

APPENDICE AL DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 213/2022/R/GAS RECANTE  
CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO E  
MISURA DEL GAS NATURALE PER IL SESTO PERIODO DI REGOLAZIONE (6PRT)

CONTESTO DI RIFERIMENTO

1. **Stato della rete di trasporto**

- 1.1 Allo stato attuale, vi sono nove imprese che gestiscono la rete di trasporto del gas nazionale e regionale: tre per la rete nazionale e otto per la rete regionale (Tabella 1). Oltre a Snam Rete Gas, l'impresa maggiore, trasportano gas sulla rete nazionale anche altre due società che ne possiedono e gestiscono piccoli tratti: Società Gasdotti Italia (SGI) e Infrastrutture Trasporto Gas, quest'ultima parte del gruppo Snam.
- 1.2 Snam Rete Gas possiede il 92,8% delle reti: 32.564 km di rete sui 35.103 km di cui è composto il sistema italiano di trasporto del gas. Il secondo operatore è Società Gasdotti Italia, che complessivamente gestisce 1.693 km di rete (il 4,8%), di cui 637 km sulla rete nazionale. La società Retragas, del gruppo A2A, è la terza con una quota dell'1,2% (417 km di rete). Vi sono poi altri sei operatori minori che possiedono piccoli tratti di rete regionale.

**Tabella 1: Reti delle società di trasporto nel 2020 (km)**

Società	Rete nazionale	Rete regionale	TOTALE
Consorzio della Media Valtellina per il trasporto del gas	-	51	51
Energie Rete Gas	-	142	142
GP Infrastrutture T rasporto	-	42	42
Infrastrutture T rasporto Gas	83	-	83
Metanodotto Alpino	-	76	76
Netenergy Service	-	35	35
Retragas	-	417	417
Snam Rete Gas	9.566	22.998	32.564
Società Gasdotti Italia	637	1.056	1.693
<b>TOTALE</b>	<b>10.286</b>	<b>24.817</b>	<b>35.103</b>

Fonte: ARERA, Indagine annuale sui settori regolati.

- 1.3 In relazione ai punti sulla rete di trasporto, il sistema conta 6 Punti di interconnessione con sistemi esteri, 13 punti da/verso impianti di stoccaggio, circa 70 punti di entrata da produzioni nazionali, circa 80 punti di entrata da produzioni di biometano, 3 punti di entrata da terminali di rigassificazione del Gnl, e oltre 6.800 punti di riconsegna<sup>1</sup>. In relazione a questi ultimi, la maggior parte sono relativi a interconnessioni tra reti di trasporto e reti di distribuzione, e ad utenze

<sup>1</sup> Considerando esclusivamente i punti presso i quali è stato previsto un conferimento di capacità nel 2022.

industriali; vi sono inoltre circa 130 punti di riconsegna che alimentano impianti termoelettrici, e oltre 800 punti di riconsegna per autotrazione (Tabella 2).

**Tabella 2: Numero di punti di riconsegna sulla rete di trasporto per tipologia**

Società	Distribuzione	Industriale	Termoelettrico	Autotrazione	Altro	TOTALE
Consorzio della Media Valtellina per il trasporto del gas	13	-	-	-	-	13
Energie Rete Gas	18	14	-	-	-	32
GP Infrastrutture Trasporto	4	-	-	-	116	120
Infrastrutture Trasporto Gas	-	-	-	-	-	-
Metanodotto Alpino	15	1	4	-	-	20
Netenergy Service	-	15	-	1	2	18
Retragas	100	104	4	-	96	304
Snam Rete Gas	2.850	2.333	116	807	6	6.112
Società Gasdotti Italia	111	97	3	27	4	242
<b>TOTALE</b>	<b>3.111</b>	<b>2.564</b>	<b>127</b>	<b>835</b>	<b>224</b>	<b>6.861</b>

Fonte: database punti di riconsegna comunicato dalle imprese di trasporto nell'ambito delle proposte tariffarie per l'anno 2022. Sono stati considerati i soli punti presso i quali è stato previsto un conferimento di capacità nel 2022.

## 2. Parametri tariffari

2.1 Negli anni 2020-2022 del corrente periodo di regolazione (5PRT), i ricavi del servizio di trasporto e misura da recuperare mediante l'applicazione delle componenti tariffarie hanno subito una variazione media pari a circa +2,8% su base annua. Nel dettaglio, i ricavi da recuperare mediante corrispettivi di capacità ( $CP_e$  e  $CP_u$ ) sono cresciuti mediamente del +4,1% su base annua, quelli da recuperare mediante il corrispettivo unitario variabile  $CV_U$  sono diminuiti (-4,2%), e quelli relativi al servizio di misura hanno subito una variazione pari a +3,6%.

