di cui all’articolo 4, paragrafo 4, del Codice TAR;
- in data 14 febbraio 2019, ACER ha reso note le proprie conclusioni di cui al punto precedente, pubblicando il Report ACER recante l’analisi delle proposte contenute nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS;

- ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 4, del Codice TAR, entro cinque mesi dal termine della consultazione finale l'autorità nazionale di regolamentazione adotta e pubblica una decisione motivata su tutti gli elementi di cui all'articolo 26, paragrafo 1, del medesimo Codice TAR; tale previsione presuppone che tali informazioni siano altresì rese disponibili in sede di decisione finale.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione ai **criteri di determinazione del costo riconosciuto**, nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS, l'Autorità ha prospettato tra l'altro di:
  - a) confermare l'orientamento di definire una durata del periodo di regolazione pari a 4 anni;
  - b) in continuità con i criteri vigenti, confermare i principi generali per il riconoscimento dei costi di capitale e dei costi operativi, che prevedono schemi di regolazione incentivante limitatamente ai soli costi operativi e schemi di regolazione del tipo *rate of return* con riferimento ai costi di capitale, prevedendo al contempo di introdurre elementi propedeutici a una eventuale transizione verso logiche di riconoscimento dei costi basate sulla spesa totale (*totex*), quali un maggior coordinamento tra la regolazione tariffaria e le valutazioni dei Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto, l'avvio di una specifica attività di monitoraggio degli investimenti e sperimentazioni di incentivi all'efficientamento delle spese di investimento;
  - c) confermare le disposizioni introdotte con deliberazione 689/2017/R/GAS che prevedono l'ammissione al riconoscimento tariffario di un intervento di sviluppo della rete nei limiti dei benefici monetizzati, qualora dall'analisi costi-benefici sviluppata in coerenza con i criteri di cui alla deliberazione 468/2018/R/GAS risultino benefici per il sistema nazionale del gas inferiori ai costi;
  - d) confermare il riconoscimento, nelle tariffe di ciascun anno  $t$ , degli incrementi patrimoniali di pre-consuntivo relativi all'anno precedente ( $t-1$ );
  - e) riconoscere gli oneri finanziari inerenti alle immobilizzazioni in corso a un tasso di remunerazione calcolato assumendo un rapporto tra capitale di debito e capitale proprio pari a 4;
  - f) ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto per il SPRT, in seguito alle analisi condotte dagli Uffici dell'Autorità su un campione rappresentativo di imprese, mantenere il parametro  $\beta^{asset}$  sostanzialmente in linea con il livello attuale (pari a 0,364), non avendo ravvisato una variazione, negli anni più recenti, della rischiosità media del settore che giustifichi una modifica del parametro;
  - g) confermare i criteri generali di determinazione della quota di ricavo a copertura dell'ammortamento, prevedendo al contempo che l'impresa maggiore di trasporto predisponga un rapporto di monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti, individui le eventuali criticità ai fini della sicurezza, in particolare in relazione alle infrastrutture completamente ammortizzate, e le conseguenti azioni

- che si rendono necessarie per il mantenimento in sicurezza, dimostrando l'efficienza delle soluzioni individuate;
- h) ai fini della determinazione del costo operativo riconosciuto, considerare l'anno 2017 come anno base, valutando eventuali incrementi di specifiche voci di costo già consuntivati per l'anno 2018, e riconoscere alle imprese di trasporto una quota delle maggiori/minori efficienze conseguite nel corso del 4PRT (rispetto agli obiettivi fissati dall'Autorità), determinando l'*X-factor* con il solo obiettivo di riassorbire tali maggiori/minori efficienze nel corso del 5PRT;
  - i) superare il riconoscimento in natura di perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato (GNC), prevedendo che le imprese di trasporto si approvvigionino dei quantitativi necessari nell'ambito del mercato centralizzato del gas naturale; inoltre:
    - con specifico riferimento alle perdite di rete, valutare la revisione dei fattori di emissione efficienti al fine di incentivare la riduzione dei livelli di perdita nei punti di riconsegna della rete di trasporto;
    - con specifico riferimento al GNC, prevedere che il quantitativo riconosciuto sia aggiornato in ciascun anno del periodo di regolazione sulla base del valore medio annuale effettivamente registrato negli ultimi quattro anni disponibili, con l'esclusione del valore massimo e del valore minimo registrati;
  - j) prevedere uno specifico meccanismo per il riconoscimento dei costi per l'approvvigionamento dei titoli del sistema *Emission Trading* (ETS), riconoscendo alle imprese di trasporto un quantitativo di titoli di ETS determinato su logiche *standard* e neutralizzando il relativo rischio prezzo;
  - k) considerare nei costi per il bilanciamento operativo della rete riconosciuti alle imprese di trasporto esclusivamente i costi relativi all'acquisto di capacità di punta di erogazione per la modulazione oraria, escludendo i costi relativi alle prestazioni di punta di erogazione, punta di iniezione e spazio;
  - l) per il servizio di misura del trasporto gas, in ottica di continuità, confermare i criteri generali di determinazione del costo riconosciuto previsti per il servizio di trasporto;
- nell'ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS in relazione ai criteri di determinazione del costo riconosciuto:
    - a) con riferimento alla durata del periodo di regolazione, è stata evidenziata l'opportunità di confermare un periodo di quattro anni o, in alternativa, estendere la durata del periodo a cinque anni;
    - b) con riferimento ai criteri di riconoscimento del costo, è stata evidenziata l'opportunità di far precedere un'eventuale transizione dei criteri di riconoscimento dei costi verso logiche basate sul riconoscimento della spesa totale (*totex*) e di maggiore orientamento agli *output* da un adeguato periodo di sperimentazione;
    - c) con riferimento al valore del parametro  $\beta^{asset}$  la maggior parte degli utenti del servizio di trasporto e delle associazioni di categoria che li rappresentano ha condiviso l'orientamento di mantenere il valore di tale parametro in linea con

l'attuale livello; ciononostante, un utente ha evidenziato come tale valore sia eccessivamente elevato in quanto il campione utilizzato per la stima includerebbe anche un'impresa con caratteristiche particolari rispetto al resto del campione; altri soggetti, principalmente le imprese di trasporto, ritengono invece che sia necessario un adeguamento del  $\beta^{asset}$  a un valore pari a 0,4, in ragione sia di una accresciuta incertezza del settore del trasporto del gas che non sarebbe adeguatamente intercettata da altri parametri del WACC, sia di criticità nell'approccio metodologico seguito per la determinazione del  $\beta^{asset}$  (quali il metodo di *deleveraging*), che non consentirebbero di valutare correttamente la rischiosità media del settore;

- d) in merito al trattamento delle immobilizzazioni in corso, è stato suggerito di applicare il WACC invece di un tasso di remunerazione *ad hoc*;
- e) con riferimento alla determinazione della quota di ammortamento è stato ipotizzato di:
  - (i) introdurre, oltre alla categoria di cespiti "Altre immobilizzazioni materiali" con vita utile regolatoria di 10 anni, categorie di cespiti relative a immobilizzazioni materiali con durate convenzionali inferiori, pari a 5 e 3 anni, anche al fine di recepire ai fini tariffari le nuove disposizioni introdotte dai principi IFRS16 in merito al trattamento contabile dei contratti di *leasing* che dovranno essere adottati a partire dal 1 gennaio 2019;
  - (ii) in relazione al trattamento dei cespiti completamente ammortizzati e agli interventi per la sicurezza, riconoscere eventuali minusvalenze legate alla dismissione di cespiti non completamente ammortizzati o, in alternativa, prevedere uno specifico riconoscimento degli investimenti realizzati al fine di consentire un allungamento del periodo di esercizio dell'opera rispetto alla vita regolatoria e afferenti a infrastrutture oggetto di dismissione già pienamente ammortizzate, introducendo ad esempio per tali investimenti una nuova classe di cespiti ("Investimenti in migliorie") con vita utile pari a 10 anni; in alternativa, riconoscere quote di costo per il mantenimento in operatività di *asset* completamente ammortizzati;
- f) con riferimento alla determinazione e all'aggiornamento dei costi operativi riconosciuti, è stato proposto di considerare, come anno base per i costi operativi effettivi, l'anno 2018 o, in alternativa, una media degli anni 2015-2017; alcuni soggetti non hanno condiviso l'opportunità di applicare una ripartizione delle minori efficienze rispetto agli obiettivi definiti dall'Autorità per il 4PRT, ritenendo che, nel caso in cui le imprese di trasporto non abbiano raggiunto gli obiettivi di efficienza, debbano essere riconosciuti i costi effettivi; due soggetti hanno proposto che il riassorbimento delle maggiori/minori efficienze realizzate nel corso del 4PRT avvenga in un periodo di otto anni;
- g) con riferimento al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e GNC, è stato richiesto di sterilizzare sia il rischio prezzo sia il rischio volume, eventualmente valutando l'introduzione di meccanismi di premialità volti a incentivare il contenimento della spesa;

