

**Testo coordinato delle integrazioni e modifiche apportate con le deliberazioni 110/2020/R/GAS, 134/2021/R/GAS, 225/2022/R/GAS, 555/2022/R/GAS, 72/2023/R/GAS e 334/2023/R/GAS**

**DELIBERAZIONE 16 APRILE 2019  
147/2019/R/GAS**

**RIFORMA DEI PROCESSI DI CONFERIMENTO DELLA CAPACITÀ AI PUNTI DI USCITA E DI RICONSEGNA DELLA RETE DI TRASPORTO**

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

Nella 1061<sup>a</sup> riunione del 16 aprile 2019

**VISTI:**

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2009/73/CE, del 13 luglio 2009;
- il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 713/2009, del 13 luglio 2009;
- il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 715/2009, del 13 luglio 2009 (di seguito: Regolamento CE 715/2009);
- il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 2017/460, del 17 marzo 2017 (di seguito: Regolamento UE 2017/460);
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e sue modifiche e integrazioni (di seguito: legge 481/95);
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo 164/00);
- la legge 23 agosto 2004, n. 239;
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93;
- la deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente 17 luglio 2002, 137/02 (di seguito: deliberazione 137/02);
- la deliberazione dell'Autorità 31 maggio 2012, 229/2012/R/gas (di seguito: deliberazione 229/2012/R/gas);
- la deliberazione dell'Autorità 24 giugno 2016, 336/2016/R/gas (di seguito: deliberazione 336/2016/R/gas);
- la deliberazione dell'Autorità 5 maggio 2017, 850/2017/R/gas (di seguito: deliberazione 850/2017/R/gas);

- la deliberazione dell’Autorità 8 febbraio 2018, 72/2018/R/gas (di seguito: deliberazione 72/2018/R/gas) e il relativo Allegato A (di seguito: TISG);
- la deliberazione dell’Autorità 8 febbraio 2018, 77/2018/R/com (di seguito: deliberazione 77/2018/R/com);
- la deliberazione 16 ottobre 2018, 515/2018/R/gas (di seguito: deliberazione 515/2018/R/gas);
- la deliberazione dell’Autorità 16 aprile 2019, 155/2019/R/gas (di seguito: deliberazione 155/2019/R/gas);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 31 marzo 2009, 4/09 (di seguito: documento per la consultazione 4/09);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 23 luglio 2009, 24/09 (di seguito: documento per la consultazione 24/09);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 18 luglio 2013, 317/2013/R/gas (di seguito: documento per la consultazione 317/2013/R/gas);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 20 luglio 2017, 544/2017/R/com (di seguito: consultazione 544/2017/R/com);
- 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 16 ottobre 2018, 512/2018/R/gas (di seguito: documento per la consultazione 512/2018/R/gas).

#### CONSIDERATO CHE:

- con il documento per la consultazione 114/2018/R/gas, l’Autorità ha prospettato un intervento volto a semplificare i processi di conferimento della capacità di trasporto presso i punti di riconsegna della rete di trasporto interconnessi con reti di distribuzione (di seguito anche: “*city-gate*”) e della corrispondente capacità presso i sovrastanti punti di uscita della rete nazionale, con la sua attribuzione automatica agli UdB in funzione dei clienti finali serviti;
- l’intervento prospettato si inserisce nella più ampia riforma, essenziale per lo sviluppo del mercato *retail*, tesa a rendere più efficienti i processi direttamente funzionali alla fornitura dei clienti finali e che coinvolgono imprese di trasporto, di distribuzione, grossisti e venditori al dettaglio; fra questi processi, oltre a quello oggetto del presente provvedimento, vi sono:
  - il *settlement*, già oggetto di riforma con la deliberazione 72/2018/R/gas; e
  - l’individuazione per ciascun punto di riconsegna della rete di distribuzione (di seguito: PdR) dell’utente del bilanciamento (di seguito: UdB) che lo fornisce, attraverso l’utilizzo del sistema informativo integrato (SII), secondo le modalità definite con la deliberazione 155/2019/R/gas;
- inoltre, con la deliberazione 114/2019/R/gas l’Autorità, attuando il Regolamento UE 2017/460 ha previsto che nel sistema di trasporto siano individuati solo punti di entrata ed uscita, superando l’assetto precedente che prevedeva l’individuazione di punti virtuali di uscita dalla rete nazionale cui erano sottesi i

