

SCHEMA TECNICA

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

ORIENTAMENTI FINALI.

502/2022/R/gas (*)

Con il documento di consultazione 502/2022/R/gas, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) illustra i propri orientamenti finali – 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 di riferimento per i corrispettivi*, in particolare per il primo anno del periodo (2024), tenuto conto del processo di transizione verso l'approccio ROSS¹, a cui si rimanda per la determinazione dei ricavi ammessi dei gestori del servizio;
- di *determinazione dei corrispettivi del servizio di trasporto e misura del gas naturale*.

Il documento, secondo 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), contiene una stima del livello dei corrispettivi tariffari per il 2024 e sarà sottoposto a valutazione da parte dell'*Agency for the Coordination of Energy Regulators* (ACER). Entro inizio aprile 2023 è prevista la pubblicazione del provvedimento finale e, entro il 31 maggio 2023 nel rispetto del Codice TAR, delle informazioni sui livelli tariffari per il 2024.

Il DCO 502/2022/R/gas illustra, in particolare, i seguenti orientamenti finali:

Criteri di determinazione dei ricavi riconosciuti

- **Articolazione dei ricavi di riferimento:** Viene confermato l'attuale articolazione dei ricavi di riferimento anche per il 6PRT, ovvero secondo le quote di ricavo a copertura di:
 - a) remunerazione del capitale investito netto riconosciuto;
 - b) ammortamenti economico-tecnici;
 - c) costi operativi;
 - d) incentivi riconosciuti nei precedenti periodi di regolazione come maggiorazione della remunerazione del capitale, nonché nuovi meccanismi di incentivazione;
 - e) costi relativi al gas di autoconsumo, alle perdite di rete e al GNC;
 - f) costi relativi al sistema di *Emission Trading*;
 - g) costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema.
- **Raccordo con metodologia ROSS per costi di capitale e costi operativi:** Si conferma il principio di *tariff decoupling* tra i ricavi di riferimento rilevanti per la determinazione dei corrispettivi, e il ricavo ammesso di ciascun gestore determinato secondo l'approccio ROSS. Si conferma inoltre che, ai soli fini della determinazione dei ricavi di riferimento rilevanti per la determinazione delle tariffe di trasporto 2024, si considerano i costi di capitale sostenuti fino al 2023 (c.d. *legacy* tariffaria), valorizzati secondo gli attuali criteri tariffari, e i costi operativi effettivi 2021. Si rimanda ad uno specifico documento di consultazione la declinazione operativa della metodologia ROSS che sarà definita in esito al procedimento avviato con della deliberazione 271/2021/R/com.
- **Criteri di incentivazione ed efficienza:** 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). Con riferimento ai meccanismi di incentivazione ed efficientamento del servizio di trasporto, si rimanda agli orientamenti già prospettati nei documenti di consultazione 616/2021/R/gas e 336/2022/R/gas in

¹ Cfr. Delibera 271/2021/R/com e documento per la consultazione 317/2022/R/com

materia di incentivi al mantenimento in esercizio di reti ammortizzate, 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*. Con specifico riferimento all'incentivo al mantenimento in esercizio delle reti ammortizzate, si prospetta uno specifico provvedimento, con la decorrenza dell'incentivo fin dal 2023.

- **Trattamento partite escluse da meccanismo ROSS (perdite di rete, autoconsumi, GNC, oneri ETS, bilanciamento operativo):**
 - Con riferimento al trattamento di *perdite di rete, autoconsumi e Gas Non Contabilizzato* (GNC), si confermano gli attuali criteri di riconoscimento di costi nei ricavi di riferimento per le tariffe, e si conferma l'orientamento di introdurre una semplificazione della gestione delle partite economiche in corso d'anno che riduca le interazioni tra il Responsabile del bilanciamento (Snam Rete Gas) e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA). In particolare, il meccanismo proposto prevede che:
 - la quota-parte del gettito tariffario del corrispettivo variabile a copertura di tali partite sia versata integralmente dalle imprese di trasporto a CSEA;
 - CSEA riconosca integralmente al Responsabile del bilanciamento i costi sostenuti per l'approvvigionamento delle risorse necessarie (su tutta la rete di trasporto) tramite il meccanismo di neutralità del *Testo Integrato del Bilanciamento* (TIB);
 - *ex post*, operino meccanismi di conguaglio per le perdite fisiche e il GNC (in modo simultaneo e basati sullo stesso criterio di valorizzazione degli scostamenti) con l'obiettivo di ricondurre i riconoscimenti effettivi a quelli riconosciuti, incentivando in tal modo il contenimento di perdite e GNC.
 - Con riferimento ai livelli riconosciuti delle *perdite di rete*, prendendo atto delle evidenze in termini di riduzione delle emissioni conseguite dall'impresa maggiore di trasporto, si propone una revisione dei fattori di emissione, con applicazione dei nuovi livelli efficienti fin dal 2024. Rispetto ai valori oggi in vigore, i nuovi livelli efficienti portano ad una sostanziale riduzione (-50%) dei livelli di perdite riconosciuti.
 - *Gas non contabilizzato*: Si conferma l'orientamento di garantire una maggiore compartecipazione delle imprese di trasporto al rischio derivante dalle possibili differenze tra il GNC riconosciuto e il GNC effettivo. In particolare, si propone di determinare l'esposizione non più in funzione della quota di ricavo a copertura della remunerazione del capitale per il servizio di misura, ma in funzione della quota di ricavo a copertura dei costi operativi per il medesimo servizio. In tal modo l'esposizione unitaria passa a circa 7 €/MWh, e l'esposizione massima (pari, per ciascuna impresa, alla quota di ricavo a copertura dei costi operativi) indicativamente raddoppia;
 - Oneri *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*.
- **Copertura dei costi relativi al servizio di misura del trasporto:** Sono applicati i criteri generali previsti per il servizio di trasporto, inclusi i criteri di raccordo con la metodologia ROSS.

Determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto

- **Corrispettivi per il servizio di trasporto:** si conferma il criterio di determinazione della ripartizione *entry/exit* utilizzato per il 5PRT che, partendo da un riparto 50/50 dei costi di rete nazionale, attribuisce ai punti di uscita (da rete nazionale) la quota parte dei costi riconducibili alla capacità non utilizzata agli *entry* (ossia il "costo dell'*overcapacity*"), e tutti i costi di rete regionale; sulla base dei dati riscontrati negli ultimi anni e con l'obiettivo di evitare forti oscillazioni tariffarie, si propone un riparto pari a 25/75 (dall'attuale riparto pari a 28/72), dunque attribuendo una quota da recuperare ai punti di entrata inferiore rispetto a quella attuale.
- **Sconti stoccaggio e Gnl:** Con riferimento agli sconti alle tariffe di capacità da e per stoccaggio si propone di confermare gli attuali livelli di sconto, pari al livello minimo previsto ai sensi del Codice TAR, ossia 50% per i punti da e per stoccaggio e 0% per i punti di entrata da Gnl, senza dar corso all'orientamento di incrementare tali sconti presentato nel precedente DCO. Si conferma infine la proposta di uno sconto al futuro punto di uscita presso Gela (verso Malta) pari al 50%.
- **Trattamenti tariffario delle infrastrutture di trasporto per la metanizzazione della Regione Sardegna:** Rispetto al trattamento tariffario degli investimenti riconducibili alla metanizzazione della Regione Sardegna, è proposta una metodologia specifica per integrare i costi infrastrutturali nella

metodologia generale. In particolare, la metodologia include i costi della rete sarda e della *virtual pipeline* nell'insieme dei costi da recuperare mediante i corrispettivi di capacità, e considera, in un'ottica di semplificazione, la distanza tra Livorno/Panigaglia e la Sardegna come nulla. I criteri di riconoscimento dei costi sono rimandati al procedimento avviato con deliberazione 279/2022/R/com, nell'ambito del quale saranno valutate dettagliatamente le modalità di realizzazione del collegamento virtuale e la relativa entità, anche in ragione delle aspettative di sviluppo della domanda di gas sull'Isola. Ciononostante, si rappresentano in Appendice al DCO prime analisi degli impatti sulle tariffe di trasporto di natura meramente indicativa, basate su dati e informazioni di natura pubblica acquisiti nell'ambito del suddetto procedimento e dei Piani di sviluppo della rete di trasporto.

- **Moltiplicatori infrannuali:** si confermano 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. Si conferma inoltre l'opportunità di introdurre conferimenti di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito, nei punti di riconsegna che alimentano reti di distribuzione (*city gate*), al fine di rendere più flessibile la struttura della tariffa di trasporto e consentire agli *shipper* di scaricare meglio a valle i costi di trasporto; tale orientamento, in ogni caso, dovrà essere valutato congiuntamente agli esiti delle proposte del DCO 157/2022/R/gas in materia di variabilizzazione dei costi di trasporto. In tali punti si propone un moltiplicatore giornaliero pari indicativamente a 4. Infine, dando corso a quanto prospettato dall'Autorità con deliberazione 448/2022/R/gas in materia di flessibilità ed economicità del sistema delle tariffe di trasporto per i soggetti a maggior consumo di gas naturale, in applicazione del decreto-legge 83/12, si prospetta l'introduzione di moltiplicatori infrannuali, mensili e giornalieri, ai punti di riconsegna che alimentano clienti direttamente allacciati al trasporto, rispettivamente pari a 1,3 e 1,7.

Determinazione dei 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 distinte classi di portata e, per dare certezza agli utenti, la possibilità di mantenere il CM^{CF} fisso per tutto il periodo regolatorio (prevedendo l'aggiornamento per tenere conto esclusivamente delle variazioni del deflatore).

Meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi

Sono confermati, nella sostanza, i meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi.

Si prospettano tuttavia possibili revisioni/integrazioni al fine di tener conto della necessità di ricondurre le imprese di trasporto al valore dei ricavi ammessi in ottica ROSS.

Componenti tariffarie aggiuntive

Facendo seguito alla riduzione delle tempistiche per il versamento delle componenti tariffarie aggiuntive a copertura di oneri generali del sistema gas, si prospetta l'opportunità di valutare l'introduzione di strumenti che tutelino le imprese di trasporto in relazione ai crediti non esigibili, simili a quelli vigenti per i distributori elettrici.

Il DCO 502/2022/R/gas è corredato da un'appendice che riporta i corrispettivi tariffari stimati per il 2024 e un confronto con le tariffe 2023. I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni entro il 19 dicembre 2022.

(*) La scheda ha carattere divulgativo e non provvedimento