- h) con riferimento ai costi connessi al sistema di *Emission Trading*, è stato proposto di utilizzare, ai fini della quantificazione dei titoli necessari in un determinato anno, una media dei periodi precedenti, e non una proposta dell'impresa di trasporto, garantendo la neutralità dell'impresa di trasporto sia in termini di rischio prezzo sia in termini di rischio volume;
- i) con riferimento ai ricavi per il servizio di bilanciamento, è stato indicato di includere, tra i costi per il bilanciamento operativo, anche i costi connessi alle capacità di stoccaggio;
- inoltre, con riferimento alle modalità di acquisto dei quantitativi di gas a copertura di autoconsumi, perdite e GNC:
  - a) nell'ambito del TIB è disciplinato un meccanismo di neutralità per il Responsabile del bilanciamento (di seguito: RdB) rispetto all'insorgere di differenze tra quantitativi programmati e effettivi relativamente a GNC, autoconsumi e perdite di rete;
  - b) con il documento per la consultazione 462/2018/R/GAS sono state presentate proposte di modifica del sopra richiamato meccanismo di neutralità, in coerenza con l'orientamento di attribuire al RdB il compito di approvvigionare a mercato non solo i quantitativi a copertura della differenza tra i quantitativi immessi all'impianto di distribuzione e quelli prelevati dai clienti finali serviti dal medesimo (*delta<sup>10</sup>*), ma anche quelli necessari alla copertura di autoconsumi, perdite, GNC e delle variazioni attese di *linepack*; in particolare, gli orientamenti illustrati nel documento per la consultazione prevedono la sterilizzazione del rischio connesso alle differenze fra il prezzo riconosciuto a copertura di questi quantitativi e il prezzo effettivo di approvvigionamento;
- le disposizioni introdotte dai principi IFRS16 in merito al trattamento contabile dei contratti di *leasing*, in vigore dal 1 gennaio 2019, comportano l'iscrizione nell'attivo di stato patrimoniale del diritto di utilizzo del bene oggetto del contratto di *leasing* e, quali contropartite, la contestuale rilevazione di un debito nel passivo e la riduzione del livello di costo operativo; coerentemente, a parità di condizioni fattuali, ciò richiede un adeguamento del livello di costo operativo ammissibile al riconoscimento tariffario.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione ai **criteri di incentivazione dello sviluppo infrastrutturale**, nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS l'Autorità ha prospettato tra l'altro di:
  - a) superare i criteri di incentivazione *input-based* basati sulle maggiorazioni del tasso di remunerazione fondate sul rispetto di tipologie di investimento predefinite, introducendo logiche di incentivo allo sviluppo infrastrutturale maggiormente selettive e orientate all'*output*;
  - b) in una logica di gradualità, continuare ad applicare le maggiorazioni in vigore nel periodo transitorio 2018-2019, pari al 1% per una durata pari a 10 anni, agli investimenti che entrino in esercizio nella prima parte del 5PRT (anni 2020-



- 2021), e che presentino un rapporto tra benefici e costi, elaborato in coerenza con i criteri di cui alla deliberazione 468/2018/R/GAS, superiore a 1,5;
- c) salvaguardare gli effetti incentivanti sugli investimenti entrati in esercizio fino all'anno 2019, nel rispetto dei criteri di regolazione vigenti nell'anno di entrata in esercizio dell'investimento;
  - d) in via sperimentale, applicare ai fini del calcolo della maggiorazione del tasso di remunerazione, 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;
  - e) introdurre specifiche misure che incentivino l'ottenimento, da parte delle imprese di trasporto, di contributi pubblici di natura comunitaria a copertura dei costi infrastrutturali;
- nell'ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS in relazione ai criteri di incentivazione dello sviluppo infrastrutturale, è stata evidenziata l'opportunità di:
    - a) considerare gli incentivi *output-based* come complementari e non sostitutivi degli incentivi *input-based*;
    - b) prevedere un periodo di applicazione della remunerazione aggiuntiva del 1% pari a 12 anni, in analogia a quello previsto per gli investimenti entrati in esercizio nel periodo transitorio 2018-2019, e non di 10;
    - c) non prevedere che gli incentivi siano applicati al valore inferiore tra il costo di investimento effettivo e il costo di investimento stimato; alcuni operatori hanno inoltre proposto che, nel caso in cui vi sia una differenza tra i costi di investimento previsti e i costi effettivi, al costo di investimento effettivo sia applicato un WACC inferiore;
    - d) non prevedere alcun incentivo alle imprese di trasporto per l'ottenimento di contributi pubblici nazionali e comunitari per la realizzazione delle infrastrutture o, in alternativa, prevedere un valore inferiore; le imprese di trasporto hanno invece evidenziato come un incentivo pari a 10% del contributo non sia sufficiente.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione ai **criteri di determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto**, nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS, l'Autorità ha prospettato tra l'altro di:
  - a) includere la rete regionale di gasdotti nell'ambito della metodologia dei prezzi di riferimento, in quanto sia la rete nazionale sia quella regionale di gasdotti soddisfano i requisiti del Codice TAR per la definizione di servizio di trasporto, e cioè di un servizio i cui costi sono causati dai *driver* di costo della capacità (tecnica o contrattuale) e della distanza e sono correlati all'investimento nell'infrastruttura e al funzionamento della medesima infrastruttura; al riguardo,

l'Autorità, fin dal documento per la consultazione 413/2017/R/GAS, ha evidenziato:

- (i) l'opportunità che parte delle reti regionali siano ricomprese, ferme restando le necessarie modifiche normative, nelle concessioni di ambito della distribuzione, in quanto presentano caratteristiche tecniche e funzionali assimilabili;
  - (ii) la possibilità che l'inclusione delle reti regionali nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento produca una riallocazione dei costi che potrebbe risultare in contrasto con i principi di cui al Codice TAR, in particolare in relazione all'obiettivo di prevenire indebiti sussidi incrociati e di garantire la non distorsione degli scambi transfrontalieri;
- b) adottare una ripartizione dei ricavi tra quota da recuperare attraverso componenti tariffarie applicate alla capacità (*capacity*) e quota da recuperare attraverso una componente tariffaria applicata ai volumi (*commodity*) che attribuisca i ricavi riconosciuti a copertura dei costi di capitale e per il bilanciamento operativo della rete in *capacity* e quelli a copertura dei costi operativi e dei costi relativi ad autoconsumi, perdite, GNC e ETS in *commodity*;
  - c) adottare una ripartizione dei ricavi tra quota da recuperare attraverso componenti tariffarie applicate ai punti di entrata e ai punti di uscita (*entry-exit*) pari a 28/72, attribuendo 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; 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 misurato dalla massima capacità giornaliera utilizzata in ciascun punto di entrata della rete nazionale di gasdotti;
  - d) adottare, quale metodologia dei prezzi di riferimento ai sensi dell'articolo 6 del Codice TAR, la metodologia della distanza ponderata per la capacità (cd. *Capacity-Weighted Distance, CWD*), come descritta all'articolo 8 del Codice TAR;
  - e) prevedere che le componenti tariffarie applicate alla capacità siano applicate alle capacità conferite presso i punti di entrata, i punti di uscita verso gli stoccaggi, i punti di riconsegna e i punti di uscita di interconnessione con i sistemi esteri, superando in tal modo la necessità di effettuare conferimenti di capacità presso punti di uscita della rete nazionale verso le aree di prelievo;
  - f) applicare i seguenti aggiustamenti dei corrispettivi risultanti dalla metodologia CWD:
    - (i) applicazione di uno sconto ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio pari al 50%, ossia pari al valore minimo possibile ai sensi del Codice TAR;
    - (ii) moltiplicazione dei corrispettivi per una costante (*rescaling*) al fine di garantire la copertura dei ricavi di riferimento in relazione alle capacità previste in conferimento, senza considerare le capacità oggetto di

- rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. *reshuffling*) ai sensi della deliberazione 666/2017/R/GAS;
- (iii) equalizzazione dei corrispettivi applicati a tutti i punti di riconsegna;
  - (iv) applicazione, coerentemente con i principi del Codice TAR che identificano nella distanza uno dei principali *driver* di costo, di una riduzione del corrispettivo di uscita per i punti di riconsegna localizzati ad una distanza inferiore a 15 chilometri dalla rete nazionale;
  - g) prevedere che il corrispettivo unitario variabile *CV* sia applicato ai quantitativi di gas prelevati dalla rete nei punti di riconsegna, nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di interconnessione con i sistemi esteri;
  - h) introdurre un nuovo corrispettivo complementare variabile (*CV<sub>FC</sub>*) finalizzato al recupero delle somme relative ai fattori correttivi dei ricavi applicato, in coerenza con le disposizioni del Codice TAR, ai punti di riconsegna e ai punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio, da aggiornare con cadenza annuale;
- nell'ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS in relazione ai criteri di determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto è stata evidenziata l'opportunità di:
    - a) escludere dall'ambito del servizio di trasporto il servizio di bilanciamento operativo e i servizi accessori o, in alternativa, recuperare i relativi costi mediante l'applicazione del corrispettivo variabile;
    - b) allocare prioritariamente i costi di trasporto sulle componenti tariffarie applicate alla capacità anziché su quelle applicate ai volumi, al fine di evitare penalizzazioni dei clienti consumatori di gas con un *load factor* elevato; è stata inoltre avanzata la proposta di recuperare i costi operativi di natura fissa attraverso le componenti tariffarie capacitive;
    - c) utilizzare la capacità tecnica in luogo della capacità prevista in conferimento come *driver* per la determinazione dei corrispettivi di capacità, al fine di eliminare la volatilità dei corrispettivi derivante dalle oscillazioni dei conferimenti;
    - d) in merito al perimetro di applicazione e al *driver* del corrispettivo per la copertura dei costi variabili:
      - (i) escludere l'applicazione del corrispettivo variabile ai flussi verso gli stoccaggi;
      - (ii) applicare il corrispettivo variabile ai soli flussi fisici, escludendo i controflussi commerciali (ad esempio nel caso di esportazioni);
      - (iii) considerare come *driver* tariffario, in luogo dei dati storici relativi all'anno  $t-2$  che potrebbero incorporare particolari situazioni contingenti o non considerare dinamiche di evoluzione della domanda, le stime annuali dei volumi con riferimento all'anno  $t$ , formulate dall'impresa maggiore di trasporto e soggette ad approvazione da parte dell'Autorità;
      - (iv) continuare ad applicare il corrispettivo variabile ai volumi immessi nella rete di trasporto ai punti di entrata, in coerenza con i criteri tariffari del 4PRT;
    - e) escludere l'applicazione del corrispettivo *CV<sub>FC</sub>* ai flussi verso gli stoccaggi;
    - f) in merito alla ripartizione *entry-exit*:

- (i) adottare una ripartizione pari a 50/50, al fine di evitare un eccessivo aggravio dei costi per i punti di uscita;
  - (ii) adottare una ripartizione pari a 20/80, al fine di favorire un maggiore allineamento dei prezzi al Punto di Scambio Virtuale (PSV) con i principali *hub* europei e una maggiore competitività dell'approvvigionamento;
  - (iii) aggiornare la ripartizione nel corso del periodo di regolazione sulla base delle condizioni di mercato e del grado di utilizzo dei punti di entrata, anche in corso di periodo di regolazione;
- g) in merito alla metodologia CWD:
- (i) applicare la metodologia alla sola rete nazionale, eventualmente prevedendo che i corrispettivi di uscita risultanti dalla metodologia vengano applicati ai punti di riconsegna unitamente all'attuale corrispettivo di rete regionale;
  - (ii) evitare che l'applicazione della metodologia comporti un significativo incremento dei corrispettivi in uscita presso le interconnessioni con l'estero, disincentivando le esportazioni di gas naturale o dei corrispettivi dei punti di entrata che connettono il mercato italiano a quelli del nord Europa, ossia Passo Gries e Tarvisio, al fine di non ridurre la competitività di tali fonti di approvvigionamento;
- h) in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi risultanti dalla metodologia CWD:
- (i) valutare l'introduzione di aggiustamenti che riducano le differenziazioni dei corrispettivi di *entry*, perseguendo un obiettivo generale di neutralità fra le fonti e le rotte di approvvigionamento a livello internazionale che consenta altresì di sterilizzare il previsto aumento dei corrispettivi di entrata da terminali di rigassificazione di Gnl; alcuni soggetti hanno inoltre evidenziato l'opportunità di equalizzare i corrispettivi relativi a tutti i punti di entrata;
  - (ii) applicare uno sconto ai corrispettivi di entrata da e di uscita verso stoccaggio pari al 100%; con riferimento a tale aspetto, alcuni soggetti hanno evidenziato l'opportunità di recuperare il mancato gettito tramite la componente tariffaria a copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del fattore correttivo dei ricavi di riferimento per il servizio di stoccaggio (*CRV<sup>OS</sup>*) in luogo del recupero tramite incremento dei corrispettivi di capacità, evitando in tal modo effetti distorsivi sulle scelte di importazione;
  - (iii) applicare uno sconto ai corrispettivi di entrata da terminali di Gas naturale liquefatto (Gnl) pari almeno a quello definito per i corrispettivi da stoccaggio;
- i) in merito alla riduzione del corrispettivo di uscita per punti di riconsegna localizzati ad una distanza inferiore a 15 chilometri dalla rete nazionale, mantenere l'attuale riduzione del corrispettivo in funzione della distanza o, in alternativa, di adottare una riduzione maggiore per i punti più prossimi alla rete nazionale;
- j) al fine di ridurre le oscillazioni dei corrispettivi di capacità, escludere, dalle capacità previste in conferimento utilizzate ai fini del *rescaling* dei corrispettivi di capacità, le capacità oggetto di rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. *reshuffling*) ai sensi della deliberazione 666/2017/R/GAS, prevedendo che il

- relativo gettito necessario a coprire i ricavi di riferimento sia recuperato attraverso l'applicazione del  $CV_{FC}$ ;
- k) valutare l'utilizzo dei fattori correttivi pregressi al fine di garantire la stabilità dei livelli tariffari per gli anni 2020 e seguenti, limitando le discontinuità tariffarie derivanti da mutamenti del quadro regolatorio e del mercato;
  - l) procedere a un riordino delle componenti addizionali a copertura degli oneri di sistema;
- nell'ambito del Report ACER è stato evidenziato quanto segue:
    - a) la metodologia dei prezzi di riferimento utilizzata (metodologia CWD) è coerente con i principi di *cost-reflectivity* di cui al Codice TAR, prendendo in considerazione sia le capacità stimate sia la distanza, che sono i *driver* di costo rilevanti per la rete di trasporto italiana;
    - b) la consultazione finale, ai sensi del Codice TAR (cfr. documento per la consultazione 512/2018/R/GAS), non offre sufficiente trasparenza e chiarezza con riferimento:
      - (i) al trattamento, da un punto di vista sia analitico sia regolatorio, delle partite economiche afferenti al meccanismo del cd. *reshuffling*;
      - (ii) alle modalità di determinazione del *driver* della distanza considerato nell'ambito della metodologia CWD, con particolare riferimento alle modalità di calcolo della distanza sulla rete nazionale e sulla rete regionale;
    - c) il modello tariffario semplificato, pubblicato dall'impresa maggiore di trasporto su mandato dell'Autorità, non risulta coerente con i requisiti del Codice TAR, in quanto non contiene la stima del corrispettivo variabile; inoltre, non consente agli utenti di stimare l'evoluzione delle tariffe nel tempo, in quanto non contiene le previsioni di conferimenti di capacità per gli anni del periodo regolatorio successivi al primo;
    - d) la metodologia proposta in consultazione crea sussidi incrociati per gli utenti intra-sistemici dovuti:
      - (i) alla riduzione dei corrispettivi di uscita, determinata successivamente alla fissazione dei corrispettivi e alla loro equalizzazione, per punti di riconsegna situati a meno di 15 chilometri dalla rete nazionale;
      - (ii) al *rescaling* dei corrispettivi di capacità operato al fine di compensare l'ammacco di ricavi derivante dal meccanismo di *reshuffling*; tuttavia, la stessa ACER riconosce di non poter affermare che l'Autorità avrebbe potuto gestire in modo migliore l'impatto sulle tariffe di trasporto del meccanismo di *reshuffling*;
    - e) l'adozione di una unica metodologia dei prezzi di riferimento per l'intero perimetro della rete di trasporto, inclusa la rete regionale di gasdotti, è potenzialmente in grado di attribuire i costi della rete regionale anche ai punti di interconnessione; e che, sebbene la metodologia proposta, con particolare riferimento alla ripartizione *entry-exit*, sia finalizzata a evitare tali sussidi incrociati, sia raccomandato allo Stato Membro di verificare la corretta implementazione nella normativa primaria della definizione di "distribuzione" di cui all'articolo 2, comma 5, della direttiva 2009/73/CE;

- f) in merito a ulteriori servizi resi dalle imprese di trasporto, valutare se e in che misura siano relative all'accesso alla rete di trasporto e, nel caso, se si qualificano come servizi di trasporto o servizi non di trasporto;
- g) alla luce degli elementi evidenziati, l'ACER raccomanda all'Autorità di:
  - (i) fornire maggiore trasparenza e chiarezza sugli effetti del meccanismo di *reshuffling*, valutando l'adozione di soluzioni che minimizzino potenziali effetti distorsivi;
  - (ii) fornire maggiore trasparenza sulle modalità di determinazione del *driver* della distanza;
  - (iii) fornire un modello tariffario completo di tutti gli elementi che consentano agli utenti di stimare l'evoluzione delle tariffe nel tempo;
  - (iv) rimuovere la riduzione del corrispettivo applicato ai punti di riconsegna situati a meno di 15 chilometri dalla rete nazionale;
  - (v) includere i costi di eventuali ulteriori servizi erogati dalle imprese di trasporto ai sensi del Codice di rete, ma correlati all'accesso alla rete di trasporto, nell'ambito dei costi recuperati attraverso i corrispettivi risultanti dalla metodologia tariffaria;
- con riferimento alle osservazioni contenute nel Report ACER:
  - a) in merito al trattamento delle capacità oggetto di *reshuffling*, occorre precisare quanto segue:
    - (i) negli anni 2017 e 2018 l'introduzione di tale meccanismo ha determinato un sovra-gettito per l'impresa di trasporto, in quanto parte della capacità oggetto di *reshuffling*, comunque fatturata all'utente dall'impresa di trasporto ai sensi del comma 1.6 della deliberazione 666/2017/R/GAS, è stata nuovamente contrattualizzata su base *short term* e i *driver* tariffari non hanno considerato tali riacquisti; ciò ha comportato per l'impresa di trasporto un maggior ricavo rispetto al ricavo di riferimento il cui valore è stato ascritto al fattore correttivo da recuperare (nel caso di specie, da restituire al sistema) negli anni successivi;
    - (ii) tale capacità oggetto di *reshuffling* può essere utilizzata entro il terzo anno termico successivo alla scadenza del contratto pluriennale, a fronte del pagamento della sola eventuale differenza di tariffa in eccesso rispetto a quella già corrisposta nonché l'eventuale premio d'asta; ne consegue che, qualora ai fini del dimensionamento tariffario la capacità successivamente utilizzata fosse considerata al pari della capacità non oggetto di *reshuffling*, si determinerebbe per l'impresa di trasporto un minor ricavo rispetto al ricavo di riferimento; pertanto, la soluzione prospettata nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS prevedeva che tale capacità fosse esclusa dalla capacità utilizzata per il dimensionamento del corrispettivo unitario (ossia nel processo di riproporzionamento), portando così ad un innalzamento dei corrispettivi unitari;
    - (iii) coerentemente, tale incremento era compensato mediante la corrispondente riduzione dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità, ottenuta deducendo dai ricavi di riferimento il valore dei fattori

- correttivi pregressi (che, come ricordato, sono in larga misura riconducibili al meccanismo stesso del *reshuffling*);
- b) in merito alla metodologia di calcolo della distanza, occorre osservare che, sia con riferimento alla rete nazionale sia con riferimento alla rete regionale, la distanza è calcolata sulla base della distanza fisica (lunghezza dei metanodotti) tra due punti o aggregati di punti;
  - c) gli ulteriori servizi resi dalle imprese di trasporto, come identificati nell'ambito dei Codici di Rete delle medesime imprese, si distinguono in: (i) servizi cd. accessori, offerti agli utenti congiuntamente al servizio di trasporto, i cui costi sono ricompresi nei costi per il servizio di trasporto; (ii) servizi opzionali, non necessariamente relativi all'accesso alla rete, erogati ai sensi delle disposizioni dei Codici di rete approvati dall'Autorità nel rispetto dei principi di aderenza ai costi sottostanti l'erogazione del servizio, trasparenza e non discriminazione, e i cui costi non sono ricompresi nei costi per il servizio di trasporto.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione a **ulteriori aspetti** relativi ai **criteri di allocazione dei costi**, nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS, l'Autorità ha prospettato tra l'altro di:
  - a) confermare i livelli dei moltiplicatori attualmente vigenti, estendendo l'applicazione dei moltiplicatori attualmente applicati ai punti di entrata anche ai punti di uscita verso l'estero;
  - b) non introdurre fattori stagionali;
  - c) confermare la possibilità di offrire capacità di trasporto interrompibile applicando corrispettivi di capacità ridotti rispetto a quelli applicati alla capacità di trasporto di tipo continuo, che riflettano il rischio associato all'interruzione del servizio;
  - d) allocare i costi delle reti di trasporto non interconnesse alla rete di trasporto esistente (reti di trasporto isolate) esclusivamente ai rispettivi utenti del servizio di trasporto, applicando una specifica metodologia dei prezzi di riferimento, anche semplificata, al fine di evitare che i costi della rete isolata vengano scaricati sugli utenti del sistema del gas non interconnessi a tali reti;
- nell'ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS sugli ulteriori aspetti relativi ai criteri di allocazione dei costi, è stata evidenziata l'opportunità di:
  - a) in merito ai moltiplicatori per la capacità infrannuale:
    - (i) adottare moltiplicatori più elevati;
    - (ii) adottare moltiplicatori più bassi o nulli, specialmente per i punti di riconsegna che servono impianti termoelettrici;
    - (iii) non applicare moltiplicatori ai punti di entrata da terminali di Gnl;
    - (iv) non applicare moltiplicatori ai punti di uscita interconnessi con l'estero;
  - b) con riferimento alle reti di trasporto non interconnesse con la rete di trasporto nazionale:

- (i) trattare tutte le reti di trasporto in maniera analoga, a prescindere dalla interconnessione o meno con la rete di trasporto nazionale, attribuendo comunque il costo di tali reti ai clienti finali che ne beneficiano;
- (ii) tenere in considerazione l'esigenza di non penalizzare i clienti finali delle aree in via di metanizzazione e di non ostacolare lo sviluppo della domanda di gas naturale in tale aree, evitando che l'applicazione di una metodologia dei prezzi di riferimento distinta si traduca in un aggravio economico per i clienti finali di queste reti;
- c) in merito al perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento, e alla conseguente eliminazione dei conferimenti sui punti di uscita della rete nazionale, mantenere per l'anno termico 2019-2020 l'attuale perimetro per il conferimento di capacità di trasporto e rimandare l'avvio dell'applicazione del corrispettivo tariffario "*bundled*" all'anno termico 2020-2021, anche ai fini di un raccordo con la prospettata riforma della disciplina dei conferimenti in uscita di cui al documento per la consultazione 114/2018/R/GAS.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione all'**articolazione tariffaria del servizio di misura**:
  - a) nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS l'Autorità ha prospettato, tra l'altro, di adottare un'articolazione tariffaria che assicuri, per i clienti finali direttamente connessi alla rete di trasporto, la neutralità tra mantenere la proprietà dell'impianto o, a fronte del pagamento di un corrispettivo, cederne la titolarità all'impresa di trasporto, introducendo oltre alla componente tariffaria  $CM^T$ , analoga a quella attualmente in vigore, un'ulteriore componente tariffaria a copertura dell'attività di misura svolta dall'impresa di trasporto con riferimento ai punti di riconsegna dei clienti finali che hanno ceduto la titolarità dell'impianto di misura all'impresa di trasporto ( $CM^{CF}$ );
  - b) nell'ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/gas è stata evidenziata, in particolare, l'opportunità di evitare che la doppia articolazione del corrispettivo di misura possa comportare una complessità amministrativa eccessiva;
  - c) nell'ambito del Report ACER è stato evidenziato come il documento per la consultazione 512/2018/R/gas non fosse completo in relazione ai ricavi e ai corrispettivi non di trasporto, non fornendo una stima dei ricavi relativi all'attività di metering sui punti di riconsegna dei clienti finali e non fornendo, di conseguenza, una stima della componente CMCF; e come, in ragione di ciò, non sia possibile valutare il rispetto dei principi di cost-reflectivity, non discriminazione, e trasparenza di tale componente;
- con riferimento alle osservazioni contenute nel Report ACER, occorre osservare che il documento per la consultazione, pur non presentando una stima della componente  $CM^{CF}$ , fornisce adeguata trasparenza in relazione criteri di determinazione e applicazione di tale componente.



**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione ai **meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi**, nel documento per la consultazione 512/2018/R/GAS, l'Autorità ha prospettato tra l'altro di:
  - a) confermare i meccanismi perequativi finalizzati ad assicurare a ciascuna impresa di trasporto un gettito coerente con i propri ricavi di riferimento e i meccanismi di copertura del rischio associato alle variazioni delle capacità di trasporto conferite rispetto a quelle previste e alle variazioni dei volumi di gas effettivamente prelevati dalla rete rispetto a quelli utilizzati ai fini del dimensionamento del corrispettivo variabile *CV*;
  - b) introdurre uno specifico fattore di copertura dei ricavi per il servizio di misura del trasporto;
  - c) prevedere che le somme relative ai fattori correttivi pregressi siano utilizzate al fine di mitigare i potenziali effetti sui corrispettivi di capacità derivanti dal mutato contesto regolatorio del 5PRT e limitare le conseguenti discontinuità tariffarie;
- nell'ambito delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS in relazione ai meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi, è stata evidenziata l'opportunità di:
  - a) evitare che la stipula degli accordi di ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto sia accompagnata da fasi negoziali che portano ritardi nella definizione degli stessi; a questo proposito, prevedere che i meccanismi di perequazione dei ricavi di rete nazionale, regionale e di misura siano gestiti interamente attraverso la Cassa per i servizi energetici e ambientali (di seguito: Cassa) su base mensile, sterilizzando gli effetti di natura finanziaria rispetto alla situazione attuale;
  - b) prevedere la risoluzione di partite economiche in corso d'anno anche con riferimento alla perequazione regionale.

**RITENUTO CHE:**

- in materia di **criteri di determinazione del costo riconosciuto**, con riferimento alle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS:
  - a) in relazione alla previsione di logiche basate sul riconoscimento della spesa totale (*totex*) e di maggiore orientamento agli *output* prospettata fin dal 2017 e debitamente sottoposta al vaglio degli *stakeholder* nel corso di un articolato processo di consultazione, sia opportuno adottare un approccio di gradualità, introducendo nel corso del periodo regolatorio alcuni strumenti propedeutici tipici di un impianto regolatorio basato su logiche *totex* e riservandosi di determinare nell'ultimo anno del 5PRT, in via sperimentale, i ricavi di riferimento dell'impresa maggiore di trasporto sulla base di criteri di riconoscimento della spesa totale che saranno approfonditi in successivi documenti per la consultazione;
  - b) in merito al valore del parametro  $\beta^{asset}$ :

- (i) non emerga evidenza di un aumento della rischiosità media di settore che giustifichi un incremento del parametro, in particolare a fronte di un quadro regolatorio che, in sostanziale continuità, prevede la conferma dei meccanismi di sterilizzazione del rischio volume a garanzia degli investimenti realizzati dalle imprese di trasporto;
  - (ii) i fattori di incertezza citati nelle risposte alla consultazione, relativi principalmente al contesto macroeconomico, risultino intercettati da altri parametri del WACC, oggetto di recente aggiornamento con la deliberazione 639/2018/R/COM;
  - (iii) altri potenziali fattori di incertezza del settore inerenti al futuro ruolo del gas potranno eventualmente esplicitare i loro effetti solo in un orizzonte temporale di lungo periodo (oltre il 2035) e comunque appaiono ad oggi ampiamente bilanciati da un quadro di regolazione che, come detto, garantisce le imprese dal dover sopportare il rischio volume e che, in relazione ai nuovi sviluppi infrastrutturali, ha già disposto l'attivazione di strumenti selettivi basati sull'analisi del rapporto benefici/costi, a tutela dell'interesse degli utenti del servizio;
  - (iv) in merito alla scelta del campione di riferimento, l'approccio metodologico utilizzato sia coerente con quanto previsto dal TIWACC, e adatto a misurare, per quanto possibile, i livelli di rischiosità media del settore in ambito europeo;
  - (v) in relazione alle modalità di determinazione della leva finanziaria, l'utilizzo di valori di mercato in luogo di valori di libro abbia effetti ricorsivi sul parametro  $\beta$  stesso e non sia pertanto percorribile, come segnalato in più occasioni dall'Autorità;
  - (vi) non si ravvisino incrementi della rischiosità specifica dell'attività di trasporto, tali da giustificare una revisione al rialzo del parametro  $\beta$ , conseguenti alle scelte regolatorie oggetto del presente provvedimento e agli orientamenti in materia di qualità del servizio di cui al documento per la consultazione 420/2018/R/GAS; e che in particolare, la conferma di una completa sterilizzazione del rischio volume sui corrispettivi di capacità e sui corrispettivi variabili (al netto di una franchigia su questi ultimi), unitamente alla revisione delle modalità di gestione dei fattori correttivi, garantiscano un quadro sostanzialmente immutato dei profili di rischio ai quali sono esposte le imprese di trasporto;
- c) in merito al trattamento degli oneri finanziari delle immobilizzazioni in corso, l'applicazione di un tasso di remunerazione inferiore rispetto a quello degli investimenti già in essere sia volta a fornire alle imprese regolate un corretto incentivo per la tempestiva realizzazione e messa in esercizio degli investimenti, pur garantendo il pieno recupero degli oneri finanziari sostenuti per la loro realizzazione;
- d) con riferimento alla determinazione della quota di ammortamento:
- (i) sia opportuno introdurre una nuova categoria di cespiti, che includa immobilizzazioni materiali relative a macchine d'ufficio, telefoni cellulari e

