

DCO 24/09

**CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER
L'ATTIVITA' DI TRASPORTO E DI DISPACCIAMENTO DEL
GAS NATURALE PER IL TERZO PERIODO DI REGOLAZIONE**

Orientamenti finali

Secondo documento per la consultazione diffuso nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 28 aprile 2008, ARG/Gas 50/08

23 luglio 2009

Premessa

L'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) ha avviato con la deliberazione 28 aprile 2008, ARG/Gas 50/08 (di seguito: deliberazione ARG/gas 50/08), il procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il periodo di regolazione 2009 – 2013 (terzo periodo di regolazione), ai sensi dell'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164.

Il presente documento per la consultazione fa seguito alla consultazione del 31 marzo 2009, DCO 4/09 (di seguito: primo documento per la consultazione) ed espone gli orientamenti finali dell'Autorità, anche alla luce delle risultanze della prima fase di consultazione (la cui sintesi è pubblicata nel sito internet dell'Autorità www.autorita.energia.it) e delle informazioni acquisite tramite specifiche richieste dati alle imprese.

Il procedimento sulle tariffe di trasporto e dispacciamento del gas naturale è sottoposto all'applicazione dell'Analisi di impatto della regolazione (AIR).

I soggetti interessati possono far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte, in forma scritta, entro e non oltre il 15 settembre 2009.

Di tali osservazioni e proposte si renderà conto nel provvedimento finale e nella collegata relazione tecnica. I soggetti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, della documentazione inviata sono tenuti a indicare quali parti della propria documentazione sono da considerare riservate e, pertanto, sottratte alla pubblicazione anche in forma anonima.

Il provvedimento finale è previsto che venga approvato nella seconda metà del mese di ottobre

Osservazioni e proposte dovranno pervenire al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi: posta, fax o e-mail

***Autorità per l'energia elettrica e il gas
Direzione Tariffe
piazza Cavour n.5 - 20121 Milano
tel. 02-65.565.311
fax 02-65.565.222***

***e-mail: tariffe@autorita.energia.it
sito internet: www.autorita.energia.it***

INDICE

PARTE I.....	5
OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE E INQUADRAMENTO	
PROCEDURALE AIR.....	5
1 Oggetto della consultazione	5
2 Obbiettivi generali dell'intervento dell'Autorità.....	6
<i>Stabilità regolatoria</i>	<i>7</i>
<i>Coerenza dei criteri tariffari adottati con l'evoluzione del quadro regolatorio</i>	
<i>europeo.....</i>	<i>9</i>
<i>Semplificazione dei meccanismi tariffari in prospettiva pro-competitiva.....</i>	<i>9</i>
3 Inquadramento procedurale ai fini AIR	9
4 Orientamenti finali relativi alla determinazione delle tariffe per il terzo	
periodo di regolazione	14
5 Struttura del documento	16
PARTE II	17
DETERMINAZIONE DEL VINCOLO SUI RICAVI.....	17
6 Periodo di riferimento per l'applicazione delle tariffe.....	17
7 Modalità di determinazione del vincolo sui ricavi del servizio di trasporto ...	18
8 La determinazione del capitale investito riconosciuto rilevante ai fini	
regolatori	18
<i>Ricostruzione del fondo di ammortamento in presenza di una variazione delle vite</i>	
<i>utili dei cespiti</i>	<i>20</i>
<i>Riconoscimento degli oneri finanziari.....</i>	<i>20</i>
<i>Riconoscimento del costo sostenuto per il gas di riempimento iniziale di una condotta</i>	
<i>.....</i>	<i>20</i>
9 La remunerazione del capitale investito riconosciuto.....	21
<i>Rapporto tra capitale di debito e capitale proprio (D/E)</i>	<i>22</i>
<i>Rendimento del capitale di rischio (Ke).....</i>	<i>23</i>
<i>Rendimento delle attività prive di rischio (rf)</i>	<i>23</i>
<i>Premio per il rischio di mercato (ERP)</i>	<i>24</i>
<i>Rischio sistematico (β).....</i>	<i>24</i>
<i>Costo del debito (K_d)</i>	<i>25</i>
<i>Scudo fiscale e aliquota teorica di incidenza delle imposte (tc e T)</i>	<i>26</i>
<i>Tasso d'inflazione (rpi)</i>	<i>26</i>
<i>Scenari di riferimento per la fissazione del WACC.....</i>	<i>27</i>
10 La determinazione della quota di ammortamento	28
11 Determinazione dei costi operativi riconosciuti.....	29

12	Treatmento del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione	31
13	Treatmento delle perdite di rete e del gas non contabilizzato	34
14	Ricavi da bilanciamento della rete.....	36
15	Ripartizione dei ricavi.....	38
16	Criteri di incentivazione per lo sviluppo efficiente della rete di trasporto.....	39
17	Criteri per la determinazione del vincolo sui ricavi per nuove imprese del trasporto	41
	<i>Nuove imprese di trasporto che realizzano infrastrutture di trasporto</i>	<i>41</i>
	<i>Nuove imprese di trasporto che si costituiscono a seguito di riclassificazione di tratti di rete di distribuzione.....</i>	<i>41</i>
18	Criteri per l'aggiornamento annuale dei parametri tariffari.....	41
	<i>Aggiornamento in corso di periodo regolatorio del capitale investito riconosciuto .</i>	<i>41</i>
	<i>Aggiornamento in corso di periodo regolatorio degli ammortamenti</i>	<i>41</i>
	<i>Aggiornamento in corso di periodo regolatorio della maggiore remunerazione derivante dai nuovi investimenti.....</i>	<i>42</i>
	<i>Aggiornamento in corso di periodo regolatorio del corrispettivo unitario variabile CV.....</i>	<i>42</i>
	<i>Fattore correttivo per la garanzia dei ricavi di riferimento</i>	<i>43</i>
19	Criteri per la fissazione dell'X-factor	43
	PARTE III.....	46
	STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TARIFFARIA	46
20	La struttura tariffaria	46
	<i>Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale</i>	<i>46</i>
	<i>I corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti.....</i>	<i>46</i>
	<i>I corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto</i>	<i>47</i>
	<i>Modifica dei criteri di copertura dei costi di trasporto nei punti di riconsegna della rete regionale e nei punti di uscita della rete nazionale</i>	<i>48</i>
	<i>Tariffe infrannuali</i>	<i>51</i>
	<i>Tariffe per il servizio di trasporto interrompibile</i>	<i>53</i>
	<i>Il corrispettivo unitario variabile.....</i>	<i>53</i>
21	Gestione e bilanciamento commerciale del servizio di trasporto.....	54
	<i>Unica controparte commerciale.....</i>	<i>54</i>
	<i>Bilanciamento commerciale</i>	<i>55</i>
22	Corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali.....	55
	Allegato 1 – Esempio di determinazione della capacità di trasporto attribuita agli utenti nei punti di riconsegna della rete regionale dei gasdotti che alimentano impianti di distribuzione	57

PARTE I

OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE E INQUADRAMENTO PROCEDURALE AIR

1 Oggetto della consultazione

- 1.1 Il 30 settembre 2009 si concluderà il secondo periodo di regolazione relativo alle condizioni tariffarie dell'attività di trasporto e dispacciamento del gas naturale, attualmente disciplinate dalla deliberazione dell'Autorità 29 luglio 2005, n. 166/05 (di seguito: deliberazione n. 166/05).
- 1.2 In vista di tale scadenza l'Autorità, con deliberazione ARG/gas 50/08, ha avviato il procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto e dispacciamento di gas naturale per il terzo periodo di regolazione, vale a dire per il periodo 2009 – 2013 (di seguito: procedimento sulle tariffe di trasporto del gas naturale).
- 1.3 Il procedimento sulle tariffe di trasporto del gas naturale si svolge in parallelo con il procedimento sulla qualità del servizio di trasporto del gas naturale, avviato con deliberazione 23 gennaio 2006, n. 15/06, in relazione al quale il 19 dicembre 2006, il 14 novembre 2007 e il 10 giugno 2009 sono stati emanati rispettivamente i tre documenti per la consultazione “Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale” (Atto n. 35/06), “Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale – Seconda consultazione” (Atto n. 44/07) e “Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale - Proposte finali” (DCO 12/09).
- 1.4 Il presente documento, tenuto conto delle risultanze della prima fase di consultazione¹ e delle informazioni acquisite tramite specifiche richieste di dati alle imprese, delinea gli orientamenti finali dell'Autorità in relazione alla regolazione tariffaria del servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo 2009-2013.
- 1.5 Per quanto attiene la regolazione del servizio di misura del trasporto gas, il cui procedimento è stato avviato con deliberazione 9 novembre 2005, n. 234/05 (di seguito: deliberazione n. 234/05), l'Autorità ritiene sufficienti le risultanze ottenute in esito alla consultazione del 6 giugno 2006² e rispetto alle quali nel precedente documento per la consultazione DCO 4/09 ha delineato i propri orientamenti finali.

¹ La sintesi delle osservazioni al primo documento per la consultazione è disponibile sul sito internet dell'Autorità, nella sezione dedicata ai documenti per la consultazione; al fine di fornire un quadro completo ed esaustivo delle osservazioni pervenute, sono state riportate anche le posizioni degli operatori che hanno inviato le loro osservazioni oltre il termine indicato del 15 maggio 2009; nella sintesi non sono state incluse le osservazioni dei soggetti che hanno richiesto di salvaguardare la riservatezza o la segretezza della documentazione inviata.

² “Regolazione del servizio di misura del trasporto gas e criteri per la definizione del corrispettivo di misura di cui alla deliberazione 29 luglio 2005 n. 166/05” (Atto n. 14/06).

2 Obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità

2.1 Nella deliberazione ARG/gas 50/08 di avvio del procedimento per il terzo periodo di regolazione delle tariffe di trasporto, l'Autorità ha disposto che nella formazione dei provvedimenti finali si tenesse conto delle seguenti esigenze generali:

- a) della necessità di introdurre meccanismi di incentivazione allo sviluppo efficiente delle infrastrutture, in coerenza con l'obiettivo generale di garantire lo sviluppo del sistema gas nazionale e di promuovere lo sviluppo di un mercato concorrenziale;
- b) di valutare l'opportunità di prevedere meccanismi di controllo del livello di indebitamento e della struttura finanziaria delle imprese di trasporto;
- c) della necessità di garantire che tariffe e corrispettivi siano definiti in coerenza con i provvedimenti adottati dall'Autorità in materia di regolazione della qualità e delle condizioni per l'accesso e l'erogazione del servizio di trasporto;
- d) dell'opportunità di valutare una eventuale revisione dei criteri di determinazione della componente tariffaria del servizio di trasporto di cui alla deliberazione 4 dicembre 2003 n. 138/03 (di seguito: deliberazione n. 138/03)³;
- e) dell'esigenza di procedere, ove possibile, con un'ulteriore convergenza dei criteri di riconoscimento dei costi e della regolazione tariffaria nei settori dell'energia elettrica e del gas.

2.2 Con deliberazione VIS 08/09 l'Autorità ha integrato i suddetti criteri al fine di tenere conto delle seguenti esigenze di regolazione, ulteriori rispetto a quelle già descritte nel precedente paragrafo 2.1:

- a) estendere la responsabilità dell'impresa maggiore di trasporto per il servizio di misura a tutti i punti di immissione e di prelievo della rete di trasporto, e non solo a quelli individuati dalla deliberazione 6 novembre 2008, ARG/gas 159/08 (di seguito: deliberazione ARG/gas 159/08);
- b) trattare il gas non contabilizzato in modo analogo alle perdite fisiche della rete di trasporto, attribuendone la titolarità all'impresa maggiore di trasporto;
- c) definire i rapporti tra l'impresa di maggiore di trasporto e le altre imprese di trasporto in relazione alle tematiche di cui alle precedenti lettere (a) e (b);

³ Come già enunciato nel paragrafo 6.4 del primo documento per la consultazione, le proposte in materia di revisione dei criteri per la determinazione della componente tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale riconosciuta nelle condizioni economiche di fornitura ai clienti finali di cui alla deliberazione n. 138/03 sono state trattate in uno specifico documento per la consultazione; in data 1 aprile 2009 è stato diffuso il documento per la consultazione "Testo integrato dell'attività di vendita al dettaglio del gas naturale: meccanismi di tutela dei clienti finali e criteri per il calcolo e l'aggiornamento delle condizioni economiche di fornitura" - DCO 5/09.

- d) introdurre meccanismi di regolazione incentivante finalizzati alla riduzione degli oneri per il reintegro del gas non contabilizzato nell'ambito del servizio di bilanciamento.
- 2.3 Sulla base di tali indicazioni, e tenuto conto della natura del procedimento in corso, nel primo documento per la consultazione sono stati individuati una serie di obiettivi di carattere generale che hanno orientato le proposte e le ipotesi contenute nel medesimo documento. In particolare:
- a) favorire la stabilità regolatoria;
 - b) garantire la coerenza dei criteri tariffari adottati con l'evoluzione del quadro regolatorio europeo;
 - c) favorire la semplificazione dei meccanismi tariffari anche in prospettiva pro-competitiva.
- 2.4 Gli obiettivi generali sono stati quindi declinati in termini di obiettivi specifici in relazione agli interventi sottoposti a consultazione.