**Tabella 3: Ricavi servizio di trasporto e misura**

(mln €)	2020	2021	2022
Ricavi servizio di trasporto da recuperare mediante corrispettivi di capacità	1.780,0	1.831,3	1.926,9
Ricavi servizio di trasporto da recuperare mediante corrispettivo $CV_U$	323,3	298,6	296,2
Ricavi servizio di misura	41,6	43,7	44,6
<b>Totale</b>	<b>2.144,8</b>	<b>2.173,5</b>	<b>2.267,8</b>

2.2 Le cause di tali variazioni sono principalmente riconducibili alla realizzazione di nuovi investimenti, e ad un peso maggiore rispetto al passato degli investimenti sulle categorie di cespiti a minor vita utile (es. sistemi informativi). Per contro, i ricavi relativi alla componente variabile si sono ridotti, principalmente per il ridursi delle componenti di autoconsumi, perdite e GNC. Per un maggior grado di dettaglio in relazione alle singole componenti che costituiscono i ricavi

riconosciuti alle imprese di trasporto negli anni 2020-2022, si rimanda alle Tabelle allegate ai provvedimenti di approvazione tariffaria<sup>2</sup>.

- 2.3 Dall'analisi dei Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale per l'anno 2022 emerge come la spesa complessivamente prevista nell'orizzonte di Piano 2022-2031, per un ammontare complessivo pari a 13,6 miliardi di €), risulti complessivamente superiore dell'8,7% rispetto ai Piani di sviluppo 2020, oggetto di valutazione da parte dell'Autorità con deliberazione 15 dicembre 2020, 539/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 539/2019/R/GAS). Tale incremento è peraltro dovuto in larga misura all'aumento degli investimenti di sostituzione e sicurezza della rete.
- 2.4 I ricavi di cui sopra non tengono conto degli importi relativi ai fattori di copertura di ricavi regolati con la Cassa per i servizi energetici e ambientali (di seguito: Cassa) (Tabella 4). Tali partite sono gestite nell'ambito del Conto oneri trasporto, e concorrono alla quantificazione del corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi  $CV_{FC}$ .

**Tabella 4: Somme rilevanti ai fini del dimensionamento corrispettivo  $CV_{FC}$  (mln €)**

2020	2021	2022
- €	49,5 €	105,2 €

*Gli importi fanno riferimento all'anno in cui viene applicato il corrispettivo  $CV_{FC}$ ; tali importi sono pertanto relativi alle partite di competenza dell'anno  $t-2$ .*

- 2.5 In relazione all'andamento dei *driver* tariffari (Tabella 5), negli anni dal 2020 al 2022 del 5PRT si registra:
- una diminuzione delle capacità previste in conferimento, sia nei punti di entrata (-1,6% medio annuo) sia nei punti di uscita (-1,2% medio annuo);
  - una diminuzione dei volumi di riferimento rilevanti ai fini del dimensionamento del corrispettivo  $CV_U$  (pari ai quantitativi di gas prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio, nei punti di interconnessione con i sistemi esteri e nei punti di riconsegna nell'anno  $t-2$ ), pari mediamente al -3,3%.

**Tabella 5: Principali *driver* tariffari**

	2020	2021	2022
Capacità previste in conferimento punti di entrata (MSmc/g)	372,9	377,1	360,6
Capacità previste in conferimento punti di uscita (MSmc/g)	587,1	573,6	573,4
Volumi per dimensionamento $CV_U$ (MSmc)	84.029,0	82.807,1	78.493,0

<sup>2</sup> Cfr. seguenti deliberazioni: 28 maggio 2019, 201/2019/R/GAS; 26 maggio 2020, 180/2020/R/GAS; 1 giugno 2021, 230/2021/R/GAS.

- 2.6 La Tabella 6 riporta una sintesi dei corrispettivi per il servizio di trasporto e misura nel periodo 2020-2022. Il valore dei corrispettivi di capacità  $CP_e$  e  $CP_u$  è stato determinato in modo sintetico come rapporto tra i ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto (sulla base della ripartizione *entry-exit* pari a 28/72) e le capacità previste in conferimento nei punti di entrata e nei punti di uscita.

**Tabella 6: Corrispettivi per il servizio di trasporto e misura**

	2020	2021	2022
Corrispettivo $CP_e$ medio (€/a/Smc/g)	1,34 €	1,36 €	1,50 €
Corrispettivo $CP_u$ medio (€/a/Smc/g)	2,18 €	2,30 €	2,42 €
Corrispettivo $CV_U$ (€/Smc)	0,0038471 €	0,0036054 €	0,0037741 €
Corrispettivo $CV_{FC}$ (€/Smc)	- €	0,0006006 €	0,0013443 €
Corrispettivo $CM_T$ (€/a/Smc/g)	0,087362 €	0,092740 €	0,094816 €
Corrispettivo $CM_{CF}$ (€/a/Smc/g)	0,504336 €	0,664210 €	0,517079 €