punti di riconsegna; pertanto, alla luce di tale modifica, l'intervento illustrato nel documento per la consultazione 114/2018/R/gas, che prospettava il contemporaneo conferimento dei punti di uscita e riconsegna, deve essere inteso con riferimento ai soli punti di uscita della rete nazionale, così come individuati dalla deliberazione 114/2019/R/gas e limitatamente ai *city gate* che costituiscono un sottoinsieme dei punti di uscita (ossia escludendo i punti di riconsegna della rete di trasporto direttamente interconnessi con clienti finali);

- tenendo conto degli elementi sopra richiamati, l'intervento illustrato nel documento per la consultazione 114/2018/R/gas, è sintetizzabile come segue:
  - ciascun PdR, in base alle caratteristiche del proprio profilo di prelievo, necessita di una capacità di trasporto determinata sulla base dei dati disponibili nel SII, come:
    - prodotto fra il valore massimo del profilo di prelievo standard moltiplicato per il CA associato al PdR; ed eventualmente
    - per i soli PdR misurati con dettaglio giornaliero e senza componente termica, ossia i PdR con profilo tecnologico T1, prevedendo una sua correzione *ex-post* sulla base del prelievo effettivo rilevato;
  - all'UdB è attribuita una capacità di trasporto presso il *city gate* pari a:
    - la somma delle capacità associate ai PdR serviti sottesi moltiplicata per:
    - un fattore (di seguito: fattore *z*) che riproporziona la somma delle capacità dei PdR sottesi al *city gate* alla capacità di trasporto presso il *city gate*;
- il documento per la consultazione 114/2018/R/gas ha inoltre prospettato che:
  - la nuova modalità di conferimento della capacità possa essere avviata all'1 ottobre 2019;
  - sia valutata in un momento successivo l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione ai punti di riconsegna presso clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto.

#### **CONSIDERATO CHE:**

- in risposta alla consultazione sono pervenute osservazioni da parte di 8 associazioni, 3 operatori e 8 utenti; le osservazioni critiche pervenute da alcuni di essi riguardano:
  - a) l'impovertimento dell'attività dell'UdB, che verrebbe privato della possibilità di ottimizzare il costo di trasporto tramite la gestione del proprio portafoglio clienti in termini di composizione e dimensione dello stesso e del venditore che verrebbe privato della leva del costo di trasporto per formulare offerte personalizzate ai clienti finali;
  - b) il conseguente possibile aumento dei costi per alcune tipologie di clienti allacciati alla rete di distribuzione, quali quelli caratterizzati da prelievi fuori picco ovvero nei periodi estivi, che, in ultima istanza, sono i beneficiari dell'attività di ottimizzazione di cui al punto precedente;