- mezzi di trasporto, con vita utile regolatoria pari a 5 anni, anche al fine di un allineamento con le categorie di cespiti di cui alla deliberazione 654/2015/R/EEL per il settore elettrico;
- (ii) non sia condivisibile, nelle more di più approfondite analisi sullo stato delle infrastrutture esistenti come sotto precisato, la proposta di introdurre una nuova categoria di cespiti per gli investimenti in migliorie, ritenendosi preferibile la valutazione di specifici interventi regolatori per il mantenimento in esercizio degli *asset* che hanno completato la propria vita utile, compatibilmente con i requisiti di sicurezza ed efficienza, anche in esito alla valutazione delle azioni che saranno presentate dall'impresa maggiore di trasporto nell'ambito del rapporto di monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti;
- e) con riferimento alla determinazione e all'aggiornamento dei costi operativi riconosciuti:
- (i) sia necessario utilizzare i costi effettivi come risultanti dai bilanci certificati e dei conti annuali separati presentati ai sensi del TIUC, e non sia pertanto percorribile la proposta di utilizzare i dati relativi all'esercizio 2018, in quanto questi non sono ancora stati raccolti al momento di presentazione delle proposte tariffarie relative all'anno 2019; cionondimeno, sia comunque opportuno fornire alle imprese la possibilità di presentare istanza per includere eventuali specifiche voci di costo, manifestatesi nell'anno 2018 e incrementali rispetto all'anno 2017, a condizione che tale incremento di costo risponda agli ordinari criteri di ammissibilità ed efficienza, che potranno essere valutati nell'ambito della specifica fase istruttoria;
  - (ii) in merito alla ripartizione delle minori efficienze rispetto agli obiettivi definiti dall'Autorità per il 4PRT, tale meccanismo sia coerente e speculare a quello per la ripartizione della maggiori efficienze realizzate nel 4PRT dalle imprese di trasporto, seguendo il principio della simmetrica ripartizione tra utenti ed imprese delle maggiori/minori efficienze realizzate rispetto agli obiettivi di recupero di produttività fissati dall'Autorità; inoltre, sia adeguato il periodo proposto di riassorbimento delle maggiori/minori efficienze realizzate dalle imprese nel 4PRT, confinandolo all'interno del periodo di regolazione, anche al fine di evitare eccessivi trasferimenti intertemporali tra utenti;
- f) con riferimento al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e GNC:
- (i) il nuovo regime proposto assicuri adeguati meccanismi di copertura del rischio volume, peraltro riducendo il rischio associato alla copertura dei quantitativi di GNC, essendo tali quantitativi aggiornati annualmente; inoltre, il meccanismo proposto sterilizza integralmente il rischio prezzo;
  - (ii) con specifico riferimento al trattamento delle perdite di rete, sia opportuno dar seguito al percorso di incentivazione alla progressiva riduzione dei livelli di perdita sulla rete di trasporto al fine di raggiungere, in un periodo di 12 anni, gli obiettivi di efficienza relativi ai fattori di emissione fuggitivi delle Stazioni di Regolazione e Misura già delineati con deliberazione

514/2013/R/GAS, anche in considerazione del riassetto del servizio di misura prospettato nel documento per la consultazione 413/2017/R/GAS, nonché della revisione della struttura tariffaria del servizio di misura adottata in con la presente deliberazione;

- (iii) con specifico riferimento al trattamento del GNC, sia opportuno determinare il livello riconosciuto annualmente sulla base del valore medio effettivamente registrato negli ultimi quattro anni disponibili, senza escludere i valori massimo e minimo registrati al fine di garantire una maggiore stabilità del livello di GNC riconosciuto; e che, inoltre, sia opportuno determinare il livello riconosciuto per l'anno 2020 tenendo conto dell'incremento strutturale del livello di GNC registrato a partire dall'anno 2016 per effetto dell'adeguamento tecnologico degli impianti di misura ai punti di entrata della rete nazionale di gasdotti e dell'aggiornamento del metodo di stima della compressibilità utilizzato per la correzione dei volumi misurati alle condizioni standard;
- g) con riferimento ai costi connessi al sistema di *Emission Trading*, pur sottolineando la necessità di basare la quantificazione del numero dei certificati sui dati forniti dalle imprese di trasporto, sia corretto accogliere la proposta di integrare tali dati con la media del numero dei titoli ETS utilizzati nei periodi precedenti;
- h) con riferimento ai ricavi per il servizio di bilanciamento, l'operare del mercato all'ingrosso del gas naturale consenta di gestire le esigenze di bilanciamento operativo delle imprese di trasporto e di superare, in coerenza con la regolazione europea, l'attuale assetto che prevede di riservare all'impresa maggiore di trasporto una quota delle risorse di stoccaggio;
- in materia di **criteri di incentivazione dello sviluppo infrastrutturale**, con riferimento alle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS:
  - a) le misure di incentivazione sottoposte a consultazione sono improntate al graduale superamento degli incentivi *input-based* e su un maggior coordinamento tra la regolazione tariffaria e le valutazioni dei Piani decennali di sviluppo, in forza del quale l'ambito di applicazione della remunerazione addizionale si restringe ai soli investimenti che rispettano le soglie per l'applicazione dell'analisi economica dei costi e dei benefici ai sensi dell'articolo 9 dell'Allegato A della deliberazione 468/2018/R/GAS e che presentano un rapporto tra benefici e costi superiore a 1,5, nonché agli interventi ammessi alla clausola di salvaguardia di cui al punto 4 della deliberazione 689/2017/R/GAS, come accertati con deliberazione 208/2018/R/GAS; e che tali misure siano adeguate rispetto all'esigenza di promuovere uno sviluppo infrastrutturale improntato su logiche di crescente selettività, finalizzata in particolare a promuovere in maniera rafforzata gli interventi di sviluppo della rete di trasporto in grado di apportare (sulla base di trasparenti analisi costi/benefici) un'elevata utilità al sistema; e che in forza di ciò, nonché in considerazione della riduzione del periodo di incentivazione da 12 a 10 anni rispetto ai criteri di incentivazione

- vigenti nel periodo 2018-2019 già prospettata nell'ambito della consultazione finale, risulti ragionevole bilanciarne il segnale incentivante, prevedendo una remunerazione addizionale pari a 1,5%;
- b) coerentemente con la previsione di adottare in via sperimentale, nell'ultimo anno del 5PRT, criteri di riconoscimento dei costi sulla base della spesa totale (*totex*), sia opportuno introdurre, contestualmente, logiche di incentivazione *output-based* limitando l'applicazione dell'incentivazione transitoria *input-based* ai primi 3 anni del 5PRT; e che comunque i criteri relativi all'approccio *totex* siano definiti anche al fine di gestire la transizione senza sovrapposizioni o discontinuità tra i meccanismi regolatori;
  - c) l'introduzione di meccanismi di incentivazione all'efficienza dei costi di investimento possa essere valutata contestualmente all'introduzione delle logiche di incentivazione *output-based*, anche al fine di consentire alle imprese di trasporto di avere un intervallo di tempo sufficiente per recepire, nei prossimi Piani decennali di sviluppo, i requisiti per l'analisi costi benefici di cui alla deliberazione 468/2018/R/GAS e i relativi criteri applicativi in corso di definizione, e presentare nell'ambito dei Piani previsioni dei costi di investimento più accurate, anche in modo propedeutico alla prospettata introduzione delle logiche *totex*;
  - d) in analogia a quanto previsto per il servizio di trasmissione elettrica, adeguate misure che incentivino le imprese di trasporto ad adoperarsi per l'ottenimento di contributi pubblici nazionali e comunitari per la realizzazione delle infrastrutture siano da intendersi come compensazioni per le imprese di trasporto relativamente agli impegni e alle attività necessarie per accedere a tali contributi, nell'ottica di garantire un minor costo del servizio per tutti gli utenti; che non sia tuttavia giustificato fornire un livello di incentivo maggiore rispetto a quanto proposto;
- in materia di criteri di **determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto**, con riferimento alle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS:
    - a) i costi riconosciuti nell'ambito della componente di ricavo per il servizio di bilanciamento, afferendo per il 5PRT alle sole prestazioni di stoccaggio per la modulazione oraria, siano da intendersi come costi necessari ed imprescindibili rispetto all'erogazione del servizio di trasporto;
    - b) in relazione alla proposta di allocare prioritariamente i costi di trasporto sui corrispettivi capacitivi, la ripartizione *capacity-commodity* proposta consenta una struttura maggiormente flessibile della tariffa di trasporto;
    - c) in relazione alla proposta di utilizzare la capacità tecnica in luogo della capacità prevista in conferimento come *driver* per i corrispettivi, tale *driver*, nella metodologia proposta, rientri sia nel processo di ponderazione dei vari punti, sia nel dimensionamento dei corrispettivi unitari; e che, dal punto di vista metodologico, sia preferibile considerare la capacità prevista in conferimento in quanto (i) ai fini della ponderazione dei punti rappresenta l'effettivo utilizzo della capacità di trasporto in ciascun punto di entrata e/o di uscita e di conseguenza consente di allocare i costi di rete secondo il principio di responsabilità di costo

- (ii) ai fini del dimensionamento dei corrispettivi unitari, consente di recuperare i ricavi di riferimento a copertura dei costi riconosciuti senza generare una sistematica sotto-fatturazione, evitando quindi potenziali sussidi intertemporali e sussidi incrociati tra gli utenti cui vengono applicati i corrispettivi di capacità e gli utenti cui viene applicato il corrispettivo  $CV_{FC}$ ; e che, inoltre, le discontinuità collegate alla scadenza di contratti di lungo periodo registrate negli ultimi anni siano perlopiù superate e che, di conseguenza, l'utilizzo della capacità prevista in conferimento non comporti un'eccessiva volatilità nei rapporti relativi tra corrispettivi;
- d) non sia percorribile la proposta di non applicare il corrispettivo variabile  $CV$  ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio, in quanto non compatibile con i criteri di cui all'Articolo 4, paragrafo 3, lettera a), comma ii), del Codice TAR, che prevede che il corrispettivo sia lo stesso per tutti i punti di entrata e lo stesso per tutti i punti di uscita, come anche evidenziato da ACER nel Report del 14 dicembre 2018 recante “*Analysis of the Consultation Document on the Gas Transmission Tariff Structure for Denmark*”;
  - e) non sia percorribile la proposta di applicare il corrispettivo variabile  $CV$  ai soli flussi fisici, in quanto ai fini della fatturazione rilevano le movimentazioni di gas di ciascun utente; con riferimento ai punti di interconnessione tra la rete di trasporto e gli stoccaggi, rileva il volume movimentato dall'impresa di stoccaggio, utente del servizio di trasporto, che bilancia le posizioni degli utenti dello stoccaggio;
  - f) non sia condivisibile la proposta di dimensionare il *driver* tariffario anche sulla base di una stima proposta dall'impresa maggiore di trasporto; l'utilizzo di dati storici, infatti, garantisce maggiore prevedibilità e trasparenza nella determinazione del corrispettivo; l'aggiornamento annuale del *driver* consente inoltre di intercettare, negli anni futuri, eventuali situazioni contingenti connesse a uno specifico anno;
  - g) l'applicazione del corrispettivo variabile  $CV$  ai punti di uscita garantisca una maggiore flessibilità della struttura tariffaria, evitando che i relativi costi siano internalizzati nel prezzo all'ingrosso della materia prima;
  - h) in merito alla ripartizione *entry-exit*, il valore del 40% dei costi relativi alla rete nazionale attribuito ai punti di entrata (che porta ad una ripartizione 28/72), volto ad indurre maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale e un maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei, nonché a 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, possa essere confermato anche sulla base del tasso di utilizzo della capacità di trasporto, inteso come massima capacità giornaliera utilizzata in ciascun punto di entrata della rete nazionale di gasdotti (esclusi gli stoccaggi), registrato negli ultimi 3 anni termici;
  - i) non sia percorribile la proposta di applicare la metodologia dei prezzi di riferimento alla sola rete nazionale, in virtù delle norme contenute nel Codice