- 2.7 Con riferimento alle variazioni tariffarie:
- a) l'incremento dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità determina un generale incremento dei corrispettivi di capacità:
    - i. per i corrispettivi di entrata, gli anni sono caratterizzati da tendenze opposte in relazione alle capacità previste in conferimento: nel 2021 sono aumentate nel complesso, ma si sono ridotte sullo specifico punto di Mazara del Vallo (cui è associata una tariffa maggiore), determinando una compensazione dell'effetto sui corrispettivi unitari; nel 2022 si sono invece ridotte nel complesso, ma sono aumentate nello specifico punto di Mazara del Vallo;
    - ii. per i corrispettivi di uscita, le capacità previste in conferimento si riducono, amplificando ulteriormente l'effetto di incremento dei corrispettivi unitari anche dovuto all'incremento dei ricavi.
  - b) l'effetto sul corrispettivo variabile è dato dalla combinazione della riduzione dei ricavi associati e, per contro, dalla riduzione del *driver* di riferimento;
  - c) l'effetto sul corrispettivo di misura ai clienti finali  $CM_{CF}$  sconta le variabilità in relazione alle capacità previste in conferimento su questi punti.
- 2.8 Rispetto al 4PRT, nel 5PRT è stata applicata una nuova metodologia per la determinazione dei corrispettivi di capacità, che ha previsto:
- a) l'unificazione, ai fini tariffari, della rete regionale dei gasdotti e della rete nazionale dei gasdotti, con la conseguente eliminazione del doppio corrispettivo di uscita (di rete nazionale e di rete regionale) e la definizione di un unico corrispettivo di uscita dalla rete di trasporto;
  - b) la conseguente modifica della ripartizione *entry/exit* da 40/60 a 28/72 al fine di mantenere inalterata la quota di ricavo complessivamente recuperata ai punti di entrata e la quota di ricavo complessivamente recuperata ai punti di uscita;

c) l'applicazione della metodologia della capacità ponderata per la distanza (*Capacity-Weighted Distance, CWD*) in luogo della metodologia cd. "a matrice".

2.9 Tra gli effetti derivanti dall'applicazione della nuova metodologia vi è una riduzione del differenziale tra corrispettivi, in particolare tra i punti di entrata: nel 2019, il *range* dei corrispettivi di entrata è stato tra 0,29 e 3,80 €/a/Smc/g, mentre nel 2020 tale *range* si è ridotto tra 0,98 e 3,34 €/a/Smc/g (Tabella 7).

**Tabella 7: Andamento dei corrispettivi di trasporto ai principali punti di entrata**

(€/a/Smc/g)	2019	2020	2021	2022
Mazara del Vallo	3,80 €	3,34 €	3,51 €	3,70 €
Gela	3,45 €	3,06 €	3,21 €	3,39 €
Passo Gries (CH)	0,69 €	1,33 €	1,43 €	1,48 €
Tarvisio (AT)	1,15 €	1,35 €	1,43 €	1,49 €
Gorizia (SI)	0,80 €	1,27 €	1,35 €	1,41 €
Melendugno TAP		2,32 €	2,30 €	2,44 €
GNL Panigaglia	0,29 €	1,07 €	1,15 €	1,20 €
GNL Cavarzere	0,58 €	0,98 €	1,03 €	1,09 €
GNL OLT Livorno	0,35 €	1,33 €	1,38 €	1,46 €

2.10 In termini percentuali, il costo per il servizio di trasporto (senza considerare le componenti a copertura degli oneri generali di sistema) pesa complessivamente per circa 4,2 €cent/Smc per il consumatore domestico tipo in regime tutelato, ossia circa il 3,5% della spesa totale al lordo delle imposte per il II trimestre 2022. Rispetto al solo costo della materia prima, nelle medesime condizioni di fornitura il costo del trasporto dalla frontiera italiana al PSV (componente  $QT_{PSV}$ ) pesa per circa 0,6% sul totale della componente  $C_{MEM}$  a copertura del costo della materia prima (equivalente allo 0,4% sulla spesa totale al lordo delle imposte). Il peso percentuale del trasporto risente evidentemente anche dei prezzi del gas naturale registrati sui mercati all'ingrosso, significativamente aumentati nel corso degli ultimi trimestri; a titolo esemplificativo, nel II trimestre 2021 il peso del servizio di trasporto era pari a circa il 5,3% della spesa totale al lordo delle imposte, e la componente  $QT_{PSV}$  pesava per circa la 2,4% sul totale della componente  $C_{MEM}$ .

2.11 La Tabella 8 riporta infine una sintesi, negli ultimi quattro trimestri disponibili, delle componenti aggiuntive della tariffa di trasporto a copertura degli oneri generali di sistema.

**Tabella 8: Valore delle componenti aggiuntive del trasporto**

	2021		2022	
	III TRIM	IV TRIM	I TRIM	II TRIM
Componente $GS_T$ (€/Smc)	0,001135	-	-	-
Componente $RE_T$ (€/Smc)	0,022880	-	-	-
Componente $UG_{3T}$ (€/Smc)	0,000014	-	-	-
Componente $CRV^{FG}$ (€/Smc)	0,000705	0,000705	0,000705	0,000705
Componente $CRV^I$ (€/Smc)	-	0,000650	0,000650	0,000650
Componente $CRV^{OS}$ (€/Smc)	-	0,012000	0,012000	-
Componente $CRV^{BL}$ (€/Smc)	0,000200	0,000200	0,000200	0,003000
Componente $CRV^{ST}$ (€/Smc)	0,005500	0,005500	0,010000	0,020000
Componente $CRV^{CS}$ (€/Smc)	0,002675	0,002675	0,002675	0,002675

### 3. Utilizzo della rete di trasporto

- 3.1 La Tabella 9 riporta, per gli anni termici dal 2019-2020 al 2021-2022, una sintesi delle capacità di trasporto disponibili per il conferimento nei principali punti del sistema. Nella Tabella 10 sono riportati i valori di capacità effettivamente conferita negli anni 2020-2021 ai fini del confronto con il dato di capacità prevista in conferimento utilizzato ai fini tariffari.