Stabilità regolatoria

- 2.5 L'Autorità ritiene che assicurare la stabilità di principi e criteri della regolazione tariffaria sia un obiettivo fondamentale. Garantire la sostanziale continuità circa le modalità di riconoscimento dei costi e le logiche di aggiornamento dei medesimi, infatti, non solo all'interno del periodo di regolazione ma anche tra un periodo e l'altro, riduce il cosiddetto "rischio regolatorio" per le imprese esercenti, con effetti positivi per il costo del capitale e la propensione ad investire delle imprese stesse.
- 2.6 Della stabilità regolatoria, in ultima analisi, possono giovare i clienti finali dei servizi oggetto di regolazione: il minor costo del capitale, a parità di capitale investito, si traduce in tariffe più basse e la maggior propensione all'investimento garantisce l'adeguatezza delle infrastrutture alle esigenze della domanda.
- 2.7 In sede di consultazione, due imprese di trasporto hanno evidenziato l'esigenza che la stabilità regolatoria non sia solo un requisito "interno" alla disciplina tariffaria, ma debba essere inteso altresì come criterio di coerenza tra le misure prospettate nel documento di consultazione e l'intero assetto delle materie oggetto di regolazione.
- 2.8 In base a tale assunto, le società hanno criticato il primo documento per la consultazione in quanto gli interventi prospettati, se letti congiuntamente con altri provvedimenti o documenti dell'Autorità, produrrebbero incertezza in merito ai ruoli e alle responsabilità che l'Autorità intende attribuire alle imprese di trasporto diverse dall'impresa maggiore. Più in particolare, le società paventano l'intendimento dell'Autorità di "espropriare" alle imprese di trasporto, attività tipiche di queste quali, ad esempio, il bilanciamento operativo della rete, il dispacciamento, l'attività di misura.
- 2.9 In realtà, gli interventi contestati dalle predette imprese sono stati delineati dall'Autorità proprio in considerazione dell'intero assetto regolatorio che, nel settore del gas naturale, sta attualmente vivendo l'avvio di profonde riforme della disciplina afferente la gestione delle infrastrutture di rete necessarie per

completare il processo di liberalizzazione e di passaggio a meccanismi di mercato in tutte le fasi che lo consentano. Tali riforme hanno ad oggetto, tra l'altro, l'introduzione di un servizio di bilanciamento sulla base di criteri di merito economico, nuovi criteri di allocazione del gas sulla rete di trasporto, la previsione di una piattaforma organizzata per gli scambi di gas, l'adozione di un codice di rete tipo per le reti regionali di trasporto, etc...

- 2.10 In un tale contesto, in cui l'Autorità interviene anche a ridefinire la perimetrazione degli stessi servizi regolati, quali, tra l'altro, il servizio di misura e il bilanciamento commerciale, le riforme prospettate nel documento di consultazione sono necessarie proprio per garantire uno sviluppo coerente dell'intero quadro regolatorio.
- 2.11 Le prospettive di intervento dell'Autorità non si pongono in contrasto con le linee di riforma avviate nel settore, ma anzi sono ad esse complementari e necessarie. Non è possibile pertanto ritenere che il documento di consultazione prefiguri "espropriazione" di attività tipiche del servizio di trasporto⁴. In realtà si tratta di elementi di una riforma generale, coerenti con la disciplina primaria, tesi a promuovere la concorrenza nei mercati (all'ingrosso) del gas e l'efficienza nella gestione delle infrastrutture.
- 2.12 A solo titolo esemplificativo la proposta dell'Autorità di individuare un responsabile unico del bilanciamento commerciale delle reti di trasporto (e con riferimento a detta esigenza l'individuazione di un unico soggetto responsabile dell'attività di *meter reading*), non determina alcuna modifica dei rapporti di proprietà e muove principalmente dall'esigenza, peraltro più volte segnalata dall'Autorità, di risolvere le complessità gestionali ed amministrative evidenziate dalla recente indagine conoscitiva sulla corretta applicazione delle disposizioni in materia di gas non contabilizzato e le criticità relative al controllo delle posizioni di bilanciamento degli utenti e al travaso di partite commerciali tra differenti equazioni di bilanciamento della rete.
- 2.13 Analogamente la proposta di individuare un responsabile unico nei rapporti commerciali con gli utenti, in un contesto che vede il numero di operatori del trasporto crescere⁵, muove dall'esigenza sia di garantire l'efficienza dei costi operativi, che in caso contrario ricadrebbero sulla generalità degli utenti, sia di facilitare l'accesso al servizio da parte degli utenti, al fine di evitare la creazione

⁴ In particolare l'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo n. 164/00 dispone che: "Le imprese di cui al comma 2 governano i flussi di gas naturale ed i servizi accessori necessari al funzionamento del sistema, compresa la modulazione; sono responsabili, sulla base di direttive del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'utilizzo in caso di necessità degli stoccaggi strategici di gas naturale direttamente connessi con la rispettiva rete, salvo la tempestiva reintegrazione degli stessi da parte dei soggetti responsabili, e garantiscono l'adempimento di ogni altro obbligo volto ad assicurare la sicurezza, l'affidabilità, l'efficienza e il minor costo del servizio e degli approvvigionamenti, anche garantendo il rispetto del codice di rete di cui al comma 5 dell'articolo 24." L'articolo 2, lettera bb) del decreto legislativo definisce i servizi accessori come i "servizi necessari per la gestione di una rete di trasporto o distribuzione quali, esemplificativamente, i servizi di regolazione della pressione, il bilanciamento del carico, la miscelazione".

⁵ Sia a seguito della creazione di nuove imprese di trasporto avente funzione di mero collegamento tra nuove infrastrutture di importazione e la rete nazionale di gasdotti, sia a seguito di riclassificazioni di reti di distribuzione in reti di trasporto.

di barriere all'ingresso di nuovi operatori da parte di gruppi che controllano direttamente o indirettamente le società di trasporto.

Coerenza dei criteri tariffari adottati con l'evoluzione del quadro regolatorio europeo

2.14 In merito all'obiettivo di garantire la coerenza dei criteri tariffari adottati con l'evoluzione del quadro regolatorio europeo si rimanda alle considerazioni riportate nei paragrafi 6.7 e 6.8 del primo documento per la consultazione.

Semplificazione dei meccanismi tariffari in prospettiva pro-competitiva

2.15 L'Autorità ha come obiettivo quello di procedere, in una logica pro-competitiva ed in un'ottica di maggiore trasparenza, alla semplificazione della vigente normativa tariffaria. Uno sforzo in tale direzione appare particolarmente urgente ove le complessità tariffarie possano addirittura divenire un ostacolo allo sviluppo della concorrenza.

2.16 A tale proposito, risultano di particolare rilevanza le modalità con le quali i costi sostenuti per l'utilizzo delle infrastrutture regolate del sistema vengono trasferiti al cliente finale.

2.17 In merito ai criteri per il trasferimento del costo sostenuto per il trasporto del gas ai clienti finali, si evidenzia che l'attuale quadro regolatorio prevede le modalità di determinazione della componente tariffaria del trasporto per i soli clienti finali soggetti al regime di tutela⁶.

2.18 Per le altre tipologie di clienti finali il trasferimento del costo di trasporto avviene a livello implicito, in quanto il costo sostenuto dagli utenti del servizio è incorporato nel prezzo di vendita del gas.

2.19 Come già avvenuto per il servizio di distribuzione (per il quale si è provveduto a disaggregare le tariffe in componenti tariffarie distinte per la copertura dei costi del servizio di distribuzione, di misura e della commercializzazione), l'Autorità intende proporre una revisione dei meccanismi tariffari con particolare riferimento al trasferimento dei costi (fissi e variabili) di trasporto sostenuti dagli utenti del servizio nei riguardi dei clienti finali, in quanto ritiene che le componenti tariffarie relative alle infrastrutture regolate del sistema debbano prescindere dai meccanismi concorrenziali che determinano il prezzo della materia prima.

3 Inquadramento procedurale ai fini AIR

3.1 La deliberazione ARG/gas 50/08 ha disposto che il procedimento sulle tariffe di trasporto del gas naturale fosse inserito tra i procedimenti oggetto dell'analisi di impatto della regolazione (di seguito: *AIR*).

⁶ Disciplinato dalla deliberazione n. 207/02 e dalla deliberazione n. 138/03 e successive modifiche e integrazioni.

- 3.2 Nel primo documento per la consultazione sono stati privilegiati per l'analisi *AIR* i possibili interventi di revisione della regolazione vigente che presentano, potenzialmente, un significativo impatto (anche in termini di gestione amministrativa) sia sugli esercenti dei servizi sia sugli utenti del servizio di trasporto. Per gli interventi valutati secondo la metodologia *AIR* sono stati individuati obiettivi specifici, considerati dall'Autorità come maggiormente rilevanti per l'analisi dell'impatto della regolazione. Le diverse alternative di regolazione proposte sono state esaminate in maniera prevalentemente qualitativa.
- 3.3 In particolare, nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha sottoposto ad *AIR* i seguenti argomenti:
- a) trattamento del gas di funzionamento delle centrali di compressione;
 - b) trattamento delle perdite di rete (perdite fisiche e gas non contabilizzato);
 - c) criteri di ripartizione delle quote di ricavo tra componente *capacity* e componente *commodity*;
 - d) criteri per la definizione del coefficiente di recupero di produttività.
- 3.4 Le imprese partecipanti alla consultazione non hanno prodotto elementi che evidenzino la necessità di estendere la metodologia *AIR* ad aspetti ulteriori a quelli indicati, dai quali pertanto restano esclusi quelli relativi al servizio di misura (trattandosi di aspetti oggetto di procedimento già avviato con deliberazione n. 234/05) e quelli relativi ai criteri di conferimento per i quali l'analisi *AIR* sarà eventualmente disposta nell'ambito di uno specifico procedimento.

Avanzamento del procedimento

- 3.5 Il procedimento per la definizione delle regole per il terzo periodo di regolazione tariffaria, in coerenza con la metodologia *AIR*, ha offerto ai soggetti interessati diverse occasioni per intervenire nel procedimento, fornendo elementi utili alla formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità. In particolare:
- a) nella seconda metà dell'anno 2008 la Direzione Tariffe ha attivato una fase ricognitiva, anche tramite incontri specifici con le imprese di trasporto di gas naturale e le Associazioni di categoria (di seguito: *Focus Group*)⁷;
 - b) in data 31 marzo 2009 è stato emanato il primo documento per la consultazione (DCO 4/09), in relazione al quale è stato possibile inviare osservazioni fino al 15 maggio 2009;
 - c) in data 17 aprile 2009 è stata attivata una raccolta dati presso le imprese di trasporto di gas naturale;
 - d) nel mese di maggio 2009 la Direzione Tariffe ha attivato una seconda serie di incontri tematici con le imprese di trasporto del gas naturale e le associazioni di categoria;

⁷ Una sintesi dei principali aspetti affrontati negli incontri è riportata nei paragrafi da 2.10 a 2.14 del primo documento per la consultazione.

- e) nel mese di luglio 2009 è stata pubblicata sul sito internet dell’Autorità la sintesi delle osservazioni ricevute in relazione al primo documento per la consultazione.
- 3.6 Successivamente all’emanazione del presente documento per la consultazione, valutate le osservazioni che verranno inviate entro il termine improrogabile del 15 settembre 2009 e completate le analisi delle informazioni e dei dati resi disponibili dagli operatori, sarà possibile procedere con la pubblicazione del provvedimento finale entro la fine del mese di ottobre 2009.

Seconda serie di incontri tematici

3.7 Con particolare riferimento alla seconda serie di incontri tematici di cui alla lettera d) del paragrafo 3.5 si riportano di seguito alcuni sintetici richiami in relazione agli aspetti principali affrontati nei *Focus Group*, distinti tra imprese di trasporto e associazioni di categoria.

- Imprese di trasporto di gas naturale
 - *anno solare vs anno termico*: alcune imprese non condividono la proposta di passare stabilmente all’anno solare e propongono di prevederne l’applicazione in via transitoria per il solo primo anno termico del nuovo periodo di regolazione;
 - *gas di riempimento iniziale*: il gas di riempimento iniziale può essere recuperato solo parzialmente dall’impresa di trasporto e pertanto dovrebbe essere soggetto ad ammortamento; non è pertanto possibile applicare un criterio analogo a quello relativo al *cushion gas* dello stoccaggio;
 - *quota di ammortamento*: la modifica della quota di ammortamento della categoria di cespiti metanodotto comporta una riduzione del flusso di ricavi, in quanto per il periodo antecedente al 2001 è stata applicata una vita utile pari a 40 anni; alcune imprese richiedono pertanto di applicare la nuova vita utile (50 anni) anche per il periodo antecedente al 2001, al fine di una coerente ricostruzione del fondo di ammortamento;
 - *costi operativi emergenti*: le imprese richiedono il riconoscimento dei costi operativi emergenti in particolare nel caso in cui vengano realizzati significativi ampliamenti della rete di trasporto o nel caso di aree di nuova metanizzazione; l’impresa maggiore di trasporto propone l’introduzione di un criterio parametrico, in quanto l’attuale criterio, che obbliga a tenere una contabilità separata per individuare l’entità di tali costi, risulta troppo oneroso; alcune imprese segnalano la necessità di tenere conto anche dei costi operativi non ricorrenti che le imprese di piccole dimensioni sostengono *una tantum* e il cui costo non viene intercettato dall’anno di riferimento del bilancio;
 - *determinazione del coefficiente di recupero di produttività*: le imprese condividono l’ipotesi di determinare un coefficiente di recupero di produttività specifico per ciascun operatore, in modo da riassorbire il *profit sharing* in un dato periodo temporale e tenere conto delle

specificità delle imprese di trasporto regionale, che non sono paragonabili all'impresa di trasporto maggiore;