TAR, che prevedono l'obbligo di applicare una unica metodologia per il recupero dei ricavi di riferimento relativi al servizio di trasporto; e che, a tal proposito:

- (i) in termini generali, l'applicazione di una unica metodologia all'intero perimetro della rete di trasporto, incluse porzioni di rete finalizzate primariamente a servire clienti finali, possa generare indebiti sussidi incrociati tra utenti intra-sistemici ed utenti inter-sistemici distortendo altresì gli scambi transfrontalieri, determinando un esito in potenziale contrasto con i medesimi principi ispiratori del Codice TAR;
  - (ii) tuttavia, la metodologia sottoposta a consultazione da parte dell'Autorità consenta di ottenere un risultato coerente con i criteri di non discriminazione e non distorsione, come riconosciuto nel Report ACER e supportato dagli esiti della valutazione della ripartizione dei costi (*Cost Allocation Assessment*) di cui all'articolo 5 del Codice TAR resi disponibili nell'*Allegato B* al presente provvedimento;
  - (iii) sia in ogni caso necessario che la normativa europea e la sua implementazione tengano debitamente conto dell'esigenza di non penalizzare gli scambi transfrontalieri in esito all'inclusione, in un'unica metodologia, di porzioni di rete finalizzate primariamente a servire clienti finali, come anche evidenziato nel Report ACER;
- j) non sia condivisibile la proposta di una completa equalizzazione dei corrispettivi ai punti di entrata, in quanto non coerente con i principali *driver* di costo individuati dal Codice TAR ai fini dell'allocazione dei costi del servizio di trasporto, ossia la capacità e la distanza; infatti, tale scelta farebbe venir meno l'internalizzazione del *driver* di costo della distanza nella metodologia, rendendo la metodologia proposta di fatto simile ad una metodologia "a francobollo"; inoltre, rispetto alla metodologia attualmente impiegata ("a matrice"), la metodologia CWD attenua le differenze tra i corrispettivi, allineandoli maggiormente al valore medio; analoghe considerazioni rilevano anche in relazione alla proposta di equalizzare i corrispettivi ai punti di entrata interconnessi con i terminali di Gnl;
- k) non sia condivisibile la proposta di applicare uno sconto ai punti di interconnessione con lo stoccaggio pari al 100%, in quanto il rilevante incremento degli altri corrispettivi di capacità non si tradurrebbe in un diretto beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio tenuto conto che i corrispettivi di trasporto da e per stoccaggio sono applicati, in maniera non discriminatoria, alle imprese di stoccaggio; tale costo di trasporto sostenuto dalle imprese di stoccaggio è 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 a copertura degli oneri di sistema connessi all'attività di stoccaggio *CRV<sup>OS</sup>*, applicato ai punti di riconsegna;
- l) non sia condivisibile la proposta di applicare uno sconto ai corrispettivi di trasporto da impianti di Gnl, in quanto potrebbe determinare un vantaggio competitivo di tale fonte di approvvigionamento del gas rispetto alle fonti via

- gasdotto, 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;
- in relazione a **ulteriori aspetti** relativi ai criteri di allocazione dei costi, con riferimento alle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS:
    - a) sull'entità e il perimetro di applicazione dei moltiplicatori, la proposta sottoposta a consultazione, come anche evidenziato dalle risposte diametralmente opposte formulate dai soggetti interessati, contemperì adeguatamente l'esigenza di non discriminazione tra punti di entrata interconnessi con l'estero e punti di entrata da terminali di Gnl, nonché tra punti di entrata e punti di uscita interconnessi con l'estero, con l'esigenza di consentire un utilizzo flessibile della rete;
    - b) in relazione al trattamento delle reti di trasporto isolate, risulti prioritario garantire il rispetto del principio di aderenza ai costi sottostanti e di non discriminazione tra i diversi utenti del sistema, anche in coerenza con i requisiti di cui al Codice TAR, in ragione dei quali il costo di realizzazione di tali reti di trasporto isolate è allocato esclusivamente agli utenti di tali reti;
    - c) sia condivisibile l'esigenza manifestata da numerosi soggetti di applicare il corrispettivo tariffario "*bundled*" non prima del 1 ottobre 2020; e che tale esigenza possa essere soddisfatta prevedendo che, per l'anno termico 2019-2020, i conferimenti di capacità continuino ad essere effettuati sia sui punti di uscita della rete nazionale che sui punti di riconsegna, e che per il periodo 1 gennaio 2020 - 30 settembre 2020 si applichino i medesimi corrispettivi pro-forma determinati ai fini della gestione dei meccanismi perequativi tra imprese di trasporto (corrispettivi  $CP_u^N$  e  $CP_u^R$ );
  - in materia di **articolazione tariffaria del servizio di misura**, in relazione alle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS, la complessità amministrativa dovuta all'introduzione di un nuovo corrispettivo sia di lieve entità, e comunque bilanciata dal fatto che il soggetto che cede la titolarità dell'impianto di misura non è tenuto al rispetto degli *standard* impiantistici e manutentivi dell'impianto stesso, ricadendo quest'obbligo in capo all'impresa di trasporto;
  - in relazione ai **meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi**, in relazione alle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 512/2018/R/GAS:
    - a) la sottoscrizione degli accordi di ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto non sia esposta al rischio di prolungate fasi negoziali in quanto tali accordi riguardano mere modalità applicative di ripartizione del gettito derivante dall'applicazione dei corrispettivi di trasporto, nell'ambito dei criteri generali che definiscono i corrispettivi specifici d'impresa e i relativi criteri perequativi;
    - b) non vi sia l'esigenza di perequare il gettito relativo ai ricavi di rete regionale in corso d'anno in quanto, fermo restando il trasferimento dei ricavi afferenti alla rete nazionale alle imprese di trasporto competenti, l'esposizione finanziaria



delle imprese di trasporto relativamente a questa partita risulta immutata rispetto al 4PRT, in un quadro complessivo di riduzione dell'esposizione finanziaria derivante dalla compensazione dei fattori correttivi nell'anno  $t+1$  direttamente attraverso un apposito conto presso la Cassa;

- fermi restando i criteri di determinazione del fattore correttivo dei ricavi, finalizzato alla copertura degli scostamenti tra i ricavi di riferimento e quelli ottenuti mediante l'applicazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto, sia opportuno, in analogia ai criteri attualmente vigenti, portare i ricavi di scostamento in deduzione dai ricavi recuperati attraverso le tariffe di trasporto applicate alla capacità; e che, al fine di garantire stabilità tariffaria, sia opportuno prevedere una soglia massima di deducibilità, oltre la quale gli importi eccedenti sono portati in deduzione dai ricavi di capacità nell'anno successivo.

**RITENUTO, INOLTRE, CHE:**

- con riferimento alle osservazioni contenute nel Report ACER in materia di criteri di **determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto:**
  - a) anche in considerazione delle osservazioni pervenute nell'ambito della consultazione, sia opportuno modificare la proposta inizialmente formulata e considerare le capacità utilizzate nell'ambito del meccanismo di *reshuffling* al pari della capacità non oggetto di *reshuffling* ai fini del dimensionamento del corrispettivo unitario, recuperando il mancato gettito nell'ambito dei fattori correttivi; al fine di rendere complessivamente coerente tale proposta, risulta altresì necessario non dedurre il valore dei fattori correttivi pregressi dal valore dei ricavi di riferimento da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità, ascrivendo tali somme al "Conto oneri trasporto";
  - b) sia opportuno esplicitare le modalità con cui avviene l'aggregazione dei punti e conseguentemente con cui viene determinata la distanza media ponderata; più nel dettaglio, il calcolo della distanza da un punto di entrata ad una area di prelievo (ossia un aggregato di punti di riconsegna) ai fini delle simulazioni di cui al documento di consultazione 512/2018/R/GAS è stato effettuato come segue:
    - (i) identificazione dei Punti di intercettazione e derivazione importanti (PIDI), ossia dei punti sulla rete nazionale da cui dipartono tratti di rete regionale;
    - (ii) calcolo, per ciascuna combinazione punto di entrata-PIDI, della distanza sulla rete nazionale;
    - (iii) calcolo, per ciascuna combinazione PIDI-punto di riconsegna, della distanza sulla rete regionale e conseguente calcolo, per ciascuna combinazione PIDI-aggregato di punti di riconsegna sottostanti al PIDI, della distanza di rete regionale come media delle distanze PIDI-punto di riconsegna ponderata per ciascun punto di riconsegna in funzione della capacità;
    - (iv) determinazione, per ciascuna combinazione punto di entrata-area di prelievo, della distanza complessiva come somma di:

- distanza sulla rete nazionale, come media delle distanze dal punto di entrata ai PIDI relativi all'area di prelievo, ponderata per ciascun PIDI in funzione della capacità dei punti di riconsegna sottostanti il PIDI;
  - distanza sulla rete regionale, come media - per i PIDI relativi all'area di prelievo - delle distanze PIDI-aggregato di punti di riconsegna, ponderata per ciascun PIDI in funzione della capacità dei punti di riconsegna sottostanti il PIDI;
- c) sia opportuna l'adozione di una metodologia maggiormente semplificata poiché, sulla base di quanto alla precedente lettera b), tale metodologia per il calcolo della distanza risulta complessa e difficilmente replicabile dagli utenti;
  - d) in relazione al modello tariffario semplificato, contrariamente a quanto sostenuto da ACER, il modello fornito nell'ambito della consultazione, pur non contenendo una stima dell'evoluzione nel tempo delle tariffe, consenta comunque agli utenti di effettuare tale stima dando loro la possibilità di inserire, quali parametri di *input*, i valori ritenuti più opportuni; in ogni caso sia opportuno dare mandato all'impresa maggiore di trasporto di rendere disponibile un modello tariffario semplificato che includa anche una stima delle capacità previste in conferimento negli anni del 5PRT;
  - e) in relazione alla riduzione dei corrispettivi per i punti di riconsegna entro i 15 chilometri, sia opportuno, anche in coerenza con le conclusioni del Report ACER, procedere a una ridefinizione delle modalità con cui tale riduzione è determinata, in particolare valutandone l'internalizzazione nella metodologia dei prezzi di riferimento ossia mediante applicazione del *driver* di costo della distanza in modo da distinguere, ai fini tariffari, i punti di riconsegna in funzione della distanza dalla rete nazionale dei gasdotti;
- con riferimento alle osservazioni contenute nel Report ACER in relazione all'**articolazione tariffaria del servizio di misura**, sia opportuno rendere disponibile, in allegato alla presente deliberazione, una stima dei corrispettivi per tale servizio per l'anno 2020, inclusa la stima della componente  $CM^{CF}$ .