- c) che con la rimozione della possibilità per l'utente di stabilire la capacità da richiedere in conferimento verrebbe anche meno un parametro funzionale a disciplinare i contratti di fornitura secondo criteri orientati all'efficiente utilizzo delle capacità;
- d) la rimozione di un parametro contrattuale essenziale per l'ottimale dimensionamento dei punti di riconsegna da realizzare;
- le ulteriori osservazioni pervenute, di seguito sintetizzate, contengono valutazioni di maggior dettaglio circa le modalità ritenute più efficienti per l'attuazione dell'intervento;
- per quanto riguarda la determinazione della capacità da attribuire ai PdR:
  - è stato espresso un generale consenso sulla metodologia prospettata, tuttavia è stato rilevato il ruolo cruciale del prelievo annuo CA e la possibilità che risulti di difficile previsione, nonché l'esigenza di un allineamento massivo dei dati relativi a ogni PdR (CA e categoria d'uso) al fine di evitare calcoli di capacità (e conseguenti corrispettivi) non realistici;
  - per quanto riguarda il trattamento dei PdR misurati con dettaglio giornaliero senza componente termica, non sono emersi orientamenti prevalenti circa le opzioni prospettate: alcuni soggetti evidenziano che l'attribuzione *ex-ante* ha il vantaggio di dare certezza dei costi da sostenere mentre altri ritengono che sia preferibile la correzione *ex-post* in quanto favorisce una maggiore aderenza dei costi da sostenere all'effettivo utilizzo della capacità;
  - diversi utenti hanno lamentato un incremento delle attività di controllo in quanto dovranno gestire una mole maggiore di informazioni e processi rispetto ad oggi;
- per quanto riguarda il calcolo dei corrispettivi applicati alle capacità conferite agli UdB presso il *city gate*:
  - è stato rilevato come la differenziazione per *city gate* del fattore *z* possa determinare differenze significative nei costi di trasporto per clienti finali sottesi a *city gate* diversi, anche se geograficamente vicini e inoltre, comporterebbe maggiori complessità nella fatturazione; pertanto, la maggioranza dei soggetti intervenuti è concorde nel preferire che il fattore *z* sia calcolato con riferimento a zone o aree, senza tuttavia fornire indicazioni specifiche in merito alla loro definizione;
  - è stato evidenziato che il disallineamento tra il periodo di fornitura (generalmente l'anno termico) e il periodo di calcolo delle tariffe, ossia l'anno solare, determinerebbe incertezze circa i corrispettivi che verranno applicati; pertanto, è stato richiesto di definire criteri di determinazione e aggiornamento dei parametri utilizzati per il calcolo dei corrispettivi che li rendano facilmente prevedibili;
- in relazione alle tempistiche di avvio, è stata evidenziata l'opportunità che le riforme già approvate o in corso di emanazione, in materia di *settlement*, tariffe di trasporto e modifiche dei rapporti commerciali tra operatori, siano a regime prima che il meccanismo diventi efficace; pertanto quasi tutti hanno sollecitato il posticipo dell'avvio della riforma all'1 ottobre 2020;

- per quanto riguarda la possibile estensione dell'ambito di applicazione, vi è un consenso pressoché unanime sull'esigenza di limitare la riforma ai soli *city gate*; alcuni ritengono che l'estensione della riforma ai punti di riconsegna presso clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto possa essere valutata in futuro, eccetto che per i punti che alimentano impianti termoelettrici, per i quali è ritenuta opportuna la conferma dell'assetto definito con il progetto pilota di cui alla deliberazione 336/2016/R/gas.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- in relazione alle osservazioni critiche pervenute riguardo gli obiettivi dell'intervento, va rilevato quanto segue:
  - l'attività dell'UdB di ottimizzazione della gestione delle capacità di trasporto, richiamata alla precedente lettera a), non apporta alcun beneficio per il sistema, in quanto non incide sul costo fisso di trasporto da coprire; si tratta quindi di un'attività che, essendo onerosa, ha l'effetto di incrementare, indirettamente, il costo complessivo sostenuto dal sistema;
  - pertanto, il paventato aumento dei costi, richiamato alla precedente lettera b), consiste, semmai, in una eventuale diversa ripartizione del costo complessivo di trasporto fra i clienti finali;
  - l'intervento prospettato, prevedendo la copertura dei costi di trasporto in funzione delle caratteristiche di prelievo del PdR, pone tutti gli utenti nelle medesime condizioni rispetto al costo di trasporto da sostenere per la fornitura di un nuovo cliente; quindi, non solo non genera effetti distorsivi della concorrenza, ma favorisce la contendibilità dei clienti finali rimuovendo i vantaggi concorrenziali derivanti, specie per i fornitori tradizionali, dalla disponibilità di un portafoglio di clienti che per composizione e dimensione consente, nell'attuale assetto, maggiore possibilità di ottimizzazione dei costi di trasporto, senza che ha ciò corrisponda una reale diminuzione dei costi per il sistema;
  - in relazione a quanto richiamato alla precedente lettera c), si rileva che l'intervento non preclude la possibilità di definire nei contratti di fornitura limiti ai quantitativi prelevabili; peraltro l'utilizzo efficiente delle infrastrutture non va valutato in termini di riduzione delle capacità impegnate, posto che il relativo costo di realizzazione è stato già sostenuto, quanto in base agli oneri aggiuntivi che genera il loro utilizzo, rappresentati dai costi variabili fra i quali anche il prezzo del gas; sotto questo profilo l'intervento, che prevede anche il superamento della disciplina dei corrispettivi di scostamento, rimuove gli elementi distorsivi all'utilizzo delle capacità favorendo il pieno dispiegamento delle opportunità legate agli sviluppi tecnologici della misura presso i clienti finali;
  - l'ottimizzazione delle infrastrutture e la verifica della capacità di trasporto necessaria può essere perseguita con maggiore efficienza rispetto alla situazione attuale attraverso il coordinamento tra imprese di distribuzione e

