

**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE**

**437/2020/R/GAS**

**REVISIONE DEI CRITERI DI RICONOSCIMENTO DEL GAS  
NON CONTABILIZZATO (GNC) SULLE RETI DI TRASPORTO**

Mercato di incidenza: gas naturale

*3 novembre 2020*

### **Premessa**

*Il presente documento per la consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente 28 luglio 2020, 291/2020/R/GAS per valutare la revisione dei criteri di riconoscimento del GNC per il periodo 2020-2023 (5PRT).*

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte in forma scritta, compilando l'apposito modulo interattivo disponibile sul sito internet dell'Autorità o tramite posta elettronica ([protocollo@pec.arera.it](mailto:protocollo@pec.arera.it)) **entro il 23 novembre 2020**. Le osservazioni e le proposte pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità. Pertanto, qualora i partecipanti alla consultazione intendano salvaguardare la riservatezza di dati e informazioni, sono tenuti a motivare tale richiesta evidenziando in apposite appendici le parti che si intendono sottrarre alla pubblicazione. In tale caso i soggetti interessati dovranno inviare su supporto informatico anche la versione priva delle parti riservate, destinata alla pubblicazione.*

**Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente**  
**Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling**  
**Corso di Porta Vittoria, 27 - 20122 - Milano**

e-mail: [protocollo@pec.arera.it](mailto:protocollo@pec.arera.it)  
sito internet: [www.arera.it](http://www.arera.it)

## INDICE

<b>1</b>	<b>Inquadramento procedurale e oggetto della consultazione.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Contesto di riferimento.....</b>	<b>6</b>
	<i>Andamento del GNC nel corso del quarto e quinto periodo di regolazione.....</i>	<i>6</i>
	<i>Studio delle possibili cause dell'incremento del GNC.....</i>	<i>7</i>
<b>3</b>	<b>Revisione dei criteri di riconoscimento del GNC.....</b>	<b>8</b>
	<i>Quadro attuale.....</i>	<i>8</i>
	<i>Proposte di revisione.....</i>	<i>10</i>
	<i>Futura evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC.....</i>	<i>12</i>

## **1 Inquadramento procedurale e oggetto della consultazione**

- 1.1 L'Autorità, con deliberazione 28 marzo 2019, 114/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 114/2019/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (di seguito: RTTG 5PRT) ha definito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT).
- 1.2 Con tale deliberazione l'Autorità ha introdotto un nuovo criterio per il riconoscimento dei quantitativi di gas non misurato riconducibili alle indeterminanze dei termini che costituiscono l'equazione di bilancio della rete di trasporto (Gas Non Contabilizzato, GNC).
- 1.3 In particolare, nel precedente periodo di regolazione (2014-2019)<sup>1</sup>, i quantitativi riconosciuti di GNC erano stabiliti pari ad un valore fisso per tutta la durata del periodo, pari a 2.753.109 GJ (corrispondenti a circa 72 milioni Smc di gas a potere calorifico superiore pari a 38,1 MJ/Smc) sulla base del valore medio registrato negli anni 2011-2012. Nel medesimo periodo, i criteri di regolazione non prevedevano alcuna forma di neutralizzazione del rischio derivante dagli scostamenti tra il quantitativo riconosciuto e i quantitativi effettivi, anche al fine di incentivare l'impresa maggiore di trasporto a raggiungere ulteriori incrementi di efficienza. Tale criterio esponeva quindi le imprese di trasporto ad una condizione di rischio (rischio volume) nel caso di scostamenti in un determinato anno tra il quantitativo riconosciuto e il quantitativo effettivo.
- 1.4 Al fine di ridurre tale rischio, mantenendo allo stesso tempo un incentivo per le imprese di trasporto a mettere in atto tutte le azioni necessarie a migliorare la qualità e affidabilità dei dati di misura e ad indurre un contenimento dei valori di GNC, nel 5PRT i quantitativi di GNC riconosciuti sono stati determinati pari, in ciascun anno del periodo di regolazione, alla media dei quantitativi di GNC effettivamente registrati negli ultimi quattro anni disponibili al momento di presentazione della proposta tariffaria (ossia quelli per i quali sono disponibili valori a consuntivo).
- 1.5 Inoltre, con tale deliberazione è stato altresì previsto che i quantitativi di GNC non fossero più riconosciuti in natura dagli utenti, ma valorizzati e inclusi nell'ambito dei costi da recuperare mediante l'applicazione del corrispettivo variabile  $CV_U$ . La valorizzazione avviene sulla base del prezzo medio ponderato dei prodotti a termine con consegna al PSV nell'anno tariffario di riferimento, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell'anno.
- 1.6 Nell'ambito del procedimento di approvazione delle tariffe di trasporto e misura del gas per l'anno 2020, Snam Rete Gas S.p.A. ha presentato un'istanza di introduzione di un meccanismo di completo conguaglio delle eventuali differenze rispetto ai valori di GNC consuntivati, a fronte dell'impegno di