- *enucleazione dei costi di dispacciamento*: le imprese non ritengono opportuno includere le perdite di rete nei costi relativi al servizio di dispacciamento, in quanto l'entità delle perdite dipende dalla rete di trasporto; inoltre evidenziano che l'eventuale tariffa per il servizio di dispacciamento sarebbe particolarmente bassa e non ritengono opportuno enucleare tali costi dalla generalità dei costi del servizio per trattarli in maniera analoga ai costi relativi al servizio di trasporto del gas; le imprese di trasporto minori segnalano che anch'esse svolgono attività riconducibili al dispacciamento;
- *attribuzione su base interrompibile della capacità di stoccaggio necessaria alla modulazione oraria*: le prestazioni delle imprese di trasporto hanno una natura differente rispetto a quelle richieste dagli utenti; le esigenze di modulazione oraria dell'impresa di trasporto sono conosciute in tempo reale e pertanto non esiste un intervallo temporale sufficiente per la riassegnazione al mercato della capacità inutilizzata; tale meccanismo potrebbe essere utilizzato per la capacità necessaria alla gestione del *linepack*, la cui disponibilità però è abbastanza ridotta;
- *trattamento del fuel gas*: le imprese condividono la proposta di attribuire il *fuel gas* in natura agli utenti della rete di trasporto;
- *ripartizione delle quote di ricavo*: le imprese condividono la proposta di prevedere una ripartizione che rifletta la struttura dei costi del servizio;
- *incentivi ai nuovi investimenti*: le imprese richiedono il mantenimento del criterio adottato nel secondo periodo di regolazione ed in particolare l'applicazione della sovra remunerazione alle immobilizzazioni in corso; per quanto riguarda i costi ambientali e compensativi, evidenziano che il primo documento per la consultazione non fornisce una definizione specifica: in ogni caso se si includono i costi derivanti da modifiche di progetto, la soglia indicata nel primo documento per la consultazione (6%) è troppo bassa e pertanto potrebbe impedire l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie ed, in ultima analisi, potrebbe rappresentare un ostacolo allo sviluppo dei piani di investimento;
- *indice di efficacia e introduzione di costi standard*: le imprese ritengono che l'implementazione di tali meccanismi di incentivazione sia particolarmente complessa, in particolare in merito alla possibilità di definire un valore alle congestioni di rete; si potrebbe prevederne l'applicazione in via sperimentale per alcuni progetti non strategici;
- *articolazione tariffaria*: le imprese non condividono l'ipotesi di individuare un'unica area di uscita in quanto non consente una corretta attribuzione dei costi di trasporto;
- *modifica dei criteri di conferimento*: le imprese evidenziano che l'attuale meccanismo di conferimento consente una maggiore flessibilità agli utenti della rete di trasporto, che possono stabilire la capacità necessaria alle loro esigenze, e all'impresa di trasporto di ricevere i corretti segnali

dal mercato in funzione delle previsioni degli utenti; evidenziano inoltre che l'implementazione del modello proposto è un aspetto particolarmente critico, considerata anche la necessità di coinvolgere i distributori nel processo di conferimento. Infine l'utilizzo di un meccanismo basato su profili standard potrebbe comportare in alcuni casi il rifiuto di accesso in quanto la sommatoria delle capacità standard è in genere superiore alla capacità tecniche delle Remi nei *city-gates*; una sola impresa non rileva particolari criticità, chiedendo unicamente di valutare una eventuale differenziazione dei criteri tra punti di riconsegna che alimentano clienti diretti e punti che alimentano clienti indiretti;

- *tariffa interrompibile*: un'impresa non ritiene opportuno adottare un sistema di aste per l'assegnazione della capacità interrompibile in presenza di capacità continua non allocata;
- *gestione unica commerciale*: le imprese evidenziano le criticità connesse all'operazione, in quanto non è possibile assumere impegni contrattuali per conto di soggetti terzi; per superare le attuali criticità nella gestione commerciale si potrebbe costituire uno "sportello unico" per semplificare il processo di stipula dei contratti; le imprese di trasporto, ad eccezione di quella maggiore, esprimono contrarietà alla posizione espressa dall'Autorità di affidare a quest'ultima la responsabilità della gestione commerciale.

- Associazioni di categoria

- *anno termico vs anno solare*: gli operatori esprimono una posizione contraria all'adozione dell'anno solare in quanto comporterebbe una maggiore complessità nella gestione dei contratti, determinando una sovrapposizione del periodo di rinnovo dei contratti del settore gas con il rinnovo dei contratti del settore elettrico e il disallineamento tra tariffa e contratti di fornitura di gas in essere; alcuni operatori richiedono di valutare una eventuale richiesta di allineamento tra l'anno termico del trasporto e quello dello stoccaggio;
- *trattamento delle perdite di rete*: gli operatori sono sostanzialmente favorevoli al riconoscimento in tariffa dei costi relativi alle perdite di rete (ipotesi AIR B3), segnalando la necessità che si distingua il trattamento tra le perdite fisiche e le perdite contabili in quanto hanno origini differenti;
- *ripartizione dei ricavi*: alcuni operatori sono favorevoli all'adozione di una ripartizione che rifletta maggiormente la struttura dei costi del servizio, al fine di evitare sussidi incrociati tra gli operatori; altri operatori propongono di mantenere la ripartizione applicata nel secondo periodo di regolazione (70:30) al fine di incentivare l'impresa di trasporto a massimizzare le immissioni in rete e di non penalizzare il mercato civile;
- *enucleazione dei costi di dispacciamento*: alcuni operatori condividono la proposta dell'Autorità, anche in vista dell'avvio di un mercato dei

servizi di bilanciamento; in ogni caso l'enucleazione dei costi non deve determinare un incremento dei costi complessivi;

- *servizio di bilanciamento*: un operatore auspica l'introduzione di un mercato di bilanciamento che preveda la partecipazione dei clienti di maggiori dimensioni e permetta l'introduzione di servizi di flessibilità forniti dall'impresa maggiore di trasporto;
- *incentivi ai nuovi investimenti*: gli operatori evidenziano che l'introduzione di un indice di efficacia potrebbe risultare particolarmente complessa e che l'applicazione di una maggiore remunerazione ai nuovi investimenti potrebbe peraltro non essere la soluzione migliore per promuovere l'espansione efficiente della rete, in quanto attribuirebbe i costi incrementali di capacità alla tariffa dei clienti finali; ritengono pertanto opportuno, in analogia con quanto adottato in altre realtà europee, attribuire i costi (e i relativi rischi) incrementali ai soggetti che richiedono di realizzare la capacità incrementale, individuati attraverso l'adozione di un meccanismo di *open season*;
- *degressività della tariffa di trasporto*: un'associazione ribadisce la necessità di introdurre una tariffa di trasporto degressiva;
- *modifica dei criteri di conferimento*: a giudizio degli operatori la modifica dei criteri di conferimento non sembra essere la soluzione migliore per superare il problema delle allocazioni, che dovrebbe essere comunque trattato separatamente dall'Autorità; la modifica dei criteri di conferimento determinerebbe una minore flessibilità in quanto gli utenti del servizio non sarebbero liberi di scegliere l'entità della capacità richiesta; in ogni caso l'implementazione della soluzione proposta sarebbe particolarmente complessa e, ai fini della determinazione dei corrispettivi, sarebbe necessario utilizzare profili di prelievo che siano in grado di tenere conto della capacità di punta richiesta da ciascun utente (e pertanto i prelievi di un inverno rigido nel caso del mercato civile); alcuni operatori evidenziano che la procedura proposta, con opportune modifiche, potrebbe eventualmente essere applicata solamente per i clienti indiretti non misurati giornalmente;
- *conferimenti infrannuali*: gli operatori condividono la proposta di mantenere conferimenti infrannuali;
- *gestione unica commerciale*: gli operatori condividono la proposta dell'Autorità.

4 Orientamenti finali relativi alla determinazione delle tariffe per il terzo periodo di regolazione

- 4.1 L'Autorità, al fine di perseguire gli obiettivi di carattere generale descritti nel capitolo 2, ritiene opportuno sottoporre a consultazione i seguenti orientamenti finali:

- a) prevedere che il riferimento per la determinazione delle tariffe di trasporto possa essere rappresentato dall'anno solare, anziché dall'anno termico;
- b) assicurare lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, anche per garantire un'offerta di capacità che assicuri adeguati margini rispetto alla esigenza di sviluppo della domanda e per favorire lo sviluppo della concorrenza nel mercato interno, confermando, con alcune modifiche, la disciplina incentivante relativa ai nuovi investimenti applicata nel secondo periodo di regolazione e prevedendo di introdurre nel corso del terzo periodo di regolazione un indice di efficacia che consenta di valutare il rapporto tra i benefici apportati al sistema e i costi sostenuti per la realizzazione dell'infrastruttura;
- c) introdurre nel corso del terzo periodo di regolazione meccanismi finalizzati ad incrementare l'efficienza nella realizzazione di nuovi investimenti, mediante l'individuazione di un costo standard da assumere come riferimento per valutare l'efficienza relativa degli operatori;
- d) confermare la previsione di un fattore correttivo che assicuri all'impresa la quota dei ricavi di *capacity*;
- e) confermare l'adozione del modello tariffario *entry-exit* ai fini della determinazione dei corrispettivi di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti, prevedendo, al fine di promuovere ulteriormente la concorrenza, la semplificazione dell'articolazione delle aree tariffarie di uscita;
- f) adottare nuovi criteri di copertura del costo di trasporto nei punti di uscita e di riconsegna della rete;
- g) prevedere che i costi sostenuti per l'acquisto del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione e al reintegro delle perdite di rete siano esclusi dall'applicazione del *price cap*, introducendo un sistema di incentivi specifico;
- h) trattare il gas non contabilizzato con criteri analoghi a quelli indicati per le perdite fisiche della rete di trasporto, attribuendone la titolarità all'impresa maggiore di trasporto e prevedendo meccanismi di reintegro nell'ambito del servizio di bilanciamento;
- i) applicare, per la determinazione dei costi operativi riconosciuti, il criterio del *profit sharing*, riconoscendo alle imprese, nel primo anno del nuovo periodo regolatorio, il 50% dei maggiori recuperi di produttività realizzati in eccesso rispetto a quelli prefissati ai sensi della deliberazione n. 166/05;
- j) prevedere l'applicazione di coefficienti di recupero di produttività differenziati per ciascuna impresa di trasporto;
- k) modificare la vita utile di alcune categorie di cespiti per adeguarle alla durata tecnica effettiva e renderle coerenti con i provvedimenti adottati nel settore della distribuzione del gas e della rigassificazione del Gnl;
- l) sottoporre la quota parte dei ricavi riconducibili alla remunerazione del capitale investito netto ad un aggiornamento mediante l'applicazione della variazione media annua del deflatore degli investimenti fissi lordi;

- m) aggiornare la quota parte del costo riconosciuto relativa agli ammortamenti in coerenza con i meccanismi adottati per l'aggiornamento del capitale investito riconosciuto;
- n) determinare il capitale circolante netto in modo parametrico in funzione del valore lordo delle immobilizzazioni;
- o) prevedere una ripartizione dei ricavi nelle componenti *capacity* e *commodity* che rifletta la struttura dei costi, di capitale e operativi, dell'attività di trasporto;
- p) prevedere che nella determinazione della tariffa confluiscono tutti i costi riconosciuti per l'erogazione del servizio di trasporto offerto dall'impresa, come definito ai sensi della deliberazione n. 137/02, e che le condizioni economiche di eventuali ulteriori servizi siano approvate dall'Autorità sulla base dell'analisi dei costi sottostanti, in modo da definire anche per tali servizi le modalità di applicazione dei recuperi di efficienza;
- q) enucleare i costi afferenti al servizio di misura del trasporto al fine di determinare uno specifico corrispettivo per la remunerazione del servizio stesso.
- r) prevedere nel corso del terzo periodo di regolazione la valorizzazione dei costi sostenuti per il servizio di bilanciamento del sistema secondo criteri di mercato.

5 Struttura del documento

5.1 Il presente documento di consultazione, oltre alla corrente parte introduttiva e procedurale (Parte I), è organizzato in ulteriori due parti ed in particolare:

- Parte II, dedicata ai criteri generali cui l'Autorità intende attenersi nella determinazione del vincolo sui ricavi.
- Parte III, dedicata alle problematiche specifiche di struttura e articolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale.

PARTE II

DETERMINAZIONE DEL VINCOLO SUI RICAVI

6 Periodo di riferimento per l'applicazione delle tariffe

- 6.1 L'Autorità propone l'adozione del riferimento all'anno solare a fini tariffari, in modo da permettere l'allineamento tra i dati economici e patrimoniali desumibili dai bilanci societari e dai conti annuali separati predisposti dagli esercenti e le grandezze economiche utilizzate per la determinazione dei vincoli sui ricavi di trasporto e delle conseguenti tariffe. Il riferimento all'anno solare permette inoltre di allineare la regolazione tariffaria del trasporto con quella della distribuzione⁸.
- 6.2 Come già indicato nel primo documento per la consultazione un disallineamento tra il conferimento di capacità e la definizione della tariffa di trasporto nazionale non appare critico; la scelta del punto di entrata infatti avviene sulla base della disponibilità di gas in importazione più che sul valore del corrispondente corrispettivo e, d'altra parte, tale disallineamento non comporta ulteriori criticità nei confronti della contrattualizzazione del cliente finale, dal momento che la tariffa di trasporto, come quella di distribuzione, dovrebbe essere passante; si consideri inoltre che altri corrispettivi passanti sono attualmente aggiornati trimestralmente.
- 6.3 Per quanto attiene la sovrapposizione delle scadenze per la stipula dei contratti del settore gas ed elettricità, non si ritiene che l'adozione dell'anno solare possa costituire una maggiore complessità di carattere gestionale, in quanto, come sopra evidenziato, contrattualizzazione commerciale e aggiornamento tariffario possono non essere simultanei.
- 6.4 Al fine di gestire il processo di transizione dall'anno termico all'anno solare quale riferimento per il calcolo dei corrispettivi di trasporto, l'Autorità intende:
- prorogare per il periodo ottobre-dicembre 2009 le tariffe relative all'anno termico 2008-2009;
 - prevedere per il suddetto trimestre l'estensione dei criteri per la garanzia dei ricavi di riferimento;
 - riconoscere gli eventuali maggiori costi per l'acquisto del *fuel gas* per il trimestre ottobre 2009-dicembre 2009 con i medesimi criteri indicati nella deliberazione VIS 8/09.

S 1. Si condividono i criteri tariffari proposti per il periodo di proroga al fine di allineare l'anno tariffario con l'anno solare? In caso contrario, per quale ragione?

⁸ "Testo unico della regolazione della qualità e delle tariffe dei servizi di distribuzione e misura del gas per il periodo di regolazione 2009-2012 (TUDG)" approvato con deliberazione ARG/gas 159/08.

7 Modalità di determinazione del vincolo sui ricavi del servizio di trasporto

- 7.1 La determinazione del vincolo sui ricavi rappresenta il riferimento nel rispetto del quale le imprese che svolgono l'attività di trasporto fissano le tariffe massime. Il vincolo sui ricavi dell'attività di trasporto deve garantire la copertura dei costi operativi e di capitale, intesi come ammortamento e remunerazione del capitale investito netto.
- 7.2 Pertanto, ai fini regolatori ed in coerenza con l'impostazione adottata nei precedenti periodi di regolazione, il costo riconosciuto che costituisce il ricavo di riferimento dell'impresa di trasporto è dato dalla somma di:
- remunerazione del capitale investito riconosciuto a fini regolatori (di seguito anche richiamato come *CIR*);
 - ammortamenti economico-tecnici relativi agli immobilizzi patrimoniali riconosciuti per l'esercizio dell'attività di trasporto;
 - costi operativi riconosciuti.
- 7.3 Con riferimento a quanto indicato nel paragrafo 1.5, si ricorda che i costi di capitale e operativi relativi al servizio di misura saranno riconosciuti con specifiche componenti tariffarie.