imprese di trasporto nei casi di variazioni significative dei prelievi dei clienti finali o nei casi di costruzione di nuovi allacciamenti.

**CONSIDERATO, INFINE, CHE:**

- alcuni utenti hanno evidenziato, in relazione ai contratti con clienti finali di piccole dimensioni che prevedono il recupero dei costi di trasporto mediante un corrispettivo applicato ai volumi prelevati, la sussistenza del rischio di mancato integrale recupero dei costi di capacità nel caso in cui i volumi prelevati risultassero inferiori a quelli attesi.

**RITENUTO CHE:**

- sia opportuno proseguire nella realizzazione dell'intervento delineato nel documento per la consultazione 114/2018/R/gas, con la definizione degli aspetti principali relativi alla determinazione delle capacità associate ai PdR, e ai relativi flussi informativi e, al fine di conciliare le contrapposte esigenze rappresentate, prevedere che le capacità dei PdR misurati con dettaglio giornaliero senza componente termica siano determinate sulla base del consumo rilevato nei dodici mesi precedenti;
- sia opportuno procedere alla definizione degli ulteriori aspetti di dettaglio funzionali all'attuazione dell'intervento in esito ad un'apposita valutazione effettuata su base sperimentale dal responsabile del bilanciamento, assicurando il coinvolgimento dei soggetti interessati e la minimizzazione delle aree di incertezza dai medesimi rappresentate; e che nell'ambito della valutazione possano anche essere considerate possibili modalità di recupero dei costi di trasporto per i clienti di piccole dimensioni che rimuovano il rischio evidenziato dagli utenti;
- sia opportuno fissare al 28 febbraio 2020 la conclusione della valutazione di cui al precedente punto tenendo sia dei termini per il calcolo e messa a disposizione dei dati rilevanti da parte del SII e dei tempi necessari per il coinvolgimento dei soggetti interessati;
- sia conseguentemente opportuno accogliere le istanze di posticipo della riforma all'1 ottobre 2020;
- sia opportuno, con successivo provvedimento, procedere ad integrare le disposizioni del presente provvedimento nell'ambito di un unico testo integrato con le disposizioni della deliberazione 137/02

## DELIBERA

### Articolo 1

#### *Definizioni*

- 1.1 Ai fini del presente provvedimento si applicano le seguenti definizioni e quelle di cui all'articolo 1 del TIB:
- a)  $CA_{PdR}$  è il parametro indicatore del prelievo annuo attribuito a ciascun PdR ai sensi dell'articolo 4 del TISG;
  - b) *city gate* è il punto di riconsegna della rete di trasporto, o ReMi, interconnesso con una rete di distribuzione;
  - c) *PdR* è il punto di riconsegna della rete di distribuzione;
  - d) *PdR misurati mensilmente con dettaglio giornaliero* o *PdR MG* sono i punti di riconsegna cui si applicano le disposizioni dell'articolo 14bis.1 del TIVG;
  - e) *profilo di prelievo standard* è il vettore definito all'articolo 5 del TISG e attribuito a ciascun PdR ai sensi dell'articolo 7 TISG;
  - f) *relazione di corrispondenza* è la relazione che, ai sensi dell'Allegato A della deliberazione 155/2019/R/gas, definisce, per ciascun PdR presente nel contratto di distribuzione di un UdD, a quale UdB debbano essere ricondotti i prelievi;
  - g) SII è il Sistema Informativo Integrato istituito ai sensi della legge 129/10;
  - h) TISG è il testo integrato delle disposizioni per la regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di bilanciamento del gas naturale di cui all'Allegato A della deliberazione dell'Autorità 8 febbraio 2018, 72/2018/R/gas, come successivamente modificato e integrato;
  - i) *utente del bilanciamento* o *UdB* è l'utente del servizio di trasporto e bilanciamento;
  - j) *utente della distribuzione* o *UdD* è l'utente del servizio di distribuzione;
  - k) *PdR con conferimento giornaliero* è ciascun PdR MM di cui al comma 1.1, lettera q) del TISG e ciascun PdR MY di cui al comma 1.1, lettera r) del TISG;
  - l) *documento per la consultazione 502/2021/R/gas* è il documento per la consultazione dell'Autorità 16 novembre 2021, 502/2021/R/gas.