**RITENUTO, PERTANTO, OPPORTUNO:**

- in relazione ai criteri di determinazione del **costo riconosciuto**, confermare le proposte formulate nell'ambito della consultazione, nei limiti e tenuto conto di quanto segue:
  - a) confermare per i primi anni del periodo di regolazione i principi generali per il riconoscimento dei costi di capitale e dei costi operativi, che prevedono schemi di regolazione incentivante limitatamente ai soli costi operativi e schemi di regolazione del tipo *rate of return* con riferimento ai costi di capitale;
  - b) prevedere la possibilità di determinare, in via sperimentale nell'ultimo anno del 5PRT, i ricavi di riferimento dell'impresa maggiore di trasporto applicando la logica *totex*, rimandando la definizione dei relativi criteri a specifici documenti di consultazione;

- c) confermare la durata del periodo regolatorio pari a 4 anni, dal 1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2023;
- d) confermare il valore del parametro  $\beta^{asset}$  pari a 0,364 per il 5PRT e, di conseguenza, un valore del tasso di remunerazione pari a 5,7% per gli anni 2020 e 2021, in coerenza con la disciplina del TIWACC;
- e) prevedere un sentiero di efficientamento dei fattori di emissioni fuggitive delle Stazioni di Regolazione e Misura, prevedendo il raggiungimento dello *standard* di efficienza già delineato con deliberazione 514/2013/R/GAS in un periodo di 12 anni, con un efficientamento annuale pari a circa il 15%, anche in considerazione dell'evoluzione del servizio di misura del trasporto;
- f) introdurre una categoria di cespiti relativo alle immobilizzazioni materiali, con durata convenzionale pari a 5 anni, a cui afferiscano macchine d'ufficio, telefoni cellulari e mezzi di trasporto;
- g) tener conto, in sede di determinazione del costo riconosciuto per il 5PRT, delle disposizioni introdotte dai principi IFRS16 in merito al trattamento contabile dei contratti di *leasing*, in vigore dal 1 gennaio 2019, escludendo dal livello di costo effettivo considerato nell'anno base i costi relativi a contratti di *leasing* che a decorrere dal 1 gennaio 2019 risultano nell'attivo dello stato patrimoniale;
- in relazione ai criteri di **incentivazione dello sviluppo infrastrutturale**, confermare le proposte formulate nell'ambito della consultazione, nei limiti e tenuto conto di quanto segue:
  - a) confermare l'incentivazione transitoria *input-based*, prevedendo una remunerazione addizionale pari al 1,5% riconosciuta per 10 anni, da applicarsi agli investimenti che entreranno in esercizio nei primi tre anni del periodo di regolazione in previsione dell'introduzione sperimentale, nell'ultimo anno del 5PRT, di criteri di riconoscimento dei costi basati sulla spesa totale (*totex*) e dei correlati meccanismi di incentivazione *output-based*;
  - b) rimandare l'introduzione di un meccanismo di incentivazione all'efficienza dei costi di investimento contestualmente all'introduzione dei meccanismi di incentivazione *output-based*;
  - c) confermare l'introduzione di forme di incentivazione per l'ottenimento di contributi pubblici nazionali e comunitari;
- in relazione ai criteri di **determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto**, confermare le proposte formulate nell'ambito della consultazione, nei limiti e tenuto conto di quanto segue:
  - a) adottare una ripartizione *entry-exit* pari a 28/72;
  - b) internalizzare, nella metodologia dei prezzi di riferimento, il principio della riduzione del corrispettivo per punti di riconsegna localizzati entro 15 chilometri dalla rete nazionale dei gasdotti, aggregando, per ciascuna delle 6 aree di uscita, i punti di riconsegna in due *cluster* in funzione della distanza del punto di riconsegna dalla rete nazionale dei gasdotti (entro/oltre 15 chilometri);
  - c) prevedere che il calcolo del parametro della distanza da un punto di entrata ad un gruppo di punti di riconsegna sia effettuato semplificando le modalità di

determinazione della distanza sulla rete regionale, e in particolare sulla base della seguente metodologia:

- (i) identificazione dei Punti di intercettazione e derivazione importanti (PIDI), ossia dei punti sulla rete nazionale da cui dipartono tratti di rete regionale;
  - (ii) calcolo, per ciascuna combinazione punto di entrata-PIDI, della distanza sulla rete nazionale;
  - (iii) calcolo, per ciascuna combinazione PIDI-punto di riconsegna, della distanza sulla rete regionale;
  - (iv) determinazione, per ciascuna combinazione punto di entrata-gruppo di punti di riconsegna, della distanza complessiva come somma di:
    - una distanza di rete nazionale, determinata come distanza media dal punto di entrata ai punti di intercettazione e derivazioni importanti (PIDI) del gruppo di punti di riconsegna, ponderata per ciascun PIDI in funzione delle capacità previste in riconsegna sottese a ciascun PIDI;
    - una distanza di rete regionale, determinata come media - per i PIDI relativi al gruppo di punti di riconsegna - delle distanze PIDI-punto di riconsegna, ponderata per la capacità dei punti di riconsegna;
- d) nell'ambito della metodologia dei prezzi di riferimento, anche al fine di garantire maggiore prevedibilità e stabilità tariffaria dei corrispettivi di capacità, includere le capacità oggetto di rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. *reshuffling*) nelle capacità previste in conferimento considerate ai fini del riproporzionamento per il dimensionamento del corrispettivo unitario;
- e) prevedere che il corrispettivo variabile  $CV$  sia applicato ai volumi commercialmente movimentati dagli utenti del trasporto;
- con riferimento ad **ulteriori aspetti** relativi ai criteri di allocazione dei costi, confermare le proposte formulate nell'ambito della consultazione, prevedendo inoltre che, per l'anno termico 2019-2020, i conferimenti di capacità continuino ad essere effettuati sia sui punti di uscita della rete nazionale che sui punti di riconsegna, e che per il periodo 1 gennaio 2020 - 30 settembre 2020 si applichino i medesimi corrispettivi pro-forma  $CP_u^N$  e  $CP_u^R$  determinati ai fini della gestione dei meccanismi perequativi tra imprese di trasporto;
  - con riferimento all'**articolazione tariffaria del servizio di misura**, confermare le proposte formulate nell'ambito della consultazione, e in particolare introdurre uno specifico corrispettivo a copertura dei costi connessi alle attività di installazione e manutenzione degli impianti di misura presso i clienti finali (attività di *metering*);
  - con riferimento ai **meccanismi perequativi e correttivi**, confermare le proposte formulate nell'ambito della consultazione, nei limiti e tenuto conto di quanto segue:
    - a) prevedere che i meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi siano gestiti attraverso la Cassa, a valere sul "Conto oneri trasporto", ferma restando la necessità di stipulare accordi di ripartizione tra le imprese di trasporto per la gestione della perequazione dei ricavi di rete nazionale, nonché per la ripartizione dei ricavi derivanti dall'applicazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto e dei corrispettivi per il servizio di misura;

- b) prevedere che, in continuità con gli attuali criteri di regolazione, i ricavi di scostamento siano portati in deduzione dai ricavi recuperati attraverso le tariffe di trasporto applicate alla capacità, nel limite di una soglia pari al 5% di tali ricavi di capacità; e che gli importi eccedenti tale soglia siano portato in deduzione dei ricavi di capacità dell'anno successivo;
- c) al fine di garantire coerenza con il trattamento delle capacità oggetto di *reshuffling*, non dedurre il valore dei fattori correttivi pregressi dal valore dei ricavi di riferimento da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità, bensì ascrivere tali somme al “Conto oneri trasporto”, ad eccezione dei ricavi di scostamento relativi all'anno 2018 in quanto rilevanti ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto applicate alla capacità, coerentemente con le previsioni di cui al precedente punto b).