8 La determinazione del capitale investito riconosciuto rilevante ai fini regolatori

- 8.1 Si conferma la proposta che in sede di fissazione del valore del *CIR* per il terzo periodo di regolazione concorrono le seguenti voci:
- immobilizzazioni nette;
 - immobilizzazioni in corso;
 - capitale circolante netto;
 - poste rettificative (trattamento di fine rapporto e contributi in conto capitale erogati da enti pubblici o comunitari e da soggetti privati).
- 8.2 L'Autorità intende confermare la valutazione delle immobilizzazioni nette sulla base del metodo del costo storico rivalutato. Pertanto, dal punto di vista applicativo, il valore del *CIR* del primo anno del nuovo periodo di regolazione è determinato mediante l'applicazione del costo storico rivalutato al capitale riconosciuto presente in bilancio al 31 dicembre 2008, vale a dire al capitale riconosciuto al 31 dicembre 2004 a cui si aggiungono gli incrementi patrimoniali relativi agli investimenti realizzati nel periodo 2005-2008, tenendo conto:
- a) delle dismissioni di cespiti operate dall'impresa nel medesimo periodo;
 - b) del fondo di ammortamento relativo a ciascuna categoria di cespiti;
 - c) dei cespiti che hanno completato la loro vita utile.
- 8.3 Ai fini della rivalutazione del capitale investito lordo rilevante per l'anno solare 2010, si intende confermare l'utilizzo del deflatore degli investimenti fissi lordi

pubblicato dall'Istat in quanto consente di ottenere una rivalutazione monetaria congruente degli investimenti storici effettuati nell'attività di trasporto.

- 8.4 In analogia con quanto previsto dalla disciplina tariffaria della trasmissione elettrica, il deflatore sarà riferito all'anno solare precedente a quello di presentazione della proposta tariffaria: per il calcolo dei ricavi relativi all'anno solare 2010, si utilizzerà pertanto un deflatore che abbia un valore base pari a 1 nell'anno 2008.
- 8.5 Al fine di consentire una rivalutazione monetaria coerente con il periodo di riferimento per la determinazione dei costi operativi, l'attivo immobilizzato netto verrà ulteriormente rivalutato al 2009, applicando un tasso pari alla variazione della media dei valori a consuntivo assunti dal deflatore degli investimenti fissi lordi negli ultimi quattro trimestri disponibili rispetto alla media dei valori assunti dal suddetto indice nei quattro trimestri precedenti. Tale criterio di rivalutazione è peraltro coerente con quanto già previsto per il servizio di rigassificazione.
- 8.6 Non si ritiene opportuno prevedere, come richiesto da un'impresa di trasporto in consultazione, l'introduzione di meccanismi protettivi del capitale investito riconosciuto nel caso di deflazione, imponendo, ad esempio, che in tali casi, ai fini della rivalutazione del capitale investito, si assuma una variazione del deflatore degli investimenti fissi lordo pari a zero. L'applicazione del deflatore serve infatti:
- nel calcolo del capitale investito riconosciuto, a riflettere il valore delle infrastrutture dedicate all'attività di trasporto; l'applicazione della variazione del deflatore, ancorché negativa, serve a mantenere invariato il valore reale del capitale investito nell'attività;
 - nel calcolo della quota di ammortamento, a riflettere il valore di ricostituzione dell'*asset* al termine della vita utile; se in alcuni periodi il valore nominale (per effetto della deflazione) diminuisce, è corretto tenerne conto.
- 8.7 Si conferma la proposta di considerare, ai fini del calcolo del capitale investito, anche gli incrementi patrimoniali necessari allo svolgimento dell'attività di trasporto presenti nel bilancio di soggetti diversi dall'impresa stessa, evidenziando che, per il rispetto del principio di carattere generale in base al quale l'utente del servizio non può essere chiamato a pagare due volte lo stesso costo, il *CIR* non possa essere valutato attraverso metodi che riconoscano eventuali avviamenti derivanti da acquisizioni di rami d'azienda.
- 8.8 Sempre ai fini della valutazione del capitale investito, si ricorda, come già evidenziato nel primo documento per la consultazione e nel documento per la consultazione n. 34/07⁹, che il *CIR* non può essere valutato in applicazione del principio del *fair value*.
- 8.9 In merito alla valutazione del capitale circolante netto, in analogia a quanto disposto per il settore della rigassificazione e della distribuzione del gas naturale, l'Autorità conferma l'intenzione di adottare il metodo parametrico e propone un

⁹ Documento per la consultazione n. 34/07 "Tariffe per l'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo 2008 – 2011" diffuso in data 2 agosto 2007.

valore del capitale circolante netto pari allo 0,8% dell'attivo immobilizzato lordo, dedotto il fondo trattamento di fine rapporto.

- 8.10 Ai fini delle valutazioni tariffarie, i contributi in conto capitale erogati da enti pubblici o comunitari e da soggetti privati per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto saranno trattati come una posta rettificativa del patrimonio netto, in analogia con quanto definito nel settore della distribuzione del gas; si propone pertanto che tali contributi siano portati in detrazione al valore delle immobilizzazioni e non siano soggetti ad alcuna forma di degrado.

Ricostruzione del fondo di ammortamento in presenza di una variazione delle vite utili dei cespiti

- 8.11 Come successivamente proposto nel paragrafo 10.2, l'Autorità intende modificare la vita utile del cespite metanodotto, considerandola pari a 50 anni, e introdurre due nuove categorie di cespiti, vale a dire gli impianti di regolazione e riduzione della pressione e i sistemi informativi. In tali casi si propone che la ricostruzione del fondo di ammortamento avvenga con riferimento alla metodologia già adottata per l'attività di rigassificazione del Gnl, e pertanto si propone che il fondo di ammortamento sia calcolato considerando la vita utile dei cespiti in vigore nel precedente periodo di regolazione fino all'anno 2008 escluso, e considerando le nuove vite utili dei cespiti a partire dall'anno 2008.
- 8.12 L'Autorità ritiene inoltre che, in alternativa al metodo proposto, la ricostruzione del fondo di ammortamento, per il periodo antecedente l'anno 2000, possa avvenire utilizzando le aliquote di ammortamento effettive desumibili dai dati di bilancio e che solo successivamente a tale data possano essere utilizzate le vite utili regolatorie.

S 2. Quale delle due alternative ai fini della ricostruzione del fondo di ammortamento si ritiene preferibile e per quali motivi?

Riconoscimento degli oneri finanziari

- 8.13 In relazione al tema della capitalizzazione degli oneri finanziari, l'Autorità intende confermare la previsione di non riconoscere agli operatori che esercitano a regime la propria attività eventuali oneri finanziari capitalizzati, per i quali è già prevista una copertura implicita nel tasso di remunerazione del capitale di debito che concorre a determinare il *WACC*. Pertanto, l'Autorità propone di tenere in considerazione solamente eventuali *IPCO*¹⁰ determinati in sede di bilancio che si generano precedentemente al riconoscimento tariffario per la specifica impresa.

Riconoscimento del costo sostenuto per il gas di riempimento iniziale di una condotta

¹⁰ Interessi passivi in corso d'opera.

- 8.14 Ai fini del calcolo del valore del *CIR* concorrono anche i quantitativi di gas naturale impiegati per la formazione del livello minimo di gas nella rete di trasporto (gas di *initial line pack* o di primo riempimento).
- 8.15 Nelle osservazioni al primo documento per la consultazione le imprese hanno evidenziato che una quota del gas di riempimento iniziale non risulta economicamente estraibile e pertanto si propone di:
- assoggettare ad ammortamento la quota parte del gas di riempimento iniziale che non risulta economicamente estraibile;
 - non assoggettare ad ammortamento la quota parte del gas di riempimento iniziale economicamente estraibile, prevedendo esclusivamente la remunerazione del capitale investito.
- 8.16 Per quanto riguarda la valorizzazione del gas di *initial line pack* si propone di considerare il costo storico originario di acquisizione. Per l'acquisto del gas di *initial line pack* relativo ai nuovi metanodotti che entreranno in esercizio durante il terzo periodo di regolazione, l'impresa di trasporto provvederà alla sua acquisizione tramite procedura concorsuale. Il valore del gas sarà riconosciuto con riferimento al prezzo di aggiudicazione.

S 3. Si condivide il criterio adottato per il riconoscimento dei costi sostenuti per il gas di riempimento iniziale delle condotte? Se no, per quali motivi e quali alternative si intendono proporre?

S 4. Quali criteri ritenete opportuno adottare ai fini dell'individuazione della quota parte del gas di riempimento iniziale che non risulta economicamente estraibile?

S 5. Relativamente alla quota parte di gas non soggetta ad ammortamento, ritenete opportuno riconoscere eventuali minusvalenze o plusvalenze che si potrebbero verificare in caso di alienazione del bene? In caso positivo, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

9 La remunerazione del capitale investito riconosciuto

- 9.1 Il tasso di rendimento del *CIR* verrà determinato secondo la seguente formula già utilizzata per il secondo periodo di regolazione ed in coerenza con quanto adottato nel settore elettrico:

$$WACC(pre\ tax) = \frac{\left[1 + \left(\frac{K_e}{(1-T)} * \frac{E}{(E+D)} + K_d * \frac{(1-tc)}{(1-T)} * \frac{D}{(E+D)} \right) \right]}{1+rpi} - 1$$

dove:

- K_e è il tasso nominale di rendimento del capitale di rischio;
- E è il capitale di rischio;

- D è l'indebitamento;
- K_d è il tasso nominale di rendimento del capitale di debito;
- tc è l'aliquota fiscale per il calcolo dello scudo fiscale degli oneri finanziari;
- T è l'aliquota teorica di incidenza delle imposte (compresa l'Irap) sul risultato d'esercizio;
- rpi è il tasso di inflazione.

Rapporto tra capitale di debito e capitale proprio (D/E)

- 9.2 L'Autorità, nel primo documento per la consultazione, ha proposto di fissare il rapporto D/E tenendo conto della struttura finanziaria delle imprese del settore, determinata in riferimento ai valori contabili del capitale proprio e del capitale di debito.
- 9.3 In particolare, al fine di riflettere il progressivo incremento del rapporto D/E verificatosi nel corso del secondo periodo di regolazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno prevedere un incremento di tale parametro, proponendo un intervallo compreso tra 0,8 e 1,3.
- 9.4 Alcuni operatori, nelle osservazioni al primo documento per la consultazione, hanno evidenziato che, dal punto di vista metodologico, è più corretto determinare il rapporto D/E sulla base del valore di mercato dell'*equity*, in quanto tale approccio consente di tenere conto del valore corrente del capitale impiegato nell'attività. Al riguardo, tuttavia, si evidenzia che l'utilizzo del valore di mercato dell'*equity* determinerebbe una circolarità tra il livello delle tariffe e il valore del parametro D/E . Infatti al variare di E varierebbero il $WACC$ e le tariffe con lo stesso segno inducendo una analoga variazione di E .
- 9.5 Un operatore, al riguardo, ha evidenziato che l'effetto iterativo si potrebbe verificare esclusivamente nel caso in cui:
- si assumesse a riferimento il D/E specifico di un'impresa di trasporto (in luogo di un valore medio di settore);
 - vi fosse una revisione istantanea e continua delle tariffe.
- 9.6 Tali osservazioni tuttavia non sono condivisibili. Per quanto concerne l'ambito di riferimento esaminato per la determinazione del parametro si evidenzia che l'effetto iterativo si verifica a prescindere dal fatto che sia considerata una singola impresa o un insieme di imprese di trasporto. Il fatto che il parametro D/E sia ridefinito al termine di ogni periodo di regolazione, d'altro canto, non elimina la circolarità, ma influisce solo sul periodo in cui tale effetto si manifesta.
- 9.7 L'Autorità, anche al fine di fornire segnali favorevoli allo sviluppo delle infrastrutture in uno scenario di forte espansione della rete di trasporto, propone un intervallo di valori compreso fra 0,8 e 1.
- 9.8 Si evidenzia inoltre che nelle osservazioni al primo documento per la consultazione è stata suggerita la possibilità di determinare il parametro D/E sulla base del rapporto tra capitale di debito e valore del capitale investito

riconosciuto (*EquityRAB*). L'Autorità intende considerare tale approccio unicamente nel caso in cui si definisca il valore del fondo di ammortamento con riferimento ai dati desumibili dal bilancio in luogo dell'applicazione della vita utile regolatoria per il periodo antecedente l'anno 2000, come indicato nel paragrafo 8.12.

- 9.9 L'Autorità non intende per ora procedere ad attivare meccanismi automatici di riduzione della remunerazione riconosciuta in presenza di rilevanti incrementi del rapporto *D/E* in corso di periodo, come invece proposto in sede di prima consultazione, fermo restando l'impegno a monitorare con attenzione tale aspetto in una logica di stabilità economico-finanziaria del settore nel medio termine, a tutela sia degli azionisti sia dei consumatori, riservandosi di intervenire nei casi in cui l'assetto finanziario presenti particolari criticità.
- 9.10 Al riguardo si evidenzia che con la deliberazione n. 348/07 è stato avviato un procedimento finalizzato ad individuare strumenti che favoriscano il mantenimento di condizioni di equilibrio economico finanziario del settore elettrico, eventualmente disincentivando politiche che prevedano un eccessivo ricorso al capitale di debito. Le misure adottate a valle della conclusione del procedimento saranno applicate a tutti i servizi soggetti a regolazione tariffaria.

Rendimento del capitale di rischio (K_e)

- 9.11 Come indicato nel primo documento per la consultazione, l'Autorità intende stimare il rendimento atteso del capitale di rischio applicando il *Capital Asset Pricing Model (CAPM)*. Questo modello, già utilizzato nella regolazione tariffaria del settore elettrico e del gas, implica che il rendimento atteso dall'investimento in un'attività è linearmente correlato con il coefficiente β , secondo la formula:

$$K_e = r_f + ERP * \beta$$

- 9.12 Pertanto, il rendimento atteso da un generico investimento nel mercato azionario (K_e) è determinato dal concorrere di tre principali fattori:
- r_f (*Risk Free Return*) è il tasso di rendimento delle attività prive di rischio;
 - ERP (*Equity Risk Premium*) è il premio per il rischio di mercato;
 - β è il valore che riflette il rischio sistematico (non diversificabile) dell'attività in esame e quindi la variabilità dei rendimenti azionari dell'impresa rispetto alla variabilità dei rendimenti del mercato azionario.