---

<sup>1</sup> Quarto periodo di regolazione (2014-2017), disciplinato dalla deliberazione 14 novembre 2013, 514/2013/R/GAS, e periodo transitorio 2018-2019, disciplinato dalla deliberazione 3 agosto 2017, 575/2017/R/GAS.

- avviare con urgenza un Piano di riassetto dell'attività di misura. Con il punto 6 della deliberazione 28 maggio 2019, 201/2019/R/GAS di approvazione delle proposte tariffarie per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per l'anno 2020, l'Autorità ha dato mandato alla Direzione Infrastrutture, Energia e Unbundling, in collaborazione con la Direzione Mercati Energia all'Ingrosso e Sostenibilità Ambientale, di proseguire gli approfondimenti in materia di riassetto dell'attività di misura, valutando contestualmente l'istanza formulata da Snam Rete Gas S.p.A. in relazione alle modalità di riconoscimento dei costi del GNC definite con deliberazione 114/2019/R/GAS.
- 1.7 Con la deliberazione 10 dicembre 2019, 522/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 522/2019/R/GAS) l'Autorità ha definito principi e obiettivi in materia di riassetto dell'attività di misura sulla rete di trasporto. Nelle premesse di tale deliberazione l'Autorità ha evidenziato come sussista un legame tra l'affidabilità e l'adeguatezza delle misure rilevate in entrata e in uscita dalla rete di trasporto e il livello di GNC riscontrato sulla medesima rete e che, di conseguenza, il riassetto dell'attività di misura persegue tra l'altro l'obiettivo generale di ridurre il livello del GNC attraverso una responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti nella gestione di tale attività.
  - 1.8 In data 27 maggio 2020 la società Snam Rete Gas S.p.A., ai sensi di quanto previsto dal punto 1 della deliberazione 522/2019/R/GAS, ha sottoposto a consultazione pubblica un documento con le linee operative di intervento per il riassetto dell'attività di misura nei punti di entrata ed uscita della rete di trasporto, tenendo conto degli obiettivi e dei principi del riassetto dell'attività. Tale processo di consultazione pubblica si è concluso in data 13 luglio 2020 e, anche tenendo conto degli esiti di tale consultazione, l'Autorità sottoporrà a consultazione pubblica, tra la fine del corrente anno 2020 e l'inizio del 2021, i propri orientamenti per il riassetto dell'attività di misura del gas.
  - 1.9 Con la comunicazione del 27 maggio 2020 (prot. Autorità A/16857 del 27 maggio 2020), Snam Rete Gas S.p.A. ha presentato all'Autorità, tra l'altro, uno studio delle possibili cause dell'incremento del GNC registrato negli ultimi anni. In tale comunicazione la società ha reiterato la richiesta di integrare le disposizioni vigenti per il 5PRT introducendo un meccanismo di conguaglio tra i volumi di GNC riconosciuti e quelli effettivamente registrati a consuntivo, prevedendo eventualmente meccanismi di premialità residuale che incentivino al contenimento della spesa.
  - 1.10 Con la deliberazione 28 luglio 2020, 291/2020/R/GAS (di seguito: deliberazione 291/2020/R/GAS), l'Autorità ha disposto un parziale riconoscimento dei maggiori oneri sostenuti dall'impresa maggiore di trasporto per l'approvvigionamento di GNC per gli anni 2018 e 2019, nella misura in cui tali maggiori quantitativi erano derivanti da interventi operati dall'impresa di trasporto al fine di migliorare la qualità e l'affidabilità della misura del gas in alcuni punti di entrata, e quindi nei limiti dell'incremento del GNC direttamente riconducibile all'aggiornamento dell'algoritmo di calcolo del fattore di comprimibilità del gas utilizzato per la correzione dei volumi misurati alle condizioni standard.