**Tabella 9: Capacità di trasporto disponibile**

(MSmc/g)

		AT 2019-2020			AT 2020-2021			AT 2021-2022		
		Capacità continua	Capacità interompibile		Capacità continua	Capacità interompibile		Capacità continua	Capacità interompibile	
			ott-mar	apr-set		ott-mar	apr-set		ott-mar	apr-set
Entrata da interconnessioni estero	Mazara del Vallo	103,0	4,0	0,3	102,2	2,7	0,1	102,6	4,6	0,2
	Gela	40,0	4,0	0,3	38,6	2,7	0,1	43,6	4,6	0,2
	Melendugno				44,0	2,7	0,1	44,0	4,6	0,2
	Capacità concorrente su ciascuno dei punti di Mazara del Vallo, Gela e Melendugno	19,6			30,7			32,1		
	Passo Gries [CH]	59,0	5,4	5,4	59,0	5,4	5,4	59,0	5,4	5,4
	Tarvisio [AT]	107,0	6,0	1,6	107,0	6,0	1,6	108,9	6,8	0,5
	Gorizia [SI]	2,0	2,8	1,6	2,0	2,8	1,6	3,9	0,9	0,5
Entrata da terminali GNL	Panigaglia	13,0	-	-	13,0	-	-	13,0	-	-
	Cavarzere	26,4	-	-	26,4	-	-	26,4	-	-
	OLT Livorno	15,0	-	-	15,0	-	-	15,0	-	-
Produzioni	Produzioni nazionali e biometano	23,3	-	-	19,8	-	-	18,6	-	-
Entrata da stoccaggi	Stogit	255,5	-	-	250,5	-	-	248,0	-	-
	Edison Stoccaggio	16,5	-	-	16,5	-	-	16,5	-	-
	IGS	27,0	-	-	27,0	-	-	27,0	-	-
Uscita interconnessioni estero	Bizzarone [CH]	1,2	-	-	1,2	-	-	1,2	-	-
	Gorizia [SI]	4,4	-	-	4,4	-	-	4,4	-	-
	Rep. San Marino	0,4	-	-	0,4	-	-	0,4	-	-
	Passo Gries [CH]	40,0	-	-	40,0	-	-	40,0	-	-
	Tarvisio [AT]	18,0	-	-	18,0	-	-	18,0	-	-
	Melendugno		-	-		-	-		-	-
Uscita stoccaggi	Exit Stogit	147,0	-	-	147,0	-	-	147,0	-	-
	Exit Edison Stoccaggio	16,5	-	-	16,5	-	-	16,5	-	-
	Exit IGS	27,0	-	-	27,0	-	-	27,0	-	-

**Tabella 10: Capacità di trasporto prevista in conferimento ed effettivamente conferita**

		2020					2021					2022
		Prevista in conf.	Effettivamente conferita				Prevista in conf.	Effettivamente conferita				
			Continua			Interr.		Continua			Interr.	
		Plurienn.	Annuale	Infrann.*			Plurienn.	Annuale	Infrann.*			Prevista in conf.
(MSmc/g)												
Entrata da interconnessioni estero	Mazara del Vallo	51,2	-	0,1	14,8	-	35,0	-	5,4	30,8	-	40,0
	Gela	16,0	10,9	6,3	0,1	-	17,0	11,0	3,1	0,0	-	16,0
	Melendugno	2,4	0,0	-	0,0	-	9,5	15,6	-	5,6	-	21,7
	Passo Gries [CH]	16,0	1,0	1,6	30,2	-	25,0	0,8	0,0	7,8	-	10,0
	Tarvisio [AT]	83,7	10,5	63,8	21,3	0,3	87,0	7,5	61,7	30,8	0,1	88,0
	Gorizia [SI]	-	-	-	0,0	-	-	-	-	0,2	-	0,0
Entrata da terminali GNL	Panigaglia	4,5	-	2,7	4,8	-	7,7	-	3,3	0,5	-	5,2
	Cavarzere	21,0	21,0	-	2,6	-	23,0	21,0	-	1,8	-	21,7
	OLT Livorno	15,0	-	11,7	-	-	15,0	-	7,9	0,4	-	11,2
Produzioni	19,1	-	17,5	-	-	21,1	-	12,8	-	-	14,0	
Entrata da stoccaggi	144,0	-	127,1	-	-	136,8	-	111,5	-	-	132,9	
Uscita interconnessioni estero	Bizzarone [CH]	0,8	-	0,8	-	-	0,8	-	0,8	-	-	0,8
	Gorizia [SI]	-	-	-	0,0	-	-	-	-	0,0	-	0,0
	Rep. San Marino	0,4	-	0,4	-	-	0,4	-	0,4	-	-	0,4
	Passo Gries [CH]	2,7	-	-	1,3	-	2,3	-	-	2,4	-	5,2
	Tarvisio [AT]	-	-	-	0,1	-	0,5	-	-	3,4	-	0,8
Melendugno	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	0,5	
Uscita stoccaggi	115,8	-	95,9	-	-	107,5	-	87,0	-	-	104,7	
Uscita aree di prelievo	467,4	-	460,3	0,3	-	461,6	N.a.				461,1	