Rendimento delle attività prive di rischio (r_f)

- 9.13 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità, in relazione alla valorizzazione del tasso di rendimento delle attività prive di rischio r_f , ha proposto di confermare il riferimento utilizzato per il secondo periodo di regolazione, ossia la media valutata su 12 mesi dei rendimenti lordi del *BTP* decennale *benchmark* rilevato dalla Banca d'Italia.
- 9.14 Tale proposta è stata generalmente condivisa da parte degli operatori. L'Autorità pertanto conferma la proposta anche per il terzo periodo di regolazione.

- 9.15 Ai soli fini della definizione degli scenari di riferimento per la determinazione del *WACC*, si è utilizzato un tasso di rendimento delle attività prive di rischio r_f , pari a 4,65 %, calcolato relativamente al periodo luglio 2008–giugno 2009.
- 9.16 Per quanto concerne la fissazione del valore definitivo, l’Autorità intende utilizzare i dati più aggiornati disponibili, che, tenuto conto delle tempistiche attese per il completamento del presente procedimento, dovrebbero presumibilmente portare ad utilizzare una media dei rendimenti lordi calcolata con riferimento al periodo settembre 2008–agosto 2009.

Premio per il rischio di mercato (ERP)

- 9.17 Per quanto riguarda la metodologia di determinazione del premio al rischio di mercato si rimanda a quanto già indicato nei paragrafi da 11.16 a 11.21 del primo documento per la consultazione.
- 9.18 Si sottolinea inoltre che:
- per coerenza con gli altri parametri utilizzati nella determinazione della remunerazione riconosciuta si ritiene corretto stimare l’*ERP* con esclusivo riferimento al mercato italiano;
 - la determinazione dell’*ERP* è soggetta ad una elevata incertezza; infatti ulteriori studi considerati dall’Autorità ai fini della determinazione di tale parametro¹¹ con riferimento al mercato italiano presentano delle stime molto differenziate in funzione della metodologia applicata (7,7%, se calcolato con la media aritmetica, 4,4% se calcolato in media geometrica, 1,8% applicando la metodologia basata sulla crescita attesa dei dividendi).
- 9.19 Alla luce delle considerazioni esposte nel precedente paragrafo 9.18 e in un’ottica di continuità con le scelte operate per la regolazione nel settore elettrico e nel gas, l’Autorità, come indicato nel primo documento per la consultazione, ritiene non vi siano elementi tali da giustificare una variazione dell’*ERP* e pertanto intende confermare un valore pari al 4%.

Rischio sistematico (β)

- 9.20 Il parametro β è una misura del rischio sistematico, dunque non diversificabile, legato all’attività considerata e non connaturato alle caratteristiche della specifica società. Il rendimento atteso di un qualsiasi investimento azionario sarà quindi proporzionale al β ad esso associato, perché, per sua natura, il β rappresenta una misura della remunerazione che è congruo riconoscere ad un investitore per la sua esposizione al rischio.
- 9.21 Nel primo documento per la consultazione l’Autorità ha proposto un valore del parametro compreso fra 0,5 ed e 0,56. Tale intervallo è stato determinato tenendo conto:

¹¹ Tra i quali il *Global Investment Returns Yearbook 2008* di Dimson E. Marsh P. e Staunton M.

- della stima, sulla base dell'andamento della quotazioni del mercato finanziario, del valore di tale parametro per la società Snam Rete Gas, l'unica impresa di trasporto quotata nel mercato azionario italiano;
 - delle scelte effettuate da altri regolatori europei in materia di tariffe di trasporto.
- 9.22 Alcuni operatori nelle osservazioni al primo documento per la consultazione hanno evidenziato che, al fine di stimare correttamente il tasso di remunerazione del capitale investito per l'attività di trasporto, è opportuno determinare il parametro *beta* con riferimento ad un gruppo di società quotate che svolgono una attività identica o comparabile in un contesto regolamentare simile a quello italiano, in luogo di un'unica società; e che, pertanto, fosse opportuno stimare tale parametro sulla base di un campione allargato di società.
- 9.23 L'Autorità, pur condividendo tali considerazioni in linea di principio, ritiene che il numero di società quotate realmente comparabili sia relativamente limitato. In particolare non si ritiene opportuno includere nel campione società che operano al di fuori del contesto europeo o società che si occupano solo marginalmente dell'attività di trasporto.
- 9.24 Il valore del parametro desumibile dall'analisi di società direttamente comparabili è compatibile con la forchetta di valori indicata nel primo documento per la consultazione.
- 9.25 L'Autorità intende tuttavia proporre un incremento dei valori dell'intervallo indicato nel primo documento per la consultazione, anche al fine di tenere conto del valore del parametro previsto per il servizio di trasmissione dell'energia elettrica, in quanto il rischio sistematico di tale attività è sostanzialmente comparabile con quello dell'attività di trasporto di gas naturale.
- 9.26 Per il terzo periodo di regolazione, l'Autorità propone pertanto un livello di $\beta_{levered}$ in un intervallo compreso tra 0,54 e 0,57.
- 9.27 Alcuni operatori hanno evidenziato nelle osservazioni al primo documento per la consultazione la necessità di prevedere un adeguamento del parametro $\beta_{levered}$ al fine di riflettere la relazione tra il valore di detto parametro e il rapporto *D/E*.
- 9.28 Al riguardo, occorre osservare come l'analisi del *rating* di grandi operatori di reti energetiche, nazionali ed europei, evidenzia il venir meno di una relazione matematica tra il crescere del livello di indebitamento e la rischiosità percepita dal mercato. Il crescente indebitamento di tali operatori fatto registrare negli ultimi anni, infatti, non ha in genere comportato alcun peggioramento del *rating* (presumibilmente in ragione della minore probabilità di *default* in presenza di un ricavo tariffato *cost-reflective*). Anche sulla base di tali considerazioni l'Autorità ritiene che il piccolo aumento del rapporto *D/E* sopra segnalato non richieda alcuna revisione del valore di $\beta_{levered}$ utilizzato.

Costo del debito (K_d)

- 9.29 Per quanto concerne la metodologia di determinazione del costo del debito (K_d) si rimanda a quanto indicato nei paragrafi da 11.30 a 11.34 del primo documento per la consultazione.

- 9.30 Sulla base delle informazioni ottenute tramite la raccolta dati inviata agli operatori e delle osservazioni ricevute nel corso del processo di consultazione, il costo del debito proposto nel primo documento per la consultazione risulta coerente con il costo medio di indebitamento sostenuto dalle imprese di trasporto e con l'evoluzione prevista per il terzo periodo di regolazione. Si evidenzia, tra l'altro, che le imprese di trasporto minori, che dovrebbero sostenere dei costi di indebitamento superiori rispetto a quelli dell'impresa di trasporto maggiore, hanno previsto una progressiva riduzione del costo di indebitamento.
- 9.31 Alla luce delle considerazioni sopra esposte l'Autorità, considerate anche le incertezze derivanti dalla stima dell'evoluzione del costo di indebitamento, intende confermare il valore indicato nel primo documento per la consultazione (0,45%).

Scudo fiscale e aliquota teorica di incidenza delle imposte (tc e T)

- 9.32 L'Autorità, ai fini del calcolo dello scudo fiscale e dell'aliquota di incidenza delle imposte, intende confermare quanto già indicato nei paragrafi 11.35 e 11.36 del primo documento per la consultazione.
- 9.33 Per quanto riguarda l'aliquota di incidenza delle imposte, come indicato nel primo documento per la consultazione, l'Autorità intende definire il parametro tenendo conto dell'aliquota di incidenza teorica risultante dalle informazioni desumibili dal bilancio delle imprese di trasporto.
- 9.34 Dall'analisi delle informazioni richieste alle imprese di trasporto l'aliquota di incidenza teorica delle imposte risulta compresa nell'intervallo 33,4%-34,7%. Ai fini della determinazione del *WACC*, si propone pertanto di fissare il parametro in un intervallo compreso tra il 33,5% e il 34,5%.
- 9.35 Alcuni operatori, nelle osservazioni al primo documento per la consultazione, hanno proposto di definire l'aliquota di incidenza delle imposte sulla base delle imposte effettivamente pagate (*cash tax rate*), tenendo quindi conto delle politiche fiscali adottate da ciascuna impresa. Non si ritiene condivisibile tale approccio in quanto può favorire comportamenti opportunistici da parte dei soggetti regolati. In particolare gli operatori sarebbero incentivati ad anticipare le imposte nell'ultimo anno precedente la fine del periodo regolatorio per beneficiare di imposte maggiorate per tutto il quadriennio.
- 9.36 In relazione all'aliquota fiscale per il calcolo dello scudo fiscale degli oneri finanziari (*tc*) l'Autorità, come indicato nel primo documento per la consultazione, propone l'adozione di un'aliquota del 27,5% pari all'*Ires*, in analogia con quanto adottato per la tariffa di rigassificazione del Gnl e per la tariffa di distribuzione del gas.

Tasso d'inflazione (rpi)

- 9.37 L'Autorità, come indicato nel primo documento per la consultazione, intende definire il livello del tasso di inflazione per il terzo periodo di regolazione sulla base delle indicazioni contenute nel *Documento di programmazione economico finanziaria*, nonché delle stime di breve-medio periodo pubblicate dalle principali istituzioni economiche nazionali ed internazionali, anche al fine di

riflettere l'impatto dell'attuale congiuntura economica sull'andamento del tasso di inflazione.

- 9.38 Ai fini della definizione delle proposte del presente documento di consultazione in particolare, sono state considerate le stime pubblicate nella Relazione annuale 2008 della Banca D'Italia, indicate nella successiva Tabella 1, nonché il valore di inflazione programmata per gli anni 2010-2013 indicato nel *Documento di programmazione economico-finanziaria* e pari a 1,5%.
- 9.39 Per consentire una prima valutazione degli scenari di riferimento per la fissazione del *WACC*, l'Autorità, sulla base delle stime di breve-medio periodo disponibili, considera un tasso di inflazione atteso relativo al periodo 2009-2013 compreso nell'intervallo tra l'1,4% e l'1,7%.

Tabella 1– Stima del tasso di inflazione previsto per l'anno 2010 in Italia

	Consensus Forecast	FMI	OCSE	Commissione Europea
2010	1,6%	0,6%	0,7%	1,8%

Fonte: Banca d'Italia, Relazione Annuale sul 2008 – 29 maggio 2009

Scenari di riferimento per la fissazione del *WACC*

- 9.40 Sulla base dei parametri precedentemente indicati, si arriva all'individuazione di un intervallo di valori del *WACC* reale *pre tax* per il servizio di trasporto compreso tra il 6,1% e il 6,9%. Si evidenzia, come già ricordato al paragrafo 9.16, che ai fini della determinazione del *WACC* verranno utilizzati i dati più aggiornati disponibili.

Tabella 2 – Intervallo di valori per la determinazione del *WACC* nel terzo periodo di regolazione del servizio di trasporto

Parametro	Descrizione	Trasporto	
<i>rf</i>	Tasso nominale attività prive di rischio	4,65%	
<i>β levered</i>	Rischio sistematico attività	0,54	0,57
<i>ERP</i>	Premio di mercato	4,00%	
<i>Kd</i>	Rendimento capitale di debito	5,12%	
<i>D/E</i>	Rapporto tra capitale di debito e capitale proprio	100%	80%
<i>T</i>	Aliquota fiscale	33,5%	34,5%
<i>tc</i>	Scudo fiscale	27,5%	
<i>rpi</i>	Inflazione	1,7%	1,4%
<i>WACC</i>	Costo medio ponderato del capitale	6,1%	6,9%

S 6. Si condividono le argomentazioni sopra esposte relativamente ai parametri che concorrono alla determinazione del WACC? Si condividono i livelli prospettati per il terzo periodo regolatorio? Se no, per quali motivi? Quali alternative si propongono e per quali motivi?

10 La determinazione della quota di ammortamento

- 10.1 Ai fini della determinazione degli ammortamenti economico-tecnici riconosciuti annualmente ai fini tariffari, l’Autorità conferma il criterio indicato nel primo documento per la consultazione e propone che l’impresa di trasporto:
- a) calcoli la somma dell’attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti che non hanno completato la loro durata convenzionale tariffaria al 31 dicembre 2008 secondo i criteri illustrati nel precedente capitolo 8;
 - b) determini gli ammortamenti annui dividendo la somma di cui alla lettera a), al netto degli incrementi patrimoniali relativi alle immobilizzazioni in corso presenti nel bilancio al 31 dicembre 2008, per ogni categoria, per la durata convenzionale tariffaria riportata nella Tabella 3;
 - c) sommi gli ammortamenti annui di cui alla precedente lettera b), relativi alle diverse categorie.
- 10.2 Per quanto riguarda le categorie di cespiti e la durata convenzionale tariffaria delle infrastrutture, l’Autorità intende confermare quanto previsto per il secondo periodo di regolazione, con le seguenti modifiche:
- incrementare la vita utile della categoria di cespiti metanodotti a 50 anni, al fine di riflettere l’effettiva durata tecnica di tale categoria di cespiti;
 - introdurre la nuova categoria di cespiti impianti di regolazione e riduzione della pressione, per la quale propone una vita utile pari a 20 anni; tale individuazione risulta maggiormente rilevante con riferimento all’assunzione di una vita utile del cespiti metanodotto pari a 50 anni; su tale aspetto l’Autorità sta procedendo ai necessari approfondimenti, anche in relazione alla sua rilevanza, con le imprese di trasporto;
 - introdurre la nuova categoria di cespiti sistemi informativi, per la quale si propone una vita utile pari a 5 anni.
- 10.3 Nelle osservazioni al primo documento per la consultazione un operatore ha evidenziato la presenza di metanodotti che, pur avendo completato la vita utile, risultano ancora operativi e funzionanti e pertanto ha chiesto il riconoscimento di una quota di ricavo a titolo di incentivo all’allungamento della vita utile dell’infrastruttura. L’operatore rileva che, in assenza di uno specifico riconoscimento tariffario, le imprese di trasporto potrebbero sostituire i metanodotti al termine della vita utile, anche nel caso in cui risultassero ancora utilizzabili, al solo fine di incrementare i ricavi riconosciuti, con un conseguente aggravio dei costi del servizio.
- 10.4 L’Autorità non ritiene condivisibile la richiesta in quanto il numero di metanodotti ancora operativi al termine della vita utile dovrebbe essere

relativamente limitato, nel caso in cui la durata della vita utile sia stata determinata correttamente. In caso contrario si ritiene più opportuno prevedere un incremento della vita utile regolatoria, al fine di riflettere la vita effettiva. Al riguardo si evidenzia che la proposta di incrementare a 50 anni la vita utile regolatoria per il cespite metanodotti dovrebbe consentire il superamento, o quanto meno, il contenimento di tale criticità.