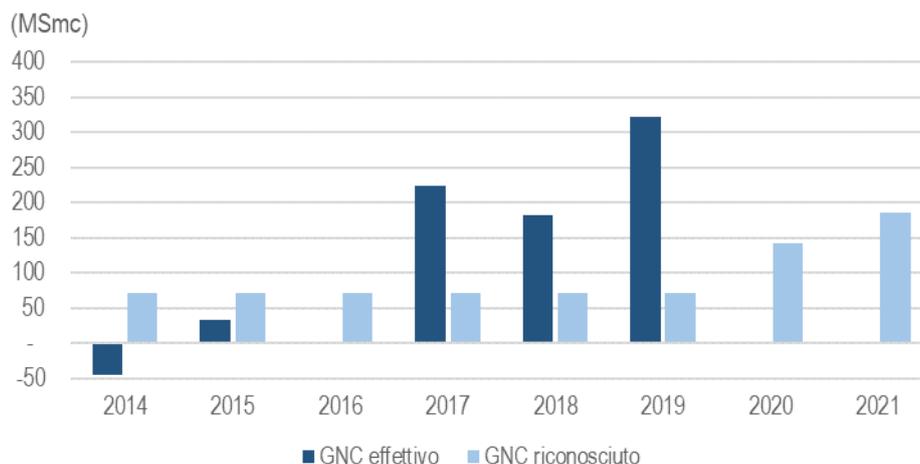
- 1.11 Con la medesima deliberazione, l’Autorità ha altresì disposto l’avvio di un procedimento per valutare un affinamento dei criteri di riconoscimento del GNC per il 5PRT, volto a rafforzarne la coerenza di funzionamento e la relativa stabilità prevedendo che la forza incentivante del meccanismo sia comunque determinata sulla base di predefiniti corrispettivi unitari proporzionati alla remunerazione del servizio di misura, anziché al prezzo del gas, applicati ai volumi di GNC in eccesso o in difetto rispetto a quelli approvati tariffariamente.
- 1.12 Con riferimento alla richiesta di Snam Rete Gas S.p.A. di introdurre un meccanismo di conguaglio tra i volumi di GNC riconosciuti e quelli effettivamente registrati a consuntivo, occorre evidenziare che i criteri vigenti per il 5PRT forniscono già un intrinseco contenimento del rischio associato ai quantitativi di GNC, dal momento che eventuali valori superiori alla media effettivamente registrati in un determinato anno concorrono a determinare il valore dei quantitativi riconosciuti per gli anni successivi. D’altro canto, coerentemente con le previsioni della deliberazione 201/2019/R/GAS e considerati gli sviluppi del processo di riassetto dell’attività di misura, l’Autorità ha altresì ritenuto opportuno avviare valutazioni sulla possibile revisione dei criteri di riconoscimento del GNC, con l’obiettivo di bilanciare al meglio l’interesse dell’operatore con l’interesse del sistema nel suo complesso.
- 1.13 L’Autorità ha altresì disposto che il procedimento sia sviluppato tenendo conto degli sviluppi del processo di riassetto dell’attività di misura, anche in relazione al ruolo assunto, in tale ambito, dalle imprese di trasporto nell’affinamento dei processi funzionali a garantire l’efficiente svolgimento di questa attività, essenziale per il corretto funzionamento dei mercati e l’efficace controllo delle dinamiche del GNC.
- 1.14 Ai sensi della deliberazione 291/2020/R/GAS, il procedimento nel quale si inserisce la presente consultazione è previsto concludersi entro il 31 dicembre 2020.