*Il valore della capacità prevista in conferimento è quello utilizzato ai fini tariffari. I valori di capacità sono da intendersi come medie giornaliere. Per la capacità infrannuale il valore tiene conto del riproporzionamento su base annua nonché dei moltiplicatori per la capacità infrannuale. La capacità effettivamente conferita tiene conto della capacità eventualmente conferita mediante procedura di reshuffling.*

3.2 La Tabella 11 riporta i volumi di gas immessi nella rete di trasporto dai punti di entrata del sistema. Per ciascun anno termico e per ciascun punto di entrata è riportato il valore complessivo (MSm<sup>3</sup>), il valore medio giornaliero (MSm<sup>3</sup>/g) e il valore massimo registrato nel giorno di massimo prelievo dalla rete per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021.

**Tabella 11: Volumi immessi in rete dai punti di entrata**

		VOLUME COMPLESSIVO (MSmc)		MEDIA GIORNALIERA (MSmc/g)		VOLUME NEL GIORNO DI MAX PRELIEVO (MSmc)		
		AT 2019-20	AT 2020-21	AT 2019-20	AT 2020-21	23-gen-19	14-gen-20	12-gen-21
Entrata da interconnessioni estero	Mazara del Vallo	9.328	20.426	25,5	56,0	59,4	43,8	58,4
	Gela	4.852	3.513	13,3	9,6	14,3	12,3	13,4
	Melendugno	-	4.865	-	13,3	-	-	11,0
	Passo Gries [CH]	10.519	1.369	28,7	3,7	30,1	38,6	38,1
	Tarvisio [AT]	27.911	28.127	76,3	77,1	111,6	99,2	116,1
	Gorizia [SI]	9	18	0,0	0,1	-	-	1,9
Entrata da terminali GNL	Panigaglia	2.515	1.432	6,9	3,9	7,4	6,7	0,0
	Cavarzere	7.067	7.253	19,3	19,9	21,8	22,7	21,8
	OLT Livorno	3.688	1.932	10,1	5,3	14,6	10,9	-
Produzioni		3.979	3.261	10,9	8,9	13,4	11,0	9,7
Entrata da stoccaggi	Stogit	10.411	11.731	28,4	32,1	121,1	121,2	120,0
	Edison Stoccaggio							
	IGS							

Fonte: Bilancio della rete Snam Rete Gas S.p.A. Volumi espressi a PCS pari a 10,57275 kWh/Sm<sup>3</sup> (38,1 MJ/Sm<sup>3</sup>)

- 3.3 Rispetto ai dati sui volumi di gas naturale immessi in rete, si evidenzia come nell'anno termico 2020-2021 si sia registrato:
- un incremento delle importazioni dal punto di entrata di Mazara del Vallo, corrispondente alle importazioni dall'Algeria; il valore è ritornato in linea con quello registrato negli anni 2016-2018, poi ridotto dal 2018 al 2020;
  - l'avvio delle importazioni dal gasdotto TAP, corrispondente al punto di entrata di Melendugno;
  - una significativa riduzione delle importazioni dal punto di entrata di Passo Gries, che collega il sistema italiano con i mercati del Nord Europa; tale riduzione è anche dovuta al progressivo ridursi del differenziale di prezzo tra il PSV e il TTF, che ha reso meno conveniente l'importazione; tale punto fornisce comunque un contributo significativo nei giorni di massima domanda, confermandosi come rotta di importazione necessaria a garantire una adeguata flessibilità al sistema.
- 3.4 Ai fini del confronto con le capacità disponibili sulla rete di trasporto, che sono espresse a PCS tal quale (specifico di ciascun punto di entrata), si riporta per i punti di entrata da interconnessioni con l'estero e per i punti di entrata da terminali di rigassificazione anche il valore dei volumi di gas espressi a PCS tal quale, e i coefficienti di utilizzo medio della capacità di trasporto (espressi come rapporto tra la media giornaliera dei volumi, e la capacità continua disponibile) (Tabella 12).