Tabella 3 – Durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti

Categoria di cespite	Anni
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	50
Centrali di spinta	20
Impianti di regolazione e riduzione della pressione	20
Sistemi informativi	5
Altre immobilizzazioni materiali ed immateriali	10

S 7. Si condividono le categorie di cespiti e le relative durate convenzionali, indicate nella Tabella 3?

S 8. In particolare, si condivide la proposta di considerare una vita utile per la categoria di cespiti metanodotto pari a 50 anni? In caso contrario, quale vita utile si ritiene opportuno adottare e per quali ragioni?

11 Determinazione dei costi operativi riconosciuti

- 11.1 L’Autorità, ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti, intende confermare i criteri generali espressi nei paragrafi da 13.1 a 13.9 del primo documento per la consultazione.
- 11.2 Pertanto, ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti per l’anno 2010, qualora i costi operativi effettivi relativi all’anno solare 2008 risultino inferiori ai costi operativi riconosciuti per l’anno termico 2007-2008, si propone di applicare la formula di seguito riportata:

$$COR_{2010} = [COE_{2008} + 0,5 * (COR_{2008} - COE_{2008})] * (1 + I_{2009} - X) * (1 + I_{2010} - \bar{X})$$

dove:

- COR_{2010} è il livello dei costi operativi riconosciuto per l’anno 2010;

- COE_{2008} è il livello dei costi operativi effettivamente sostenuti nell'esercizio 2008 e risultanti dai bilanci d'esercizio sottoposti a revisione contabile delle imprese di trasporto;
- COR_{2008} è il livello dei costi operativi riconosciuto per l'anno termico 2007-2008, pari al prodotto della quota parte del corrispettivo unitario variabile CV riconducibile ai costi operativi e l'energia associata ai volumi di gas immessi in rete nell'anno 2008, determinata secondo i criteri di cui all'articolo 13, comma 13.1 della deliberazione n. 166/05;
- I_{2009} è il tasso annuo di inflazione rilevante per la fissazione delle tariffe per l'anno termico 2008-2009, pari al 1,7%;
- I_{2010} è il tasso di variazione medio annuo riferito ai dodici mesi precedenti dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'Istat;
- X è l'obiettivo annuo di recupero di produttività in vigore nel secondo periodo di regolazione, pari al 3,5%;
- \bar{X} è l'obiettivo annuo di recupero di produttività in vigore nel terzo periodo di regolazione.

11.3 Qualora i costi operativi effettivi relativi all'anno solare 2008 risultino superiori ai costi operativi riconosciuti per l'anno termico 2007-2008, si propone di definire il livello dei costi operativi riconosciuti per l'anno 2010, aggiornando il valore dei costi riconosciuti nell'anno di riferimento (2007-2008); in particolare i costi operativi riconosciuti per l'anno 2010 saranno fissati mediante l'applicazione della seguente formula:

$$COR_{2010} = COR_{2008} * (1 + I_{2009} - X) * (1 + I_{2010} - \bar{X})$$

dove i termini assumono il medesimo significato descritto nel paragrafo 11.2.

- 11.4 Alcuni operatori nelle osservazioni al primo documento per la consultazione, hanno evidenziato la necessità di tenere conto, nella determinazione del costo operativo riconosciuto, dei costi operativi emergenti derivanti dall'espansione della rete di trasporto o dalla variazione del quadro normativo di riferimento. La formula proposta nel primo documento per la consultazione, infatti, tenderebbe a sottostimare i recuperi di efficienza ottenuti dagli operatori, in quanto il costo effettivo del 2008 include tale tipologia di costi.
- 11.5 L'osservazione di cui al precedente paragrafo 11.4 non si ritiene condivisibile in quanto i criteri tariffari consentono il riconoscimento implicito dei costi operativi emergenti; in particolare si evidenzia che, ai fini del calcolo del *profit sharing*, il livello dei costi operativi riconosciuti viene corretto tenendo conto dell'effetto volume.
- 11.6 Per quanto riguarda le imprese che hanno avviato l'attività di trasporto nel secondo periodo di regolazione e hanno completato la fase di avviamento si propone di mantenere i criteri di cui all'articolo 5 della deliberazione n. 166/05 e pertanto si propone di definire il livello dei costi operativi riconosciuti per l'anno

2010 sulla base dei costi effettivi sostenuti nell'anno base di riferimento (2008). Al riguardo si evidenzia che, dai costi effettivamente sostenuti nell'anno base di riferimento, devono essere esclusi i costi del personale di avviamento e i maggiori oneri riconducibili all'utilizzo di personale di supporto temporaneo.

- 11.7 Nelle osservazioni al primo documento per la consultazione un operatore ha evidenziato la necessità di integrare il dato desumibile dai bilanci di esercizio, al fine di tenere conto dei costi di manutenzione non ricorrenti, quali ad esempio i costi di ispezione delle condotte¹².
- 11.8 L'Autorità non ritiene condivisibile tale richiesta in quanto tale attività rientra nelle attività di ordinaria manutenzione delle condotte.
- 11.9 Ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti per il terzo periodo di regolazione, l'Autorità intende limitare il mantenimento in capo alle imprese dei benefici derivanti dai maggiori recuperi di efficienza, residuati dal precedente periodo di regolazione, secondo un opportuno dimensionamento del recupero di produttività per il terzo periodo di regolazione (cfr. capitolo 19).
- 11.10 L'Autorità si riserva la possibilità di ridefinire, a partire dal quarto periodo regolatorio, la percentuale di ripartizione delle maggiori efficienze tra impresa regolata ed utenti del servizio: la percentuale attribuita alle imprese non potrà comunque essere superiore al 50%.

12 Trattamento del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione

- 12.1 L'Autorità nel primo documento per la consultazione ha manifestato l'intenzione di modificare i criteri di trattamento del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione, proponendo di escludere i costi di acquisto di tale gas dall'applicazione del *price cap* e di adottare un meccanismo di regolazione specifico per tale tipologia di costo, che tenesse conto della gestione del rischio associato alla volatilità del prezzo del gas.
- 12.2 Pertanto, nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha sottoposto all'applicazione della procedura *AIR* la definizione delle modalità di trattamento del gas per il funzionamento delle centrali di compressione ed ha individuato i seguenti obiettivi specifici ai fini della definizione dei nuovi criteri di regolazione:
 - a) incentivare la minimizzazione dei costi relativi all'acquisto del gas delle centrali di compressione;
 - b) assicurare una corretta ripartizione del rischio;
 - c) garantire la semplicità amministrativa (per gli operatori del sistema gas e per il regolatore).
- 12.3 A tale fine l'Autorità ha individuato le tre ipotesi alternative di seguito riassunte:

¹² In particolare l'operatore si è riferito alla cosiddetta attività di "lancio pig". I *pig* sono dispositivi elettronici dotati di sensori e strumentazioni che ispezionano le condotte per verificarne l'integrità.

- **Ipotesi A.1:** prevede l'inclusione dei costi per l'acquisto del gas di funzionamento delle centrali di compressione nella generalità dei costi operativi e l'aggiornamento attraverso l'applicazione del *price cap*, in continuità con quanto previsto per il secondo periodo di regolazione.
 - **Ipotesi A.2:** prevede l'allocazione in natura del gas delle centrali di compressione agli utenti del servizio (sulla base di una percentuale sull'immesso in rete); nel caso in cui si verificassero scostamenti tra le quantità allocate ed il consumo effettivo, è previsto un meccanismo di conguaglio attraverso l'applicazione di un corrispettivo.
 - **Ipotesi A.3:** prevede il riconoscimento in tariffa dei costi sostenuti per l'acquisto del gas di funzionamento delle centrali di compressione e l'introduzione di un sistema di incentivi di tipo *sliding scale* per la minimizzazione dei costi di acquisto del gas di funzionamento delle centrali di compressione; tale sistema consiste nell'applicazione di un meccanismo di premi o penalità nel caso in cui la spesa sostenuta dall'impresa di trasporto per la copertura dei costi di acquisto risulti rispettivamente inferiore o superiore all'obiettivo individuato dall'Autorità.
- 12.4 Alla luce delle osservazioni pervenute dagli operatori, che hanno evidenziato una sostanziale condivisione degli obiettivi specifici indicati nel primo documento per la consultazione, l'Autorità propone di adottare l'ipotesi A3, che prevede il riconoscimento in tariffa dei costi sostenuti per l'acquisto del gas di funzionamento delle centrali di compressione e l'introduzione di un sistema di incentivi di tipo *sliding scale* per il contenimento dei costi relativi all'acquisto del gas delle centrali di compressione.
- 12.5 L'Autorità, sulla base di una proposta dell'impresa maggiore di trasporto contenente i dati storici di consumo, la previsione dell'evoluzione degli assetti di rete e una stima dell'andamento del prezzo del gas, provvede a determinare il costo per l'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione, determinato in misura pari al prodotto tra la stima della quantità di gas necessaria al funzionamento delle centrali di compressione e il costo unitario obiettivo (*target*); si propone che tale costo obiettivo sia indicizzato al prezzo di acquisto del petrolio e dei suoi derivati.
- 12.6 Alla conclusione dell'anno termico, nel caso in cui il costo unitario effettivamente sostenuto dal trasportatore sia differente rispetto all'obiettivo individuato dall'Autorità, la relativa differenza è suddivisa tra l'impresa di trasporto e gli utenti della rete attraverso un meccanismo di *profit sharing*. Per il prossimo periodo di regolazione si propone una percentuale di *profit sharing* pari al 50%.
- 12.7 Pertanto, l'impresa di trasporto riceve un premio nel caso in cui i costi unitari sostenuti risultino inferiori all'obiettivo prefissato ed è, al contrario, soggetta ad una penalità nel caso la sua performance sia inferiore a quella prefissata dall'Autorità; gli utenti del servizio sostengono un costo pari al livello effettivo incrementato o ridotto in funzione rispettivamente dei premi o delle penalità applicate all'operatore.

- 12.8 Non si ritiene opportuno applicare il meccanismo di *profit sharing* ad eventuali scostamenti tra ricavi riconosciuti e i costi sostenuti dall'impresa di trasporto maggiore derivanti da una variazione tra la stima ed i consumi effettivi delle centrali di compressione in quanto i consumi delle centrali di compressione dipendono prevalentemente dagli assetti di rete e, pertanto, non sono direttamente controllabili da parte dell'impresa maggiore di trasporto.
- 12.9 I maggiori oneri o i risparmi conseguiti dall'impresa di trasporto per effetto di una variazione dei consumi effettivi delle centrali di compressione e la stima utilizzata nella definizione della corrispondente quota di ricavo saranno pertanto integralmente trasferiti agli utenti del servizio attraverso una correzione delle quota di ricavo negli anni successivi a quello considerato. Nella Tabella 4 è indicato un esempio semplificato del funzionamento del meccanismo proposto.

Tabella 4 – Esempio del funzionamento del meccanismo di *profit sharing* proposto per il trattamento del gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione¹³

		T	T+1	T+2
A	Quantità obiettivo	100	90	90
B	Costo unitario obiettivo	10	8	10
$C = A * B$	Quota ricavo riconosciuto	1000	720	900
D	Correzione anni precedenti	0	-190	90
$E = C + D$	Ricavi totali riconosciuti	1000	530	990
F	Quantità effettiva	90	90	100
G	Costo unitario effettivo	8	10	10
$H = (G - B) * 0,5 * F$	50% differenza prezzo	-90	90	0
$I = (F - A) * B$	Differenza volumi	-100	0	100
$L = F + G$	Correzione anno successivo	-190	90	100

- 12.10 Si ritiene opportuno prevedere inoltre un meccanismo che limiti l'entità dei premi e delle penalità ad un determinato ammontare stabilito dal regolatore (sistema tipo *cap and collar*). Si propone in particolare che il meccanismo di *profit sharing* sia applicato fino a quando lo scostamento tra il costo unitario effettivo e il costo unitario obiettivo sia compreso in un intervallo (positivo o negativo) di ampiezza pari al 10%.
- 12.11 Si propone che la componente di costo riconosciuto relativa all'acquisto del gas per il funzionamento delle centrali di compressione confluisca nella componente di ricavo di *capacity*.

¹³ L'esempio non considera l'eventuale applicazione del sistema *cap and collar*

S 9. Si concorda con la percentuale di ripartizione proposta nel meccanismo di profit sharing? In caso negativo, quale percentuale di ripartizione si propone e per quale motivo?

S 10. Quali criterio di indicizzazione del costo unitario obiettivo si ritiene opportuno applicare al fine di tenere conto della dinamica del prezzo del petrolio e dei suoi derivati sul costo di acquisto del gas naturale?

S 11. Si concorda con le percentuali di limitazione dei premi e delle penalità proposto? In caso negativo, quali percentuali si propongono e per quale motivo?

S 12. Si concorda con il criterio proposto di far confluire il costo riconosciuto per l'acquisto del gas di funzionamento delle centrali di compressione nella componente di ricavo di capacity? In caso negativo, quali criteri si propongono e per quale motivo?

13 Trattamento delle perdite di rete e del gas non contabilizzato

13.1 L'Autorità nel primo documento per la consultazione ha manifestato l'intenzione di introdurre un'unica modalità di trattamento dei quantitativi di gas non misurati, vale a dire delle perdite fisiche¹⁴ e contabili¹⁵ (di seguito: perdite di rete), anche al fine di introdurre sistemi di incentivi finalizzati, in particolare, a ridurre i costi di reintegro delle perdite di natura contabile¹⁶.