## **2 Contesto di riferimento**

### ***Andamento del GNC nel corso del quarto e quinto periodo di regolazione***

- 2.1 Fino all’anno 2017, e dunque nella prima parte del quarto periodo di regolazione (2014-2019), i valori di GNC effettivamente registrati sulla rete di trasporto hanno avuto un andamento variabile, registrando valori e variazioni sia di segno positivo che negativo. Per contro, a decorrere dal 2017, la dinamica registrata è stata di costante e significativa crescita, come si evince dalla Figura 1 sottostante; si precisa inoltre che, per l’anno 2020, Snam Rete Gas stima un valore di GNC effettivo sostanzialmente allineato al valore registrato nell’anno 2019. Il valore riconosciuto ai fini tariffari è espressione delle metodologie regolatorie richiamate in premessa, determinato in misura fissa per il periodo 2014-2019 e, a partire dall’anno 2020, sulla media mobile del GNC effettivamente registrato negli ultimi quattro anni disponibili.

**Figura 1: Andamento del GNC**



- 2.2 Il criterio di riconoscimento del GNC introdotto a partire dal 2020 fornisce un incentivo al contenimento dei livelli di GNC e riduce il rischio in capo alle imprese di trasporto. Tuttavia, in caso di forti oscillazioni annuali come quelle che si sono verificate negli ultimi anni, le imprese rimangono esposte ad un rischio improprio per un operatore regolato, in quanto non ponderabile sia in relazione all'oscillazione delle quantità del GNC sia in relazione all'andamento dei prezzi del gas.
- 2.3 In questo contesto, l'Autorità si pone quindi l'obiettivo di rafforzare la coerenza di funzionamento dell'attuale meccanismo e la relativa stabilità, bilanciando ulteriormente la logica incentivante della regolazione.

#### **Studio delle possibili cause dell'incremento del GNC**

- 2.4 Nella prima metà del 2020, l'impresa maggiore di trasporto ha presentato all'Autorità uno studio sulle possibili cause dell'incremento del GNC, articolato su differenti approcci di analisi.
- 2.5 Un primo approccio di analisi è di tipo statistico. Nell'ambito di tale analisi, pur riscontrando una correlazione statisticamente significativa tra il GNC e i quantitativi di gas associati alle riconsegne di tipo termoelettrico e alle immissioni dagli impianti di rigassificazione, non si individua un fenomeno fisico (immissione o il prelievo da specifiche tipologie di punti) che possa univocamente chiarire le ragioni dell'incremento del GNC.
- 2.6 Un secondo approccio di analisi è di tipo fisico-ingegneristico. Tale analisi rivela un impatto sul GNC derivante da una errata o obsoleta progettazione delle linee di misura e/o da una gestione delle stesse non ottimale.
- 2.7 Inoltre, osservando che l'incremento sistematico di GNC è coinciso temporalmente con un aumento dei quantitativi di gas immessi nella rete di trasporto da parte dei terminali di rigassificazione, in particolare dal terminale dal terminale *offshore* a largo di Livorno, l'impresa maggiore di trasporto ha effettuato una analisi della qualità del gas sulla rete toscana, per verificarne la