### Articolo 2

#### *Oggetto ed ambito di applicazione*

- 2.1 Il presente provvedimento disciplina il conferimento agli utenti di capacità per il servizio di trasporto continuo presso i *city gate*.

### Articolo 3

#### *Capacità di trasporto convenzionale associata al PdR*

- 3.1 Per ciascun PdR diverso da un PdR con conferimento giornaliero è determinato:

- a) il prelievo convenzionale massimo  $PCM_{PdR}$ , pari a:
- per i PdR MG appartenenti alle categorie d'uso C2, T1 e T2 di cui alla tabella 1 del TISG il risultato della seguente espressione:

$$PCM_{PdR} = PI_{PdR} + f \cdot (PA_{PdR} - PI_{PdR})$$

dove:

$PI_{PdR}$  è il prelievo giornaliero massimo registrato nei precedenti mesi di novembre, dicembre, gennaio, febbraio e marzo;

$PA_{PdR}$  è il prelievo giornaliero massimo registrato nei dodici mesi precedenti;

$f$  è un fattore di proporzionamento pari a 0,43;

- il risultato della seguente espressione per gli altri PdR:

$$PCM_{PdR} = CA_{PdR} \cdot P_{PdR}^{max}$$

- b) la capacità di trasporto convenzionale  $CTC_{PdR}$ , pari a:

$$CTC_{PdR} = PCM_{PdR} \cdot z_{cg}$$

dove:

$P_{PdR}^{max}$  è il valore massimo del profilo di prelievo attribuito al PdR ai sensi dell'articolo 5 del TISG, determinato assumendo un valore del fattore di correzione climatica di cui all'articolo 6 del TISG riferito a condizioni convenzionali per la determinazione delle capacità di trasporto associata al PdR;

$z_{cg}$  è il fattore di conversione del prelievo convenzionale massimo  $PCM_{PdR}$  in capacità di trasporto, definito per ciascun *city gate*.

3.2 La  $CTC_{PdR}$  è determinata dal SII:

- a) nel caso di PdR MG appartenenti alle categorie d'uso C2, T1 e T2 di cui alla tabella 1 del TISG, in tempo utile per la sua messa disposizione alle imprese di trasporto ai sensi del successivo comma 5.1;
- b) negli altri casi, annualmente contestualmente alla determinazione del valore di  $CA_{PdR}$  per l'anno termico successivo ai sensi del TISG.

3.3 Fatto salvo quanto stabilito al comma 6.2, per ciascun PdR con conferimento giornaliero è determinata una capacità di trasporto convenzionale giornaliera  $CTC_{PdR,k}$  pari a:

$$CTC_{PdR,k} = CP_{PdR,k} \cdot z_{cg}$$

dove  $CP_{PdR,k}$  è il prelievo allocato nel giorno  $k$  per ciascun PdR ai sensi del TISG.

