

SCHEMA TECNICA

CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL SESTO PERIODO DI REGOLAZIONE (6PRT).

ORIENTAMENTI INIZIALI.

213/2022/R/gas (*)

Con il documento di consultazione 213/2022/R/gas, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) illustra i propri orientamenti iniziali – nell'ambito del procedimento per la definizione di provvedimenti in materia di *tariffe e qualità del servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione* (6PRT), che decorre dal 1° gennaio 2024 fino al 31 dicembre 2027 – riguardo ai criteri:

- di *determinazione dei ricavi riconosciuti*, in particolare per il primo anno del periodo (2024), nell'ottica della transizione verso l'approccio ROSS;
- di *determinazione dei prezzi di riferimento del servizio di trasporto del gas naturale*.

Il provvedimento si inserisce nella cornice di quanto previsto dalla normativa europea in materia di armonizzazione delle strutture tariffarie per il trasporto del gas naturale di cui al Regolamento (UE) 460/2017 della Commissione, del 16 marzo 2017 (Codice TAR).

In particolare, il DCO 213/2022/R/gas illustra i seguenti orientamenti iniziali:

Criteria di determinazione dei ricavi riconosciuti

- 1) Proposte per il *raccordo* tra gli attuali criteri di determinazione dei ricavi e i criteri di cui all'approccio ROSS in fase di definizione, relativamente alle *quote di ricavo a copertura dei costi di capitale* e dei *costi operativi*.

L'Autorità intende prevedere che i criteri ROSS siano applicati alla spesa sostenuta a partire dal primo anno di competenza del 6PRT, ossia dal 2024. In particolare, l'Autorità è orientata a prevedere che:

- a) i ricavi per la determinazione delle tariffe di trasporto siano determinati con l'obiettivo di garantire l'equilibrio tra il gettito derivante dall'applicazione delle medesime tariffe e il ricavo ammesso determinato secondo l'approccio ROSS, tenendo quindi conto, *ex post* (ossia una volta noti i costi effettivi), degli scostamenti tra *baseline* della spesa totale e spesa totale effettiva e degli incentivi all'efficienza (c.d. *tariff decoupling*);
- b) l'anno 2024 sia il primo anno di applicazione della metodologia ROSS e, di conseguenza, la *baseline* di spesa totale del 2024 costituirà il riferimento per la determinazione dei ricavi di riferimento rilevanti ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto, secondo i criteri e i *lag* temporali che saranno definiti in esito al procedimento ROSS-base avviato con la delibera 271/2021/R/com;
- c) trovino riconoscimento nei ricavi di riferimento rilevanti ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto del 2024:
 - i. i costi di capitale riferiti agli incrementi patrimoniali realizzati fino all'anno 2023 (c.d. *legacy*) determinati, secondo i criteri vigenti nel 5PRT, considerando gli incrementi patrimoniali realizzati fino all'anno 2023;
 - ii. la *baseline* della spesa totale per il 2024 riferita ai costi operativi, determinata a partire dai costi operativi effettivi del 2021 (ultimo anno per cui saranno disponibili dati di consuntivo in tempo utile per le determinazioni tariffarie del 2024), e considerando eventualmente anche una ripartizione delle maggiori/minori efficienze realizzate nel quinto periodo di regolazione (5PRT), in base al confronto tra costi operativi effettivi e riconosciuti nell'anno 2021;
- d) il livello di ricavo ammesso relativo al 2024 sia determinato considerando anche la componente *fast money* relativa alla *baseline* di spesa totale 2024 e gli incentivi all'efficienza derivanti dal

confronto tra la *baseline* della spesa e la spesa totale effettiva, secondo i meccanismi tipici dell'approccio ROSS;

- e) la quota di *slow money* afferente alla *baseline* di spesa 2024 (incluso il trattamento delle immobilizzazioni in corso) sarà considerata ai fini della determinazione dei ricavi di riferimento a decorrere dal 2025, secondo i criteri e i *lag* temporali che saranno definiti in esito al procedimento ROSS-base avviato con della deliberazione 271/2021/R/com;
- f) per gli anni successivi al 2024:
 - i. la *baseline* di spesa totale sarà definita tenendo conto dei criteri di regolazione ROSS-base e, per l'impresa maggiore di trasporto, anche dell'approccio ROSS-integrale;
 - ii. il valore dei costi di capitale degli investimenti sostenuti fino al 31 dicembre 2023 (c.d. *legacy*) sarà aggiornato tenendo conto della variazione del deflatore degli investimenti fissi lordi, dell'incremento del fondo di ammortamento sulla base delle durate convenzionali e delle eventuali alienazioni e dismissioni.

	5PRT	6PRT	
	2023	2024	2025
COSTI OPERATIVI	<i>Price cap</i>	Approccio ROSS: <i>fast money</i> 2024 + incentivo efficienza	Approccio ROSS: <i>fast money</i> 2025 + incentivo efficienza
COSTI DI CAPITALE	Investimenti fino al 2022	Investimenti fino al 2023	Approccio ROSS: <i>slow money</i> 2024 + <i>legacy</i> investimenti fino al 2023

Sull'incentivazione per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto è confermata la previsione di rimuovere future incentivazioni *input-based*, ossia basate su maggiorazione del tasso di remunerazione (non più applicate a decorrere dagli investimenti entrati in esercizio dal 2023), fatta salva la possibilità per le imprese di ricevere, fino a scadenza, le maggiorazioni riconosciute per investimenti entrati in esercizio nei precedenti periodi di regolazione.