- coerenza con i parametri “standard” di qualità del gas applicati in quell’area omogenee di prelievo. Tale analisi non ha evidenziato errori associati alla definizione della composizione del gas che si sarebbero potuti ripercuotere sul valore del GNC.
- 2.8 Pur non emergendo una o più cause in grado di spiegare, in modo univoco, gli incrementi di GNC riscontrati negli ultimi anni, dalle analisi effettuate l’impresa maggiore di trasporto evince un generale collegamento tra il livello di GNC e la portata derivante da una errata o obsoleta progettazione delle linee di misura e/o da una gestione delle stesse non ottimale. In particolare, la vetustà dei misuratori volumetrici e venturimetrici negli impianti di riconsegna non di proprietà dell’impresa maggiore e la limitata *rangeability* degli stessi contribuirebbe in misura significativa alla determinazione di GNC positivo nel bilancio della rete.
- 2.9 In relazione a quanto sopra, l’Autorità si aspetta che l’impresa maggiore di trasporto prosegua nel percorso di analisi delle possibili cause delle variazioni del GNC attraverso ulteriori specifici approfondimenti, sotto l’attento monitoraggio dell’Autorità.

<i>S 1. Osservazioni in merito alle possibili cause dell’incremento del GNC</i>
---------------------------------------------------------------------------------

### **3 Revisione dei criteri di riconoscimento del GNC**

#### ***Quadro attuale***

- 3.1 Come anticipato, gli attuali criteri di riconoscimento del GNC sono disciplinati dalla deliberazione 114/2019/R/GAS e dal relativo Allegato A (RTTG 5PRT).
- 3.2 In particolare, l’Articolo 8 della RTTG 5PRT disciplina le modalità di riconoscimento dei costi relativi al gas di autoconsumo, alle perdite di rete e al GNC. Con riferimento a quest’ultimo, l’articolo prevede che il riconoscimento sia determinato sulla base dei quantitativi di gas naturale riconosciuti e della relativa valorizzazione:
- a) i quantitativi di gas naturale riconosciuti sono pari alla media dei quantitativi di GNC registrati negli ultimi quattro anni disponibili;
  - b) la valorizzazione è effettuata sulla base del prezzo medio ponderato dei prodotti a termine con consegna al PSV nell’anno tariffario di riferimento, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell’anno.
- 3.3 I quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC sono approvvigionati dall’impresa maggiore, in qualità di responsabile del bilanciamento (di seguito: RdB), nell’ambito del mercato centralizzato del gas. Le imprese di trasporto diverse dall’impresa maggiore riconoscono a quest’ultima gli oneri sostenuti per l’approvvigionamento dei quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC a ciascuna di esse riferibili nell’ambito della regolazione del conto di bilanciamento operativo di cui all’articolo 4 del TIB.

- 3.4 Come è noto, ai sensi dell'articolo 8 del Testo integrato del bilanciamento Allegato A alla deliberazione 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS, di seguito: TIB) è istituito presso la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (di seguito: CSEA) un fondo per la copertura degli oneri connessi al meccanismo di neutralità, meccanismo che prevede che l'RdB versi se positivo o riceva se negativo, a valere sul suddetto fondo, la differenza tra quanto riconosciuto per i volumi di gas necessari per il funzionamento del sistema di trasporto (che comprendono il GNC) e il costo sostenuto per l'acquisto degli stessi volumi stesso a mercato. Il valore riconosciuto è dato - ai sensi del comma 8.6 del TIB - dal prodotto tra i volumi di GNC e il prezzo di cui al precedente punto 3.2, lettera b).
- 3.5 Pertanto, lo scostamento annuale tra i quantitativi di GNC riconosciuti ai fini tariffari e quelli effettivamente registrati a consuntivo comporta un onere (ovvero un margine) per le imprese di trasporto, pari al prodotto tra tale scostamento e il prezzo di cui al precedente punto 3.2, lettera b).
- 3.6 Di fatto, il criterio di riconoscimento del GNC di cui all'articolo 8 della RTTG, basato su una media mobile di 4 anni, consente di compensare implicitamente, negli anni successivi, il maggiore onere sostenuto per l'acquisto dei quantitativi di GNC in eccesso rispetto a quelli riconosciuti, o il maggiore ricavo riconosciuto in caso di quantitativi effettivi inferiori a quelli riconosciuti. L'entità di tale compensazione implicita tuttavia è strettamente correlata all'andamento del GNC effettivo nel corso degli anni. Nel caso in cui la media dei quantitativi di GNC registrati fosse sostanzialmente stabile nel tempo, pur a fronte di oscillazioni annuali, tale compensazione sarebbe di fatto completa. Per contro:
- a) in uno scenario di crescita del GNC, una parte dei quantitativi non risulterebbe riconosciuta mediante tale meccanismo di media mobile, determinando - per gli anni in cui si è verificata la crescita - un onere per le imprese di trasporto non coperto successivamente dal sistema tariffario;
  - b) in uno scenario di riduzione del GNC, una parte di tale riduzione non risulterebbe riconosciuta mediante il meccanismo di media mobile, determinando - per gli anni in cui si è verificata la riduzione - un extra-ricavo per le imprese di trasporto non successivamente trasferito agli utenti.
- 3.7 A ciò si deve aggiungere che, secondo il sistema tariffario attualmente in vigore, i quantitativi di GNC riconosciuti tariffariamente sono valorizzati ai fini tariffari attraverso un prezzo di mercato noto *ex ante*, quale il prezzo medio ponderato dei prodotti a termine (di seguito: prezzo tariffario). Pertanto, gli eventuali scostamenti registrati in un determinato anno tra i quantitativi di GNC effettivi e quelli riconosciuti sono anch'essi valorizzati, attraverso il meccanismo di neutralità che copre le eventuali differenze tra il prezzo di mercato e il prezzo tariffario, sulla base del prezzo tariffario in vigore in quel determinato anno. La restituzione alle imprese o al sistema mediante il meccanismo di media mobile avviene però sulla base del prezzo tariffario negli anni successivi. Ciò potrebbe