3.4 Il valore del fattore di correzione climatica per la determinazione del parametro  $P_{PdR}^{max}$  di cui al precedente comma 3.1, è riportato, per ciascuna regione climatica, nella Tabella 1. L'RdB verifica annualmente, sulla base dei dati aggiornati, le variazioni del valore del fattore di correzione climatica applicando la metodologia descritta nel documento per la consultazione 502/2021/R/gas, che prevede il confronto fra il dato storico di prelievo dei *city*

*gate* appartenenti a ciascuna regione climatica e il valore atteso sulla base della distribuzione del consumo annuo per ciascuna categoria d'uso del gas. L'esito della verifica è trasmesso all'Autorità entro il 31 dicembre di ciascun anno ai fini della sua eventuale applicazione dall'anno termico successivo.

- 3.5 Il valore del parametro  $z_{cg}$  è riportato nella Tabella 2, in funzione della classe di volume medio annuo prelevato del *city gate*. L'impresa di trasporto attribuisce annualmente a ciascun *city gate* interconnesso con la propria rete la relativa classe di volume medio annuo prelevato in tempo per l'inizio dell'anno termico. L'RdB verifica annualmente, sulla base dei dati aggiornati, le variazioni del valore del parametro  $z_{cg}$  applicando la metodologia descritta nel documento per la consultazione 502/2021/R/gas. L'esito della verifica è trasmesso all'Autorità entro il 31 dicembre di ciascun anno ai fini della sua eventuale applicazione dall'anno termico successivo.
- 3.6 La capacità associata al PdR di cui al comma 1.1, lettera f) dei dati tecnici minimi del PdR, dell'Allegato A alla deliberazione 155/2019/R/gas è determinata sulla base dei criteri di cui alle lettere a) e b) del precedente comma 3.1 con riferimento a tutti i PdR allacciati alle reti di distribuzione.

#### **Articolo 4**

##### *Conferimento di capacità presso i city gate*

- 4.1 L'impresa di trasporto conferisce all'UdB la capacità di trasporto funzionale alla fornitura dei PdR dallo stesso serviti sulla base delle relazioni di corrispondenza.
- 4.2 La capacità è conferita, nel rispetto dei termini dei contratti di trasporto definiti nel codice di rete, e aggiornata in coerenza con le variazioni della relazione di corrispondenza e per un'entità pari, per ciascun *city gate*, alla somma dei valori di  $CTC_{PdR}$  dei PdR cui è associato l'UdB, sulla base delle informazioni di cui al successivo Articolo 5.
- 4.3 Relativamente ai PdR con conferimento giornaliero la capacità  $CTC_{UdB,k,cg}$ , conferita a ciascun UdB, per ciascun giorno  $k$  e per ciascun *city gate*, è determinata in misura pari alla somma dei valori di  $CTC_{PdR,k}$  dei PdR serviti dall'UdB cui è associato l'UdB. Il valore di  $CTC_{UdB,k,cg}$  è determinato dalle imprese di trasporto sulla base dei dati trasmessi dal Gestore del SII nell'ambito delle comunicazioni di cui all'articolo 28, comma 28.5, del TISG. Tale valore è oggetto di conguaglio sulla base degli aggiornamenti comunicati dal Gestore del SII a seguito delle sessioni di aggiustamento effettuate ai sensi del TISG.
- 4.4 Nei casi di rettifiche dei dati di prelievo relative ai PdR MG appartenenti alle categorie d'uso C2, T1 e T2, avvenute successivamente al calcolo della  $CTC_{PdR}$ , gli UdB possono richiedere all'impresa di trasporto, nell'ambito della relativa sessione di aggiustamento annuale, il conguaglio dei corrispettivi di trasporto applicati. A tal fine, le imprese di trasporto individuano e pubblicano sul proprio sito *internet* le procedure e la documentazione richiesta per attestare il valore della  $CTC_{PdR}$  come risultante dalle rettifiche effettuate presso il SII.

Le imprese di trasporto sono tenute, altresì, a trasmettere il nuovo dato di  $CTC_{PdR}$  al SII per l'aggiornamento dell'RCU.