13.2 Alla luce degli esiti dell'istruttoria conoscitiva, avviata con la deliberazione VIS 41/08, l'Autorità ha individuato i seguenti interventi di regolazione:

- attribuire la responsabilità del servizio di misura del sistema di trasporto all'impresa maggiore di trasporto, anche al fine di introdurre meccanismi di efficientamento del livello di *GNC*¹⁷;
- trattare il *GNC* in modo analogo alle perdite fisiche della rete di trasporto, attribuendone la titolarità all'impresa maggiore di trasporto e prevedendo meccanismi di reintegro delle quantità o di riconoscimento dei relativi costi

¹⁴ I costi sostenuti dalle imprese di trasporto per il reintegro delle perdite fisiche di rete (consumi relativi al preriscaldamento degli impianti di riduzione e di regolazione della pressione presenti sulla rete di trasporto, perdite di rete per lavori di manutenzione e le perdite di rete dovute al trafilamento delle valvole) erano inclusi nella generalità dei costi operativi e pertanto soggetti ad aggiornamento attraverso l'applicazione del *price-cap*.

¹⁵ Le perdite di natura "contabile", derivanti dalle indeterminatezze dei termini che costituiscono il bilancio della rete di trasporto, non sono state incluse nel calcolo della tariffa ma sono state allocate direttamente agli utenti del servizio di trasporto in proporzione ai volumi di gas prelevati nei punti di riconsegna della rete da ciascun utente.

¹⁶ Nel periodo 2004-2006 si è infatti registrato un andamento anomalo dei quantitativi di *GNC* caratterizzato da una crescita tendenziale e da una costanza di segno di valore positivo. Il successivo periodo (anno 2007 e primi mesi dell'anno 2008), pur registrando una riduzione in termini complessivi di *GNC*, ha confermato la costanza di segno.

¹⁷ Le proposte dell'Autorità in materia di regolazione del servizio di misura sono riportate nella Parte V del primo documento per la consultazione.

nell'ambito del servizio di bilanciamento; i criteri si applicano all'intero ambito della rete di trasporto indipendentemente dalla proprietà delle reti;

- perseguire la riduzione del livello del *GNC* entro livelli fisiologici in un periodo di tempo comparabile a quello necessario per gli interventi di adeguamento/manutenzione degli impianti di misura, eventualmente prevedendo l'introduzione di sistemi di incentivazione nell'ambito dei meccanismi di reintegro/riconoscimento di cui al punto precedente¹⁸.

13.3 Pertanto, nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha sottoposto all'applicazione della procedura *AIR* la definizione delle modalità di trattamento del gas relativo alle perdite di rete ed ha individuato i seguenti obiettivi specifici ai fini della definizione dei nuovi criteri di regolazione:

- a) minimizzare i costi relativi all'acquisto del gas per le perdite di rete;
- b) ricondurre il livello delle perdite di rete a valori fisiologici;
- c) neutralizzare l'impatto del *GNC* sulle posizioni di bilanciamento degli utenti del servizio;
- d) garantire la semplicità amministrativa (per gli operatori del sistema gas e per il regolatore).

13.4 A tale fine l'Autorità ha individuato le tre ipotesi alternative di seguito riassunte:

- **Ipotesi B.1:** prevede, in continuità con quanto avvenuto nel corso del secondo periodo di regolazione, l'attribuzione agli utenti delle perdite contabili su base giornaliera, in proporzione ai prelievi dei punti di riconsegna e il riconoscimento in tariffa all'impresa di trasporto dei costi sostenuti per le perdite fisiche di rete.
- **Ipotesi B.2:** prevede la definizione *ex ante* di una percentuale costante di perdite da attribuire su base giornaliera agli utenti del servizio. Lo scostamento tra le perdite effettive e quelle attribuite agli utenti è incluso nell'equazione di bilanciamento del trasportatore.
- **Ipotesi B.3:** prevede l'attribuzione delle perdite di rete all'impresa di trasporto e il riconoscimento dei costi sostenuti per il reintegro delle perdite sulla base di un corrispettivo applicato alla generalità degli utenti del servizio; il costo riconosciuto per il reintegro delle perdite contabili è ridotto progressivamente al fine di ricondurre il *GNC* entro livelli fisiologici in un periodo di tempo comparabile a quello necessario per l'adeguamento degli impianti di misura.

13.5 Alla luce delle osservazioni pervenute dagli operatori, che hanno evidenziato una sostanziale condivisione degli obiettivi specifici indicati dall'Autorità nel primo documento per la consultazione, l'Autorità propone di adottare l'ipotesi B2, che prevede la definizione *ex ante* di una percentuale costante di perdite (fisiche e contabili) da attribuire su base giornaliera agli utenti del servizio e di includere lo

¹⁸ Il livello fisiologico di *GNC* sarà definito in esito alle valutazioni sul piano di adeguamento degli impianti di misura del trasporto.

scostamento tra le perdite effettive e quelle attribuite agli utenti nell'equazione di bilanciamento del trasportatore.

- 13.6 La percentuale di incremento dei prelievi per gli utenti è fissata *ex-ante* su base temporale annuale o mensile ed è costante per tutti i giorni del periodo ed è determinata sulla base del valore atteso delle perdite.
- 13.7 La percentuale di incremento dei prelievi per gli utenti è aggiornata per il periodo successivo sulla base delle perdite attese e della differenza tra le perdite effettive e le perdite "reintegrate" nei periodi precedenti per cui la misura è disponibile.
- 13.8 Il bilanciamento su base giornaliera delle differenze tra perdite effettive e quelle risultanti dalle correzioni percentuali derivanti dal meccanismo descritto viene realizzato dall'impresa di trasporto con l'utilizzo delle risorse di flessibilità a sua disposizione (variazione di *line pack* e stoccaggio).
- 13.9 L'ipotesi B.2, attribuendo percentuali note *ex ante*, permette di neutralizzare nei riguardi degli utenti del servizio l'estrema variabilità del *GNC* su base giornaliera.
- 13.10 Nel corso del terzo periodo di regolazione, in previsione del completamento del piano di adeguamento degli strumenti di misura, l'Autorità intende introdurre dei meccanismi per incentivare la minimizzazione dei costi relativi alle perdite di rete; un possibile meccanismo prevede la fissazione ad inizio dell'anno termico di un livello di perdite obiettivo (*target*) che tenga conto di riportare il valore della componente *GNC* nell'arco, ad esempio, di un periodo regolatorio, in un intervallo di valori (positivi o negativi) prossimi allo zero. Il meccanismo premi/penalità potrebbe essere ulteriormente affinato con la verifica *ex post* dei consumi di gas effettivi e prevedendo che:
- sia riconosciuto all'impresa di trasporto, una quota di ricavo aggiuntiva nel caso in cui le perdite effettive siano inferiori al livello fissato dall'Autorità;
 - sia attribuita all'impresa di trasporto una parte dei maggiori costi nel caso in cui le perdite di gas siano superiori al livello fissato.
- 13.11 L'ipotesi B.2 è coerente con le proposte contenute nel documento per la consultazione DCO 3/09.

<p><i>S 13. Si concorda con i criteri proposti per il riconoscimento dei costi associati alle perdite di rete? In caso negativo, quali criteri si propongono e per quale motivo?</i></p>
--

14 Ricavi da bilanciamento della rete

- 14.1 Si conferma la previsione, in analogia con quanto previsto nel secondo periodo di regolazione, di considerare, in aggiunta ai ricavi di cui ai precedenti paragrafi, un'ulteriore componente di ricavo *RA*, pari al costo di acquisto riconosciuto degli strumenti e dei servizi necessari per il bilanciamento del sistema, determinata come somma dei costi relativi alle prestazioni di stoccaggio e del costo del capitale relativo ai volumi di gas immobilizzati a stoccaggio.

14.2 Ai fini del calcolo della componente *RA*, l'impresa di trasporto considera eventuali scostamenti tra il costo effettivamente sostenuto e il corrispondente valore riconosciuto nel ricavo *RA* per il precedente anno termico.

14.3 In merito all'ipotesi di introduzione di una tariffa per il servizio di dispacciamento presentata nel primo documento per la consultazione si propone di:

- prevedere che, nel momento in cui sarà attivata la regolazione dei servizi di bilanciamento¹⁹, la componente *RA* venga enucleata dalla tariffa di trasporto e valorizzata secondo criteri di mercato;
- non enucleare i costi di capitale relativi al servizio di dispacciamento e di bilanciamento del sistema, in quanto tali costi verrebbero comunque inclusi nei costi relativi all'attività di trasporto;
- non enucleare i costi di operativi relativi al servizio di dispacciamento e di bilanciamento del sistema, in quanto tali costi sono già remunerati nella tariffa di trasporto;

L'Autorità in ogni caso intende assicurare la coerenza tra le scelte adottate e la disciplina relativa agli obblighi di separazione amministrativa e contabile (*unbundling*), disposta con la deliberazione n. 11/07.

14.4 L'Autorità intende svolgere nel corso del prossimo periodo di regolazione opportuni approfondimenti per verificare:

- in un'ottica di ottimizzazione delle risorse necessarie al bilanciamento del sistema e di semplificazione procedurale, la possibilità di procedere ad un'acquisizione centralizzata (da parte dell'impresa maggiore di trasporto) delle risorse necessarie a garantire il bilanciamento operativo delle imprese di trasporto, anche al fine di garantire omogeneità dei criteri per la determinazione delle risorse;
- sulla base dei dati storici relativi alle prestazioni offerte dall'impresa di stoccaggio e della programmazione svolta dall'impresa maggiore di trasporto ai fini della sicurezza del sistema, e comunque d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, che le prestazioni del servizio siano commisurate alle effettive esigenze dell'impresa al fine di non limitare la disponibilità di prestazioni di erogazione di punta da stoccaggio;
- la possibilità che parte della capacità attualmente destinata all'impresa di trasporto per il servizio di bilanciamento operativo della rete, possa essere assegnata agli utenti del sistema su base interrompibile, ove questo non comprometta le prestazioni del servizio.

¹⁹ Documento per la consultazione "Possibili evoluzioni del servizio di bilanciamento nel mercato del gas naturale" (DCO 10/08) diffuso il 18 aprile 2008.

15 Ripartizione dei ricavi

- 15.1 Nel primo documento per la consultazione l’Autorità ha sottoposto all’applicazione della procedura *AIR* la modifica dei criteri di ripartizione dei ricavi di riferimento nella componenti di ricavo *capacity* e *commodity* ed ha individuato i seguenti obiettivi specifici ai fini della definizione dei nuovi criteri di regolazione:
- a) adottare un criterio di ripartizione dei ricavi che rifletta maggiormente la struttura dei costi del servizio, tenendo conto delle specificità di ciascuna impresa di trasporto;
 - b) ridurre il livello di incertezza relativo al recupero delle quote di ricavo riconducibili al capitale;
 - c) garantire la semplicità amministrativa (per gli operatori e per il regolatore).
- 15.2 A tale fine l’Autorità ha individuato le tre ipotesi alternative di seguito riassunte:
- **Ipotesi C.1:** prevede il mantenimento dell’attuale criterio di ripartizione dei ricavi, con una ripartizione tra componente *capacity* e componente *commodity* rispettivamente pari al 70% e al 30% del vincolo complessivo.
 - **Ipotesi C.2:** prevede l’adozione di un criterio di ripartizione dei ricavi che rifletta maggiormente la reale struttura dei costi del servizio di trasporto, attribuendo alla componente *capacity* e alla componente *commodity* rispettivamente il 90% e il 10% dei ricavi di riferimento.
 - **Ipotesi C.3:** prevede di suddividere i ricavi complessivi sulla base della struttura dei costi riconosciuti di ciascuna società di trasporto; in particolare, prevede di includere nella componente *capacity* i costi riconosciuti relativi alla remunerazione del capitale investito e agli ammortamenti, nonché i costi riconosciuti per l’acquisto del gas delle centrali di compressione, e di attribuire alla componente *commodity* i costi operativi.
- 15.3 L’Autorità ritiene opportuno proporre l’adozione dell’ipotesi C3, che prevede di suddividere i ricavi complessivi sulla base della struttura dei costi riconosciuti a ciascuna società di trasporto, in quanto consente di riflettere maggiormente la reale struttura dei costi del servizio di trasporto.
- 15.4 L’adozione dell’ipotesi C3, inoltre, permette di tenere conto delle disposizioni introdotte successivamente alla diffusione del primo documento per la consultazione, con il Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78²⁰, che prevede, all’articolo 3, comma 3, lettera a), l’introduzione nelle tariffe di trasporto di “misure di degressività, che tengano conto della struttura costi del servizio in ragione del coefficiente di utilizzo a valere dall’inizio del prossimo periodo di regolazione tariffaria del trasporto”.
- 15.5 Si evidenzia al riguardo che la proposta di adottare l’ipotesi di ripartizione C3, unitamente all’introduzione di un corrispettivo capacitivo per il servizio di

²⁰ Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 150 del 1 luglio 2009 – Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali.

misura, determina di fatto una maggiore degressività della tariffa rispetto al precedente periodo di regolazione.

S 14. Si ritiene condivisibile il criterio proposto per la ripartizione del vincolo ai ricavi? Se no, quale metodologia si propone e per quale motivo?