comportare, anche nell'ipotesi di media stabile nel tempo, uno scostamento tra il costo complessivamente sostenuto dalle imprese di trasporto per l'approvvigionamento delle risorse a copertura del GNC e il ricavo riconosciuto ai fini tariffari. Tale scostamento è particolarmente significativo nel caso in cui si verificassero forti oscillazioni del prezzo del gas negli anni considerati: in particolare, con prezzi di mercato inferiori al prezzo tariffario, il meccanismo di neutralità comporta che il gestore sostenga un costo per l'acquisto dei quantitativi di GNC in eccesso o, al contrario, trattenga un margine in caso di GNC riconosciuto superiore a quello effettivo, eccessivo in quanto disancorato ai valori di mercato del gas.

- 3.8 Tale assetto determina un'esposizione delle imprese di trasporto, nel caso di volumi di GNC effettivi superiori a quelli riconosciuti, e del sistema, in caso di volumi di GNC inferiori a quelli riconosciuti, al rischio di forti oscillazioni del GNC, specialmente nel caso in cui il GNC effettivo registri nel corso del tempo una *trend* di crescita o decrescita.

#### ***Proposte di revisione***

- 3.9 Le criticità del quadro attuale sopra evidenziate, nonché gli sviluppi del processo di riassetto dell'attività di misura sulla rete di trasporto condotti nell'alveo di quanto previsto dalla deliberazione 522/2019/R/GAS, rendono opportuno procedere ad una valutazione di una revisione dei criteri attualmente in vigore, pur nel mantenimento dell'impostazione generale. In particolare, la revisione del criterio di riconoscimento è finalizzata a:
- a) prevedere che l'impresa di trasporto possa conguagliare annualmente i quantitativi di GNC in eccesso o in difetto sulla base della medesima valorizzazione in vigore nell'anno in cui si è verificato lo scostamento, risolvendo in tal modo la criticità connessa al fatto che l'attuale criterio di riconoscimento del GNC sulla base della media mobile dei valori di GNC effettivi registrati nei 4 anni precedenti, che consente di recuperare nel tempo le oscillazioni del GNC, valorizza i quantitativi di GNC riconosciuti sulla base dei prezzi tariffari vigenti nell'anno in cui le oscillazioni di GNC sono recuperate;
  - b) introdurre un criterio di compartecipazione tra imprese di trasporto e utenti del sistema al rischio derivante dagli scostamenti tra GNC effettivo e riconosciuto che, pur limitando il rischio in capo all'impresa di trasporto, mantenga la componente di incentivazione al contenimento dei livelli di GNC del meccanismo e consenta allo stesso tempo di trasferire al sistema i benefici derivanti da riduzioni del GNC in tempi più rapidi rispetto al meccanismo attuale.
- 3.10 Alla luce di quanto sopra, si propone una parziale revisione dei criteri di riconoscimento del GNC che, pur mantenendo invariato l'attuale criterio di riconoscimento dei quantitativi di GNC ai fini tariffari e la relativa valorizzazione, nonché del funzionamento del meccanismo di neutralità in termini di valore riconosciuto, introduca un meccanismo di parziale conguaglio degli scostamenti tra i quantitativi di GNC riconosciuti e quelli effettivi