In relazione ai meccanismi di incentivazione ed efficientamento del servizio di trasporto prospettati nel DCO 616/2021/R/gas, quali incentivi al mantenimento in esercizio di reti ammortizzati, criteri di efficienza per lo sviluppo delle reti in aree di nuova metanizzazione e meccanismi di *sharing* dei ricavi derivanti dall'esercizio di centrali *dual fuel*, si rimanda la trattazione ad uno specifico documento di consultazione da pubblicare prossimamente.

- 2) Modalità di *riconoscimento delle partite di ricavo escluse dall'applicazione della metodologia ROSS*:
 - i. *Perdite di rete, autoconsumi e Gas Non Contabilizzato (GNC)*: sono confermati i criteri di quantificazione e valorizzazione *ex ante*, ma è proposto un meccanismo semplificato per la gestione delle partite in corso d'anno tramite *Testo Integrato del Bilanciamento (TIB)*, che ha anche l'obiettivo di semplificare la gestione amministrativa delle perequazioni tra il Responsabile del bilanciamento (Snam) e Cassa e l'introduzione di un meccanismo di conguaglio per le perdite fisiche, in analogia al meccanismo già vigente per il conguaglio della quota parte degli oneri relativi agli scostamenti tra GNC effettivo e riconosciuto non a capo delle imprese di trasporto, oltre che il superamento del meccanismo di conguaglio degli autoconsumi oggi vigente, non più necessario. Sulle perdite, si prospetta una possibile revisione dei fattori di emissione efficienti, da definire in esito alla valutazione delle informazioni di cui ad una specifica raccolta dati da avviare prossimamente.
 - ii. *Emission Trading (ETS)*: si confermano i meccanismi in vigore, prospettando però di valutare, nell'ambito dell'approccio ROSS, meccanismi per promuovere sentieri di riduzione delle emissioni da proporre nel *business plan*.
 - iii. *Bilanciamento operativo*: si confermano le attuali disposizioni in merito alle modalità di copertura dei costi relativi al servizio di bilanciamento operativo (fisico) della rete, che prevedono il

riconoscimento, alle imprese che svolgono l'attività di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti, di una componente di ricavo per la copertura dei costi relativi a tale servizio.

Criteria di allocazione del costo del servizio di trasporto

1) Corrispettivi per il servizio di trasporto.

In termini generali, la struttura tariffaria, la metodologia per la determinazione dei corrispettivi di capacità (cd. "*Capacity-Weighted Distance, CWD*"), e i criteri di determinazione dei corrispettivi variabili rimarrebbero sostanzialmente inalterati rispetto al 5PRT. In particolare, si confermerebbe la ripartizione *capacity – commodity* sulla base della distinzione tra costi di capitale e costi operativi, e la ripartizione *entry/exit* pari a 28/72.

Un aspetto che si propone di modificare riguarda gli sconti da applicare:

- a) alle tariffe di capacità da e per *stoccaggio*: 100%, anziché l'attuale al livello minimo 50%;
- b) alle tariffe di capacità ai punti di entrata da terminali di rigassificazione, 50% anziché l'attuale 0%.

2) Moltiplicatori infrannuali.

L'orientamento dell'Autorità è quello di confermare i livelli dei moltiplicatori oggi vigenti, anche al fine di incentivare conferimenti di maggior durata e favorire un utilizzo dell'infrastruttura anche in periodi non di punta dei consumi. In relazione ai punti di riconsegna che alimentano reti di distribuzione (*city gate*), l'Autorità ritiene tuttavia opportuno valutare – in alternativa rispetto a quanto prospettato nel documento per la consultazione 157/2022/R/GAS in relazione alla variabilizzazione dei costi di trasporto – l'introduzione di conferimenti di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito, ai quali applicare uno specifico moltiplicatore il cui valore si ritiene possa essere compreso tra 2,5 e 3, tenendo conto dei profili di utilizzo medi registrati negli anni termici dal 2016-2017 al 2020-2021.

3) Corrispettivi per il servizio di misura del trasporto.

È confermata l'articolazione tariffaria in due componenti, una che copre i costi di misura generali (CM^T) e una che copre i costi di misura dei soli punti di riconsegna dei clienti finali (CM^{CF}).

Con riferimento al corrispettivo CM^{CF} si prospetta una sua differenziazione sulla base di due o tre distinte classi di portata e, per dare certezza agli utenti, la possibilità di mantenere il CM^{CF} fisso per tutto il periodo regolatorio.

4) Meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi.

Sono confermati, nella sostanza, i meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi, ad eccezione dei meccanismi di conguagli di autoconsumi, perdite e GNC; rivisti nell'ottica di semplificazione amministrativa sopra enunciata.

5) Ulteriori aspetti.

È proposta una modifica delle tempistiche per il versamento delle componenti tariffarie aggiuntive a copertura di oneri generali del sistema gas, riducendo da 90 giorni dalla fatturazione di ciascun bimestre al 15° giorno del secondo mese successivo a quello in cui è avvenuta la fatturazione, l'intervallo temporale tra l'esazione del gettito e il corrispondente versamento a Cassa, prevedendo che il gettito sia versato, con cadenza mensile.

Il DCO 213/2022/R/gas è corredato da un'appendice che approfondisce il contesto di riferimento, inclusa una descrizione dello stato e dell'utilizzo della rete di trasporto, nonché l'evoluzione dei parametri tariffari.

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni entro il 27 giugno 2022.

(*) La scheda ha carattere divulgativo e non provvedimento