**RITENUTO, INFINE, OPPORTUNO:**

- dare mandato all'impresa maggiore di trasporto di predisporre, entro il 31 dicembre 2019, un rapporto di monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti, indicando le eventuali criticità di esercizio o legate alla sicurezza delle infrastrutture, in particolare se interamente ammortizzate ai fini tariffari o prossime al completamento della vita utile regolatoria, individuando le conseguenti azioni che si rendono necessarie nell'interesse del sistema, evidenziando i costi e i benefici di tali azioni e dimostrando l'efficienza delle soluzioni individuate rispetto a soluzioni alternative;
- valutare, in esito al rapporto di monitoraggio di cui al precedente punto, l'introduzione di specifici meccanismi che diano corretti incentivi in relazione alla scelta tra il mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente e il loro rinnovo o sostituzione, nel rispetto dei requisiti di sicurezza e efficienza complessiva del servizio;
- rimandare la definizione dei criteri di regolazione in materia di qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT, di promozione in via sperimentale di utilizzi innovativi delle reti di trasporto anche in prospettiva di una maggiore integrazione tra il settore elettrico e quello del gas naturale (cd. *sector coupling*), nonché in materia di riassetto del servizio di misura del gas naturale, in esito a specifiche consultazioni da effettuarsi nel corso dell'anno 2019;
- rinviare a successivo provvedimento l'approvazione di modifiche al TIB:
  - a) prevedendo un meccanismo di copertura, per le imprese di trasporto, relativamente al rischio connesso alle differenze fra il prezzo riconosciuto per i volumi di autoconsumo, perdite e GNC e il prezzo effettivo di approvvigionamento dei medesimi quantitativi da parte del RdB;
  - b) volte a ricomprendere nell'ambito del meccanismo di neutralità del RdB la copertura degli eventuali ulteriori costi di stoccaggio sostenuti per il bilanciamento operativo della rete, anche valutando le esigenze di carattere tecnico rappresentate dal RdB e l'eventuale introduzione di misure transitorie per garantire allo stesso un accesso prioritario allo stoccaggio;

- demandare a successivo provvedimento la modifica del perimetro dei conferimenti di capacità di trasporto, decorrente dal 1 ottobre 2020, anche tenuto conto della prospettata riforma della disciplina dei conferimenti della capacità di trasporto ai punti di riconsegna di cui al documento per la consultazione 114/2018/R/GAS;
- al fine di procedere ad una razionalizzazione delle componenti aggiuntive della tariffa di trasporto e dei Conti istituiti presso la Cassa, prevedere che anche gli eventuali squilibri di perequazione siano gestiti mediante il “Conto oneri trasporto” alimentato dal corrispettivo complementare variabile  $CV_{FC}$ , in luogo del “Conto squilibri perequazione trasporto” attualmente alimentato dalla componente tariffaria  $\varphi$ , dando contestualmente mandato a Cassa di trasferire i fondi del “Conto squilibri perequazione trasporto” a valere sul “Conto oneri trasporto”;
- in relazione alla gestione dei fattori correttivi, prevedere che:
  - a) nell’ambito del fattore correttivo da regolare nell’anno 2020 siano considerate:
    - (i) le somme relative ai fattori correttivi pregressi, ossia di competenza dei ricavi fino all’anno 2018, generati dagli scostamenti tra i ricavi di riferimento attribuiti in *capacity* e i ricavi conseguiti applicando le componenti tariffarie capacitive alle capacità effettivamente conferite, al netto dei ricavi di scostamento relativi all’anno 2018 (considerati ai fini della determinazione delle componenti tariffarie capacitive relative all’anno 2020, nonché all’anno 2021 per la quota eccedente la soglia del 5% dei ricavi di capacità);
    - (ii) le somme relative ai fattori correttivi di competenza dei ricavi dell’anno 2019, determinate in applicazione dei criteri di cui alla RTTG, al netto dei ricavi di scostamento relativi al medesimo anno 2019 (considerati ai fini della determinazione delle componenti tariffarie capacitive relative all’anno 2021, nonché 2022 per la quota eccedente la soglia del 5% dei ricavi di capacità);
  - b) tali somme regolate nell’anno 2020 concorrano alla quantificazione del corrispettivo complementare variabile  $CV_{FC}$  dell’anno 2021;
  - c) a regime, le somme di competenza dei ricavi dell’anno  $t$  siano regolate nell’anno  $t+1$  e concorrano alla quantificazione del corrispettivo complementare variabile  $CV_{FC}$  dell’anno  $t+2$ ;
  - d) conseguentemente, il valore del corrispettivo complementare variabile  $CV_{FC}$  dell’anno 2020 sia posto pari a zero;
- prevedere che entro il 31 luglio 2019 le imprese di trasporto regolino con la Cassa i fattori correttivi pregressi, ossia dei ricavi fino all’anno 2018;
- prevedere che le imprese di trasporto trasmettano all’Autorità le proposte tariffarie per l’anno 2020 entro il 15 aprile 2019, contestualmente alle informazioni relative ad investimenti e dismissioni programmate, nonché all’attestazione e verifica dei ricavi relativi all’anno 2018;
- rendere disponibili, in uno specifico documento allegato al presente provvedimento (*Allegato B*), le informazioni di cui all’articolo 26, paragrafo 1, del Codice TAR non già ricomprese nelle informazioni rese nell’ambito della presente deliberazione e nell’ambito dell’*Allegato A* (RTTG)

## **DELIBERA**

### **Articolo 1**

#### ***Criteria di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il periodo 2020-2023***

- 1.1 È approvata la “Regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il quinto periodo di regolazione 2020-2023” (RTTG), allegata alla presente deliberazione di cui forma parte integrante e sostanziale (*Allegato A*).
- 1.2 Sono pubblicati, in uno specifico documento allegato alla presente deliberazione (*Allegato B*), i dati e le informazioni di cui di cui all’articolo 26, paragrafo 1, del Codice TAR.
- 1.3 È dato mandato all’impresa maggiore di trasporto di:
  - a) rendere disponibile, entro 5 (cinque) giorni dalla pubblicazione del presente provvedimento, un modello tariffario semplificato predisposto ai sensi dell’articolo 30, paragrafo 2, lettera b), del Codice TAR, che includa una stima delle capacità previste in conferimento per gli anni 2020-2023;
  - b) rendere disponibile, entro il 31 maggio 2019, una versione in lingua inglese della RTTG approvata con la presente deliberazione, garantendone altresì il costante futuro tempestivo aggiornamento in caso di modifiche introdotte dall’Autorità con proprie deliberazioni.

### **Articolo 2**

#### ***Modifiche al TIWACC***

- 2.1 Il valore del parametro  $\beta^{asset}$ , come definito al comma 1.1 del TIWACC, relativo al servizio di trasporto del gas naturale per il periodo 2020-2023 è fissato pari a 0,364 e sono di conseguenza aggiornate le Tabelle 3 e 4 del TIWACC per il periodo fino al 2021.
- 2.2 È pubblicato il testo aggiornato del TIWACC in coerenza con le disposizioni di cui al precedente comma.

### **Articolo 3**

#### ***Monitoraggio delle infrastrutture di trasporto del gas naturale***

- 3.1 È dato mandato all’impresa maggiore di trasporto, in coordinamento con le altre imprese di trasporto, di predisporre, entro il 31 dicembre 2019 e secondo le modalità e il livello di dettaglio definiti dalla Direttore della Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling, un rapporto di monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti, che indichi le eventuali criticità di esercizio in sicurezza delle infrastrutture, con particolare riferimento alle infrastrutture interamente ammortizzate ai fini tariffari o per le quali il completamento della vita utile regolatoria è previsto entro il 2023,

e che individui le azioni che si rendono necessarie, analizzando i relativi costi e benefici di tali azioni e dimostrando l'efficienza delle soluzioni individuate rispetto a soluzioni alternative.

- 3.2 È rimandata ad un successivo provvedimento, da adottarsi in relazione agli esiti del rapporto di monitoraggio di cui al precedente comma 3.1, l'introduzione di specifici meccanismi che incentivino il mantenimento in esercizio, nel rispetto dei requisiti di sicurezza e efficienza complessiva del servizio, di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente.

#### Articolo 4

##### *Disposizioni transitorie e finali*

- 4.1 Ai fini dell'approvazione delle proposte tariffarie per il primo anno del quinto periodo di regolazione (2020) sono fissati al 15 aprile 2019 i termini di cui:
- c) all'articolo 33, comma 1, della RTTG, relativo alla presentazione della proposta tariffaria;
  - d) all'articolo 23, comma 10, della RTTG 4PRT, relativo alla modulistica relativa ad investimenti e dismissioni;
  - e) all'articolo 24 della RTTG 4PRT, relativo all'attestazione e verifica dei ricavi.
- 4.2 È dato mandato alla Cassa di provvedere alla chiusura del "Conto squilibri perequazione trasporto" e al contestuale trasferimento, entro il 30 giugno 2019, dei relativi fondi a valere sul "Conto oneri trasporto".
- 4.3 Entro il 31 luglio 2019 le imprese regolano con la Cassa, a valere sul "Conto oneri trasporto", i fattori correttivi di competenza dell'anno 2018, al netto dei ricavi di scostamento, e i fattori correttivi residui di competenza degli anni precedenti.
- 4.4 I quantitativi da riconoscere a copertura del GNC per l'anno 2020 sono proposti dall'impresa maggiore di trasporto ai sensi del comma 8.2, lettera b), della RTTG, tenendo conto dell'incremento strutturale del livello di GNC registrato a partire dall'anno 2016 per effetto dell'adeguamento tecnologico degli impianti di misura ai punti di entrata della rete nazionale di gasdotti e dell'aggiornamento del metodo di stima della compressibilità utilizzato per la correzione dei volumi misurati alle condizioni standard.
- 4.5 I ricavi di scostamento relativi all'anno 2018 sono considerati, in analogia ai criteri previsti dal comma 16.1 della RTTG, ai fini della determinazione dei corrispettivi di capacità per l'anno 2020, nonché per l'anno 2021 per l'eventuale quota eccedente la soglia del 5% dei ricavi di capacità.
- 4.6 Nel periodo transitorio 1 gennaio – 30 settembre 2020, ai conferimenti di capacità di trasporto sui punti di uscita di interconnessione tra rete nazionale di gasdotti e rete regionale di gasdotti e sui punti di riconsegna, si applicano rispettivamente i



corrispettivi pro-forma  $CP_u^N$  e  $CP_u^R$ , di cui all'articolo 23, della RTTG, determinati ai fini della gestione dei meccanismi perequativi tra imprese di trasporto.

- 4.7 Le disposizioni di cui al comma 4.1, della RTTG, relative al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici quantificabili e monetizzabili, non si applicano agli interventi ammessi alla clausola di salvaguardia di cui al punto 4 della deliberazione 689/2017/R/GAS, come accertati con deliberazione 208/2018/R/GAS.
- 4.8 Il presente provvedimento è notificato alla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali, all'*Agency for the Cooperation of Energy Regulators* e alla Commissione Europea.
- 4.9 Il presente provvedimento è pubblicato sul sito internet dell'Autorità [www.arera.it](http://www.arera.it).

28 marzo 2019

IL PRESIDENTE  
*Stefano Besseghini*