registrati in un determinato anno, anche tenuto conto della rispettiva valorizzazione.

3.11 In particolare, tale conguaglio  $C_{GNC}$  sarebbe determinato come differenza tra (i) la completa compensazione dei costi sostenuti per l'acquisto del GNC nell'anno  $t-1$ ; (ii) una predefinita esposizione lasciata in capo alle imprese di trasporto o al sistema, determinata in funzione dei costi riconosciuti per il servizio di misura e dello scostamento tra livello di GNC effettivo e livello riconosciuto. In particolare, ogni anno, con riferimento allo scostamento tra i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t-1$  e i quantitativi di GNC riconosciuti nel medesimo anno  $t-1$  ( $\Delta Q_{t-1}$ ), si procede ad un conguaglio dei costi effettivamente sostenuti dall'impresa maggiore di trasporto per acquistare i quantitativi di GNC necessari al sistema (a favore delle imprese di trasporto se i quantitativi di GNC effettivi sono superiori a quelli riconosciuti e viceversa) al netto della componente di responsabilizzazione al contenimento dei quantitativi di GNC, determinata in misura pari ad un'esposizione massima per unità di GNC ( $CM^{GNC}$ ) moltiplicata per lo scostamento tra quantitativi di GNC effettivi e riconosciuti; tale esposizione massima si ritiene che non possa eccedere la componente di ricavo a copertura dei costi operativi riconosciuti per l'attività di misura. In termini analitici:

a) nel caso in cui i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t-1$  risultino superiori ai quantitativi di GNC riconosciuti ( $\Delta Q_{t-1} > 0$ ), il conguaglio  $C_{GNC}$  assume valore positivo, ossia le imprese sono tenute a ricevere, ed è pari a:

$$C_{GNC} = \max \left\{ 0; \left( \Delta Q_{t-1} \cdot P_{t-1} \right) - \min \left\{ CM^{GNC} \cdot \Delta Q_{t-1}; RM_{COR(t-1)}^{\square} \right\} \right\}$$

b) nel caso in cui i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t-1$  risultino inferiori ai quantitativi di GNC riconosciuti ( $\Delta Q_{t-1} < 0$ ), il conguaglio  $C_{GNC}$  assume valore negativo, ossia le imprese sono tenute a versare, ed è pari a:

$$C_{GNC} = \min \left\{ 0; \left( \Delta Q_{t-1} \cdot P_{t-1} \right) - \max \left\{ CM^{GNC} \cdot \Delta Q_{t-1}; -RM_{COR(t-1)}^{\square} \right\} \right\}$$

dove

- $\Delta Q_{t-1}$  è la differenza tra i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t-1$  e i quantitativi di GNC riconosciuti nell'anno  $t-1$ , di cui al comma 8.2, lettera c), della RTTG 5PRT;
- $P_{t-1}$  è la valorizzazione ai fini tariffari dei quantitativi di GNC per l'anno  $t-1$ , di cui al comma 8.3 della RTTG 5PRT;
- $CM^{GNC}$  è pari al rapporto tra  $RM_{COR(t-1)}^{\square}$ , la quota di ricavo a copertura dei costi operativi relativi all'attività di misura, di cui al comma 12.1, lettera d), della RTTG 5PRT, e la media dei quantitativi di GNC, in valore assoluto, effettivamente registrati dall'anno  $t-4$  all'anno  $t-1$ .