**Tabella 12: Volumi immessi in rete dai punti di entrata da interconnessioni con l'estero, espressi a PCS tal quale**

		MEDIA GIORNALIERA (MSmc/g)		VOLUME NEL GIORNO DI MAX PRELIEVO (MSmc)			CAPACITÀ CONTINUA (MSmc/g)		UTILIZZO MEDIO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO	
		AT 2019-20	AT 2020-21	23-gen-19	14-gen-20	12-gen-21	AT 2019-20	AT 2020-21	AT 2019-20	AT 2020-21
Entrata da interconnessioni estero	Mazara del Vallo	24,3	53,4	56,0	42,0	55,5	103,0	102,2	24%	52%
	Gela	12,8	9,3	14,0	12,0	13,0	40,0	38,6	32%	24%
	Melendugno		12,7			10,5		44,0		29%
	Passo Gries [CH]	28,0	3,7	29,5	37,9	37,6	59,0	59,0	48%	6%
	Tarvisio [AT]	75,0	75,8	109,8	97,8	114,5	107,0	107,0	70%	71%
	Gorizia [SI]	0,0	0,0	-	-	1,9	2,0	2,0	1%	2%
Entrata da terminali GNL	Panigaglia	6,4	3,7	6,9	6,3	0,0	13,0	13,0	49%	28%
	Cavarzere	18,6	19,1	21,0	21,9	21,0	26,4	26,4	71%	72%
	OLT Livorno	9,7	5,0	14,5	10,6	-	15,0	15,0	65%	34%

Fonte: Bilancio della rete Snam Rete Gas S.p.A. Calcolo dei volumi espressi a PCS tal quale sulla base del valore del PCS specifico di ciascun punto.

3.5 Rispetto al tasso di utilizzo della capacità di trasporto associata ai punti di entrata da terminali di Gnl, occorre precisare che la capacità di trasporto disponibile per il conferimento al punto di entrata può non corrispondere alla effettiva capacità di rigassificazione. La Tabella 13 riporta una sintesi delle capacità di trasporto associate ai punti di entrata da terminali di Gnl, delle rispettive capacità di rigassificazione dei terminali, e dei coefficienti di utilizzo.

**Tabella 13: Capacità associate ai terminali di rigassificazione**

(MSmc/g)	Capacità di trasporto	Capacità di rigassificazione massima	Capacità di rigassificazione media <sup>(1)</sup>	Utilizzo capacità di rigassificazione <sup>(2)</sup>	
				a.t. 2019-20	a.t. 2020-21
Panigaglia	13,0	10,5	9,5	68%	38%
Cavarzere	26,4	21,9	20,1	93%	95%
OLT Livorno	15,0	15,0	10,4	93%	48%
<b>TOT</b>	<b>54,4</b>	<b>47,4</b>	<b>40,1</b>	<b>87%</b>	<b>69%</b>

La capacità di rigassificazione è stata determinata considerando la capacità tecnica di rigassificazione di ciascun terminale, tenuto conto del coefficiente di conversione da mc liquidi a mc gassosi dichiarato da ciascun terminale.

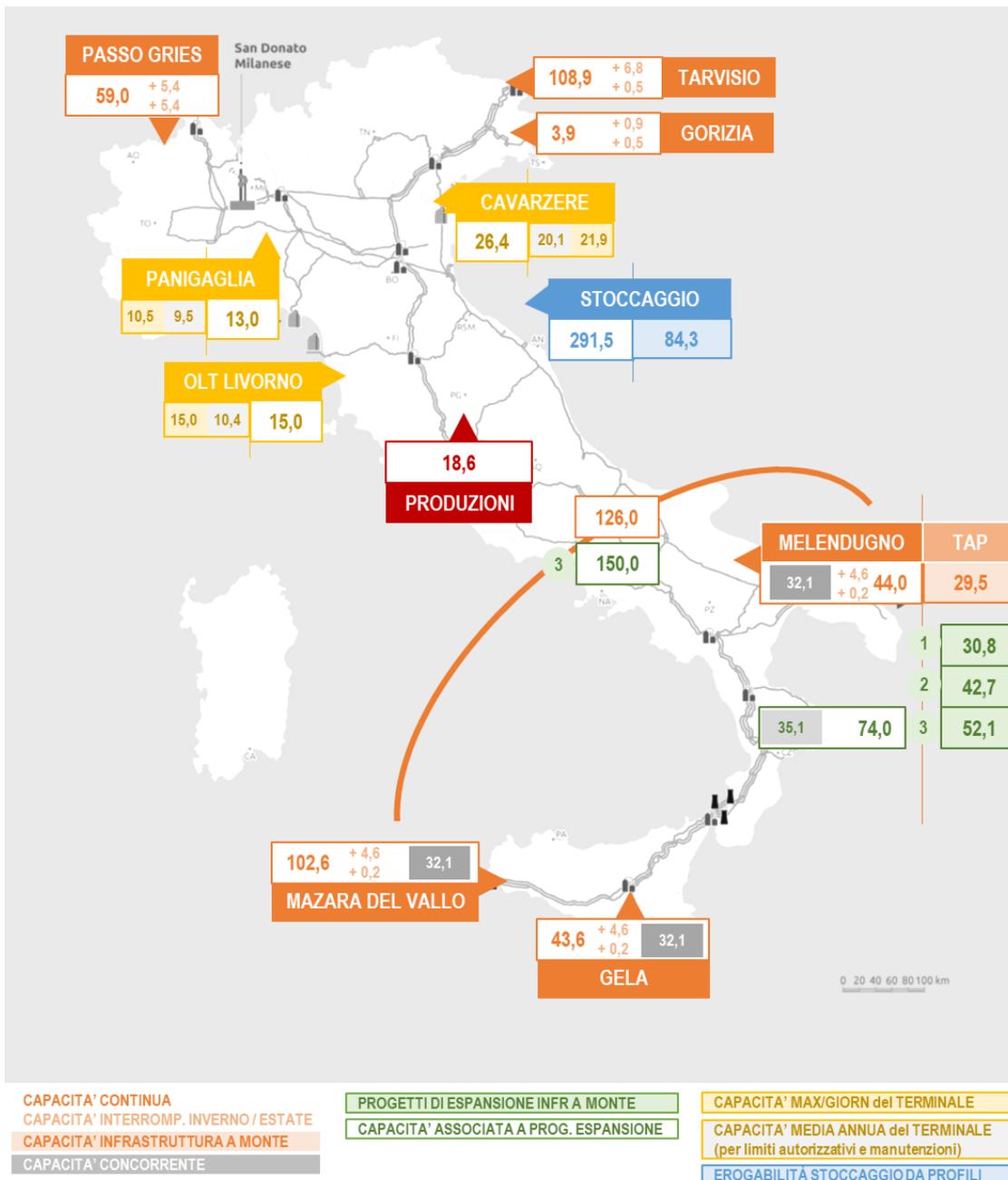
<sup>(1)</sup> La capacità media giornaliera tiene conto dei giorni stimati di operatività e delle eventuali prescrizioni normative. I valori sono stati determinati sulla base dei dati comunicati nell'ambito delle proposte tariffarie per il servizio di rigassificazione per l'anno 2022.