## **Articolo 5**

### *Obblighi informativi a carico del SII*

- 5.1 Il SII mette a disposizione di ciascuna impresa di trasporto gli elementi informativi necessari al conferimento di capacità di cui al precedente Articolo 4, secondo modalità definite dal Gestore del SII, nell'ambito degli scambi informativi previsti al comma 27.2 del TISG e sulla base delle relazioni di corrispondenza valide nel mese successivo.
- 5.2 Le informazioni di cui al precedente comma sono aggiornate, con riferimento a ciascun mese, tenendo conto delle variazioni intervenute nelle relazioni di corrispondenza, entro un termine del mese successivo concordato con le imprese di trasporto.

## **Articolo 6**

### *Disposizioni transitorie e finali*

- 6.1 Alle capacità conferite ai sensi del presente provvedimento non si applicano i corrispettivi di scostamento di cui all'articolo 17 della deliberazione 137/02.
- 6.2 Le disposizioni di cui agli Articoli 3, 4 e 5 entrano in vigore con effetto dall'1 ottobre 2023. In prima applicazione del presente provvedimento il valore di  $CTC_{PdR,k}$  di cui al comma 3.3 è calcolato come  $CTC_{PdR,k} = C_{PdR,k}$ .
- 6.3 Le Tabelle 1 e 2 sono aggiornate con provvedimento dell'Autorità sulla base delle valutazioni trasmesse dall'RdB ai sensi dei precedenti commi 3.4 e 3.5.
- 6.4 Nell'Allegato A alla deliberazione 850/2017/R/gas, alla "Tabella A. Dati costituenti il RCU", è aggiunto il seguente dato: "C11. Prelievo convenzionale massimo".
- 6.5 Entro il 31 marzo 2020 il Gestore del SII definisce le specifiche tecniche funzionali ai flussi informativi di cui all'Articolo 5.
- 6.6 Per i PdR MG di categoria C2, T1 e T2, il SII rettifica il dato errato di  $CTC_{PdR}$ , utilizzando per il calcolo il valore di  $PCM_{PdR}$  ottenuto come prodotto di  $CA_{PdR}$  per  $P_{PdR}^{max}$  ai sensi di quanto previsto al precedente comma 3.1 con riferimento ai PdR per i quali il relativo utente abbia richiesto all'impresa di trasporto la rettifica ai sensi della deliberazione 496/2021/R/gas. Per le finalità del presente comma il Gestore del SII definisce gli scambi informativi necessari e le eventuali specifiche tecniche e le relative tempistiche in tempo utile per l'entrata in vigore delle medesime e si coordina con le imprese di trasporto ai fini della gestione delle rettifiche effettuate ai sensi della deliberazione 496/2021/R/gas e per le fasi del processo di conferimento di loro competenza.
- 6.7 *Abrogato.*
- 6.8 *Abrogato.*

- 6.9 L'impresa di distribuzione segnala all'impresa di trasporto, secondo modalità e termini definiti dall'impresa di trasporto, la necessità di modifica o potenziamento della capacità di trasporto resa disponibile al *city gate* e pubblicata sul sito internet dell'impresa di trasporto ai sensi del comma 6.1 della deliberazione 137/02.
- 6.10 Il presente provvedimento è pubblicato sul sito internet dell'Autorità [www.arera.it](http://www.arera.it).

16 aprile 2019

IL PRESIDENTE  
*Stefano Besseghini*

**Tabella 1**

<b>Regione climatica</b>	<b><math>W_r^{conv}</math></b>
Torino Caselle	1,33
Milano Linate	1,31
Bolzano	1,22
Venezia Tessera	1,43
Trieste	1,72
Genova Sestri	1,55
Bologna B.go Panigale	1,41
Firenze Peretola	1,55
Perugia Sant'Egidio	1,50
Ancona Falconara	1,55
Roma Ciampino	1,44
Pescara	1,61
Campobasso	1,57
Napoli Capodichino	1,60
Bari Palese	1,80
Potenza	1,46
Reggio Calabria	1,71
Catania Fontanarossa	1,73

**Tabella 2**

<b><i>Classe di volume medio annuo prelevato (OUT) del city gate (Smc)</i></b>	<b><math>z_{cg}</math></b>
$\geq 50$ milioni	0,985
$\geq 5$ milioni e $< 50$ milioni	1,029
$< 5$ milioni	1,073