- 3.12 La regolazione di tale integrazione avverrebbe secondo le medesime modalità e tempistiche per la regolazione delle spettanze relative ai fattori correttivi dei ricavi di trasporto, di cui all'Articolo 31 della RTTG 5PRT. Tale regolazione sarebbe disciplinata nei confronti dell'impresa maggiore di trasporto, che successivamente provvederebbe a regolare con le altre imprese di trasporto le partite di rispettiva competenza, secondo criteri definiti nell'ambito degli accordi di ripartizione dei ricavi.
- 3.13 Con l'obiettivo di garantire una maggiore stabilità e certezza nel riconoscimento tariffario, l'Autorità intende valutare la possibilità di mantenere invariati, per un determinato periodo temporale, i parametri rilevanti per il calcolo del valore  $CM^{GNC}$ . In particolare, si propone che la compensazione per gli anni a partire dal 2020 (da effettuarsi dall'anno 2021) e fino all'anno 2023 (fatta salva la revisione dei criteri come prospettato ai successivi punti da 3.14 a 3.16) sia determinata tenendo conto:
- della componente  $RM_{COR,2020}^{\square}$ , pari ad euro 19.926.728;
  - della media dei quantitativi di GNC, in valore assoluto, effettivamente registrati dall'anno 2017 all'anno 2020, stimata pari a 263 MSmc;
  - di conseguenza, di un parametro  $CM^{GNC}$  stimato pari a 0,076 €/Smc;

S 2. *Osservazioni in merito alle proposte di revisione dei criteri di riconoscimento e di conguaglio del GNC.*

S 3. *Osservazioni in merito ad una possibile alternativa al meccanismo proposto che renda l'esposizione complessiva pari a valori predefiniti distinti sulla base di classi di scostamento tra GNC effettivo e GNC riconosciuto e non come funzione lineare di un corrispettivo unitario applicato al tale scostamento.*

S 4. *Osservazioni in merito alle modalità e alle tempistiche per i conguagli.*

#### **Futura evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC**

- 3.14 Con la deliberazione 522/2019/R/GAS, l'Autorità ha definito gli orientamenti generali per il riassetto dell'attività di misura nei punti di entrata e uscita della rete di trasporto, con l'obiettivo generale di ridurre il livello di gas non contabilizzato sulla rete (GNC) e garantire che le misure del gas in entrata e uscita dalla rete di trasporto rispondano a predefiniti canoni di accuratezza ed affidabilità attraverso una responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti nella gestione di tale attività.
- 3.15 Con la medesima deliberazione, l'Autorità ha attribuito all'impresa maggiore di trasporto il mandato di sottoporre a consultazione pubblica un documento nel quale dettagliare, nel quadro degli orientamenti generali, le linee operative di un intervento per il riassetto dell'attività di misura. Tale procedura di consultazione pubblica è stata avviata in data 27 maggio 2020 e si è conclusa in data 13 luglio 2020.

- 3.16 Ad oggi, il procedimento per il riassetto dell'attività di misura risulta ancora in corso. In considerazione delle relazioni tra tale tematica e quella oggetto del presente documento per la consultazione, l'Autorità intende valutare, in esito al completamento del suddetto processo di riassetto dell'attività di misura, la possibilità di rafforzare il meccanismo di conguaglio dei costi sostenuti per la copertura dei livelli effettivi di GNC, introducendo una modifica della componente di premialità/penalità  $CM^{GNC}$  al fine di limitare ulteriormente l'esposizione al rischio da parte delle imprese di trasporto nel caso in cui risultino soddisfatti gli standard di qualità del servizio di misura che saranno opportunamente individuati.

<p><i>S 5. Osservazioni in merito alla futura evoluzione dei criteri di riconoscimento del GNC.</i></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------