<sup>(2)</sup> L'utilizzo della capacità di rigassificazione è determinato come rapporto tra la capacità di rigassificazione media e i volumi immessi in rete espressi a PCS tal quale.

#### 4. Rappresentazione delle capacità disponibili sul sistema

4.1 Nella Figura 1 è riportata una sintesi grafica delle capacità disponibili ai punti di entrata della rete di trasporto per l'anno-termico 2021-2022. Per i punti di entrata da interconnessioni con l'estero, i valori sono espressi a PCS tal quale. La Figura riporta anche il potenziale delle principali infrastrutture a monte dei punti di entrata, ossia il gasdotto *Trans Adriatic Pipeline* (TAP), la capacità di erogazione da stoccaggio, la capacità di rigassificazione.

**Figura 1: Capacità disponibili ai punti di entrata della rete di trasporto per l'anno-termico 2021-22**



- 4.2 In relazione ai dati rappresentati nella figura, si specifica che:
- per quanto riguarda le capacità di rigassificazione, si rimanda a quanto precisato al punto 3.5;
  - con riferimento alla capacità di erogazione da stoccaggio, il valore di 84,3 MSm<sup>3</sup>/g fa riferimento ai volumi giornalieri massimi per le società Edison Stoccaggio S.p.A. e Stogit S.p.A. per la seconda metà di gennaio 2022, di cui

ai profili di erogazione per l'anno-termico 2021-2022 disposti con decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2021;

- c) per le produzioni nazionali si è fatto riferimento al valore di capacità di trasporto disponibile per il conferimento ad inizio anno termico per i punti di entrata da produzioni nazionali e da biometano, pari a circa 18,6 MSm<sup>3</sup>/g;
- d) con riferimento al punto di entrata di Melendugno e al dimensionamento del gasdotto TAP:
  - i. il valore di 44,0 MSm<sup>3</sup>/g di capacità continua disponibile al punto di entrata di Melendugno è determinato sulla base delle informazioni rese da Snam Rete Gas S.p.A.;
  - ii. il valore di 29,5 MSm<sup>3</sup>/g associato alla capacità del gasdotto TAP è determinato considerando un valore di capacità pari a 327 GWh/g e utilizzando un PCS pari a 11,07 kWh/Sm<sup>3</sup>;
  - iii. nel grafico sono inoltre riportati i valori di capacità incrementale associati ai tre livelli di offerta di cui alla lettera della società TAP AG trasmessa il 29 marzo 2021, recante la “*Project Proposal of TAP, SRG and DESFA for the 2019 incremental capacity process*”; i valori sono stati determinati sulla base di un PCS pari a 11,07 kWh/Sm<sup>3</sup>;
  - iv. rispetto a tali valori di capacità incrementale, nel caso del terzo livello di offerta (che di fatto raddoppierebbe la capacità oggi disponibile) è previsto il potenziamento della rete di trasporto (attraverso la realizzazione di una nuova stazione di compressione a Sulmona, l'adeguamento dell'impianto di regolazione e misura di Melendugno, e la realizzazione della Linea Adriatica) e il conseguente incremento della capacità disponibile al punto di entrata di Melendugno<sup>3</sup> fino ad un massimo di 74 MSm<sup>3</sup>/g;
- e) sui punti di entrata da Sud (Mazara del Vallo, Gela, Melendugno), una parte della capacità disponibile per il conferimento è capacità concorrente, ossia capacità il cui conferimento in uno di tali punti riduce in tutto o in parte la capacità disponibile per il conferimento negli altri punti; ciò in ragione delle limitazioni sulla capacità di trasporto lungo la direttrice Sud-Nord; per l'anno termico 2020-21 il valore di tale capacità concorrente è stato pari a 32,1 MSm<sup>3</sup>/g su ciascun punto, con un valore di capacità continua complessivamente conferibile nei punti di entrata da Sud pari a 126 MSm<sup>3</sup>/g<sup>4</sup>; nel caso di potenziamento della rete di trasporto (v. precedente punto), il

---

<sup>3</sup> Valore determinato sulla base dei dati presentati nel Piano di sviluppo 2022 di Snam Rete Gas S.p.A. relativamente al progetto “metanodotto Matagiola – Massafra”. Si precisa che il progetto permetterà, in termini generali, l'incremento della capacità massima dei punti di entrata della Puglia.

<sup>4</sup> Il valore di 126 MSm<sup>3</sup>/g è stato determinato come  $(CAP_{Mazara} - CONC) + (CAP_{Gela} - CONC) + (CAP_{Melendugno} - CONC) + CONC = (102,6 - 32,1) + (43,6 - 32,1) + (44,0 - 32,1) + 32,1$ .

valore di capacità concorrente risulterebbe pari a 35,1 MSm<sup>3</sup>/g<sup>5</sup> e la capacità continua complessivamente conferibile risulterebbe pari a 150 MSm<sup>3</sup>/g<sup>6</sup>.

## 5. Contesto energetico e macroeconomico

- 5.1 In relazione ai parametri che influenzano la determinazione dei ricavi per il servizio di trasporto influenzati dal contesto energetico e macroeconomico, si rappresenta quanto segue.
- 5.2 Le quotazioni dei prodotti a termine con consegna al PSV nell'anno successivo hanno fatto registrare un significativo incremento dalla seconda metà dell'anno 2021. Questo ha determinato un corrispondente incremento del parametro utilizzato per la valorizzazione dei quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC (Tabella 14).

**Tabella 14: Valorizzazione di autoconsumi, perdite e GNC ai fini tariffari**

Anno tariffario	2020	2021	2022	2023*
Valorizzazione utilizzata ai fini tariffari (€/MWh)	20,2	15,6	15,5	51,4

\* Proposte tariffarie in corso di approvazione

- 5.3 Negli ultimi mesi si è altresì registrato un incremento dei prezzi risultanti dalle aste pubbliche europee dei titoli di *Emission Trading*, utilizzati ai fini della valorizzazione della corrispondente componente tariffaria (Tabella 15).

**Tabella 15: Prezzi titoli ETS**

Anno tariffario	2020	2021	2022	2023*
Media prezzo titoli ETS (€/tCO <sub>2</sub> )	15,4	24,7	24,4	54,0

Prezzo medio registrato nelle aste presso piattaforma comune CAP

\* Proposte tariffarie in corso di approvazione

- 5.4 In ragione dell'attuale contesto macroeconomico, si registra infine un incremento dei valori attesi di inflazione rispetto ai valori utilizzati negli ultimi anni; in particolare, per gli anni 2022 e 2023 le aspettative di inflazione a livello nazionale si collocano tra il 2,0% e il 5,8%, a fronte di una media nel periodo 2018-2021 inferiore ad 1% (Tabella 16).

<sup>5</sup> Valore determinato sulla base dell'equazione  $(CAP_{Mazara} - CONC) + (CAP_{Gela} - CONC) + (CAP_{Melendugno} - CONC) + CONC = 150$ .

<sup>6</sup> Valore determinato sulla base dei dati presentati nel Piano di sviluppo 2022 di Snam Rete Gas S.p.A. relativamente al progetto "Linea Adriatica": "Tale progetto consentirà di rendere disponibile nuova capacità di trasporto per circa 24 MSm<sup>3</sup>/g".

**Tabella 16: Valori di inflazione**

Anno tariffario	2020	2021	2022	2023*			
Variazione	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Valori approvati ai fini tariffari</b>							
Inflazione	1,1%	0,5%	-0,3%	1,9%			
Deflatore	0,5%	1,0%	0,4%	2,1%			
<b>Aspettative di inflazione (Fonte: Banca d'Italia)</b>							
Italia	Indagine su aspettative inflazione e crescita				5,0% - 5,5%	4,0% - 5,0%	
	Survey Consensus Economics				5,80%		
Area Euro	Tasso implicito SWAP				5,70%	2,0% - 2,5%	
	Survey BCE				4,30%	2,00%	2,00%

*Ai fini tariffari: il valore di inflazione è l'indice generale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) senza tabacchi; il valore del deflatore è il deflatore degli investimenti fissi lordi. Il valore è determinato come variazione tra anno t-2 e anno t-1 rispetto all'anno tariffario t.*

*Aspettative di inflazione: da Bollettino economico Banca d'Italia aprile 2022.*

*\* Proposte tariffarie in corso di approvazione*