16 Criteri di incentivazione per lo sviluppo efficiente della rete di trasporto

- 16.1 In coerenza con l'obiettivo di garantire un'offerta tale da favorire lo sviluppo di un mercato concorrenziale e per garantire la promozione della sicurezza del sistema del gas attraverso la diversificazione tipologica e geografica delle fonti di approvvigionamento²¹, l'Autorità intende confermare nel terzo periodo di regolazione i criteri di incentivazione alla realizzazione di nuovi investimenti, attraverso una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale investito, confermando le tipologie di investimento, nonché le relative durate ed incrementi del tasso di remunerazione adottati nel secondo periodo di regolazione.
- 16.2 L'Autorità infatti ritiene opportuno incentivare lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto almeno fino al raggiungimento di una capacità tecnica di importazione che garantisca adeguati margini di flessibilità rispetto allo sviluppo della domanda e contribuire a creare le condizioni favorevoli allo sviluppo di un mercato concorrenziale, limitando in tal modo il rischio che il sistema possa in futuro riconoscere oneri per infrastrutture che rimarranno inutilizzate.
- 16.3 Nelle osservazioni al primo documento per la consultazione alcuni operatori hanno proposto di prevedere, in luogo di strumenti di incentivazione che garantiscano il ritorno dell'investimento al trasportatore anche in caso di mancato utilizzo della nuova capacità, lo svolgimento periodico da parte del trasportatore di procedure di *open season* volte a quantificare contestualmente il fabbisogno di nuova capacità di trasporto e le effettive disponibilità da parte di soggetti interessati a sostenere in modo vincolante gli investimenti necessari.
- 16.4 Al riguardo si evidenzia che tale procedura:
- non garantisce una situazione di fisiologico eccesso di offerta tipico dei settori effettivamente competitivi, inteso come differenza, rispetto alla domanda prevista, del volume complessivo di gas che può essere immesso in rete, e che rappresenta, entro opportuni limiti, una condizione necessaria per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e lo sviluppo della concorrenza;
 - nel caso di reti magliate (quale è il caso della rete di trasporto del gas), presenta notevoli complessità di implementazione in quanto non è possibile attribuire i costi di investimento ad uno specifico utente: la rete è infatti condivisa da una molteplicità di operatori e conseguentemente tutti gli utenti possono beneficiare di eventuali investimenti realizzati.

²¹ Motivazioni descritte nei paragrafi da 18.1 a 18.7 del primo documento per la consultazione

- 16.5 L'Autorità ritiene opportuno, al fine di garantire una convergenza dei criteri tariffari relativi al servizio di trasmissione elettrica e di trasporto di gas naturale, prevedere che la remunerazione delle immobilizzazioni in corso relative agli investimenti della rete nazionale di gasdotti (tipologie T4, T5 e T6) avvenga secondo criteri analoghi a quelli introdotti con la deliberazione 19 dicembre 2008, ARG/elt 188/08²², al fine di incentivare l'accelerazione dell'entrata in esercizio degli investimenti in sviluppo della capacità di trasporto. Il meccanismo, a carattere facoltativo, è accompagnato da un sistema di premi e penalità nel caso in cui l'impresa anticipi la conclusione dei lavori o, viceversa, non rispetti i termini fissati. Alle immobilizzazioni in corso relative alle tipologie T1, T2 e T3 non è riconosciuta alcuna componente di ricavo aggiuntiva.
- 16.6 Per quanto riguarda il trattamento delle spese di investimento derivanti da costi compensativi ed ambientali, si confermano i criteri enunciati nei paragrafi da 18.16 a 18.19 del primo documento per la consultazione, prevedendo che il vincolo si applichi in merito al riconoscimento dei:
- costi compensativi, esogeni al servizio, e comunque solo nella misura e ove questi siano previsti da normative nazionali e locali (ad es. opere di miglioramento di aree pubbliche concordate con gli enti locali che ospitano le infrastrutture di rete);
 - costi ambientali, unicamente nel caso in cui questi non siano previsti da normative locali e nazionali;
- 16.7 Si propone che la soglia da considerare ai fini della determinazione del livello efficiente di costi compensativi e ambientali sia fissata in un intervallo di valori compreso tra il 3% e il 6% dei costi infrastrutturali pertinenti all'investimento specifico.

S 15. Si condivide il meccanismo incentivante proposto al paragrafo 16.5 per la remunerazione delle immobilizzazioni in corso?

S 16. Quale valore percentuale, e per quali motivi, dovrebbe assumere la soglia da adottare per il riconoscimento dei costi compensativi e ambientali?

Indicatori di efficacia e individuazione del livello di costo efficiente

- 16.8 In relazione all'introduzione di indicatori di efficacia degli investimenti ai fini dell'incentivazione al potenziamento delle infrastrutture di trasporto del gas naturale²³, l'Autorità, in considerazione della complessità e della delicatezza del tema, intende avviare nel corso del terzo periodo di regolazione uno specifico procedimento che permetta di differenziare l'incentivo erogato a ciascun progetto di investimento sulla base di una valutazione quantitativa dei benefici apportati al sistema.

²² Articolo 3 della deliberazione 19 dicembre 2008 ARG/elt 188/08 – “Incentivo all'accelerazione dell'entrata in esercizio degli investimenti in trasmissione”

²³ Paragrafi da 18.10 a 18.15 del primo documento per la consultazione.

16.9 Analogamente a quanto indicato nel paragrafo 16.8, anche ai fini dell'individuazione del livello di costo efficiente nella realizzazione dei nuovi investimenti²⁴, l'Autorità intende procedere nel corso del terzo periodo di regolazione agli opportuni approfondimenti al fine di adottare un criterio di valorizzazione dei nuovi investimenti sulla base di costi standard (*MEAV Modern Equivalent Asset Value*).

S 17. Si condivide la proposta di rinviare a successivi provvedimenti la definizione delle metodologie per la determinazione dei costi standard e dell'indice di efficacia?

17 Criteri per la determinazione del vincolo sui ricavi per nuove imprese del trasporto

Nuove imprese di trasporto che realizzano infrastrutture di trasporto

17.1 Per le imprese che realizzano nuove reti, l'Autorità conferma i criteri per la determinazione dei ricavi di riferimento descritti nei paragrafi da 19.1 a 19.6 del primo documento per la consultazione.

Nuove imprese di trasporto che si costituiscono a seguito di riclassificazione di tratti di rete di distribuzione

17.2 Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto venga a costituirsi a seguito di una riclassificazione di tratti di rete considerati ai fini della determinazione della tariffa di distribuzione, l'Autorità conferma i criteri per la determinazione dei ricavi di riferimento descritti nei paragrafi da 19.7 a 19.11 del primo documento per la consultazione, ad eccezione di quanto riportato al secondo alinea del paragrafo 19.9 in quanto, assumendo come riferimento l'anno solare per la determinazione delle tariffe di trasporto, non è più necessario alcun riproporzionamento del vincolo sui ricavi di trasporto al fine di evitare un duplice riconoscimento dei costi.

18 Criteri per l'aggiornamento annuale dei parametri tariffari

Aggiornamento in corso di periodo regolatorio del capitale investito riconosciuto

18.1 Ai fini dell'aggiornamento in corso di periodo di regolazione della quota parte dei ricavi riconducibile al capitale investito riconosciuto, si confermano i criteri per la rideterminazione del *CIR* indicati nei paragrafi 20.1 e 20.2 del primo documento per la consultazione.

Aggiornamento in corso di periodo regolatorio degli ammortamenti

²⁴ Paragrafi da 18.21 a 18.34 del primo documento per la consultazione.

- 18.2 Ai fini dell'aggiornamento in corso di periodo di regolazione della quota parte dei ricavi riconducibile agli ammortamenti, si confermano i criteri indicati nel paragrafo 20.3 del primo documento per la consultazione.

Aggiornamento in corso di periodo regolatorio della maggiore remunerazione derivante dai nuovi investimenti

- 18.3 Ai fini dell'aggiornamento in corso di periodo di regolazione della componente di ricavo addizionale riconosciuta ai nuovi investimenti che saranno realizzati nel corso del terzo periodo di regolazione a partire dall'esercizio 2009, si confermano i criteri indicati nel precedente paragrafo 18.1.

Aggiornamento in corso di periodo regolatorio del corrispettivo unitario variabile CV

- 18.4 L'Autorità conferma i criteri indicati nei paragrafi 20.7, 20.8 e 20.10 del primo documento per la consultazione; pertanto propone di aggiornare il corrispettivo unitario variabile *CV*, attraverso il criterio del *price cap* secondo la seguente formula:

$$CV_t = CV_{t-1} * (1 + I_{t-1} - X + Y)$$

dove:

- I_{t-1} è il tasso di variazione medio annuo, riferito ai 12 mesi precedenti dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'Istat;
 - *X-factor* è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività, ed è definito secondo i criteri indicati nel successivo capitolo 19.
 - *Y* è il parametro relativo a variazioni dei vincoli sui ricavi in relazione a costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali ed a mutamenti del quadro normativo.
- 18.5 L'eventuale quota di ricavo riconducibile ai costi operativi inclusa nella componente di ricavo *capacity* è aggiornata con i medesimi criteri descritti nel paragrafo 18.4.
- 18.6 Si evidenzia infine che, nelle osservazioni al documento per la consultazione, è stato richiesto di adeguare il corrispettivo unitario variabile *CV* nel corso del periodo di regolazione, al fine di riconoscere alle imprese di trasporto i costi operativi emergenti derivanti dalla espansione della rete di trasporto. In particolare, un operatore ha proposto di prevedere il riconoscimento parametrico di detti costi, stimati pari all'1% del valore degli investimenti realizzati.
- 18.7 Non si ritiene condivisibile tale proposta, in quanto non sono state fornite evidenze della relazione tra il valore degli investimenti realizzati e l'entità dei costi operativi emergenti; in particolare non è stata fornita alcuna giustificazione della soglia proposta (1%).
- 18.8 Peraltro gli attuali criteri di regolazione prevedono già un riconoscimento implicito dei costi operativi emergenti in quanto le imprese di trasporto possono trattenere i maggiori ricavi derivanti dalla crescita dei quantitativi di gas immessi

in rete (effetto volume). In via residuale, qualora il meccanismo di riconoscimento implicito non sia sufficiente a garantire la copertura dei costi emergenti associati alla realizzazione di investimenti relativi alle tipologie T5 e T6, è previsto un riconoscimento dei costi addizionali, secondo i criteri di cui all'articolo 4, comma 5 della deliberazione n. 166/05.

S 18. Si ritiene condivisibile il criterio proposto per il riconoscimento dei costi operativi emergenti? In caso contrario, quale metodologia si propone e per quale motivo?

Fattore correttivo per la garanzia dei ricavi di riferimento

18.9 Ai fini della determinazione del fattore correttivo per la garanzia dei ricavi di riferimento, l'Autorità intende confermare i criteri già adottati nel secondo periodo di regolazione, come peraltro indicato nel paragrafo 20.14 del primo documento per la consultazione.

18.10 L'Autorità ritiene opportuno che il fattore correttivo della rete nazionale di gasdotti sia determinato tenendo conto dei costi addizionali sostenuti dall'impresa maggiore di trasporto per l'acquisto del gas di funzionamento delle centrali di compressione ed in particolare si prevede che:

- il riconoscimento dei costi addizionali fissati per gli anni termici 2005-2006 e 2006-2007 avvenga attraverso la determinazione del fattore correttivo relativo all'anno termico 2007-2008 (e pertanto siano considerati nel calcolo delle tariffe relative all'anno 2010);
- il riconoscimento dei costi addizionali dei successivi due anni termici (2007-2008 e anno solare 2009) avvenga attraverso la determinazione del fattore correttivo relativo all'anno termico 2008-2009 (e pertanto siano considerati nel calcolo delle tariffe relative all'anno 2011).

S 19. Si concorda con le modalità proposte per la determinazione del fattore correttivo? Se no, per quali motivi e quali criteri si propongono?

19 Criteri per la fissazione dell'X-factor

19.1 L'Autorità, nel primo documento per la consultazione, ha proposto di modificare il criterio di definizione del coefficiente di recupero di produttività, al fine di perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- a) incrementare l'efficienza delle imprese;
- b) assicurare la coerenza tra il coefficiente di recupero di produttività e i differenti margini di efficientamento delle imprese;
- c) garantire la semplicità applicativa.

19.2 La proposta di modifica del criterio di definizione del recupero di produttività è stata sottoposta all'applicazione della procedura AIR e pertanto sono state individuate le tre ipotesi alternative di seguito riassunte:

- **Ipotesi D.1:** prevede il mantenimento dell'attuale criterio di determinazione di un recupero di produttività unico per tutte le imprese che operano nel settore del trasporto del gas.
 - **Ipotesi D.2:** prevede l'applicazione di un coefficiente di recupero di produttività distinto per impresa, applicando a ciascuna di esse il medesimo criterio (ad esempio dimensionando il coefficiente di recupero di produttività in modo da assorbire il *profit sharing* in uno specifico periodo temporale);
 - **Ipotesi D.3:** prevede l'applicazione di un coefficiente di recupero di produttività differenziato per impresa come nell'ipotesi D.2, definito sulla base del grado di efficienza relativa degli operatori.
- 19.3 L'Autorità, nel primo documento per la consultazione, aveva ritenuto preferibile l'ipotesi D.3 in quanto particolarmente efficace sotto i profili dell'incentivazione di comportamenti efficienti da parte delle imprese.
- 19.4 L'implementazione di tale ipotesi tuttavia risulta particolarmente complessa per la necessità di tenere conto dell'impatto di variabili esogene, quali le caratteristiche morfologiche del territorio servito, nella determinazione della frontiera di efficienza.
- 19.5 Si propone pertanto di adottare l'ipotesi D.2 in quanto garantisce una maggiore semplicità gestionale. In particolare si propone di definire un coefficiente di recupero di produttività distinto per impresa in modo da riassorbire il *profit sharing* in un periodo di 8 anni (due periodi di regolazione), in analogia con quanto previsto per il servizio di rigassificazione del gas naturale.
- 19.6 Nel caso in cui l'impresa di trasporto non sia stata in grado di conseguire alcun ulteriore recupero di produttività rispetto all'obiettivo attribuito dall'Autorità nel secondo periodo di regolazione (e pertanto il *profit sharing*, calcolato secondo i criteri di cui al paragrafo 11.2, sia nullo), si propone di fissare il coefficiente di recupero di produttività pari a zero.
- 19.7 Al riguardo va considerato che anche nel caso della definizione di un coefficiente di recupero di produttività pari a zero l'impresa di trasporto è comunque incentivata a contenere i propri costi, in quanto per effetto della metodologia del *price cap* può trattenere eventuali recuperi di efficienza ottenuti nel corso del periodo di regolazione.
- 19.8 Si propone di fissare il recupero di produttività pari a zero anche per le nuove imprese di trasporto che completano la fase di avviamento, in quanto i costi operativi di tali imprese nei primi anni di operatività sono stati determinati sulla base delle proposte degli operatori e pertanto non costituiscono un dato affidabile sulla base del quale fissare l'entità del *profit sharing* e, conseguentemente, del coefficiente di recupero di produttività.
- 19.9 Per quanto riguarda le nuove imprese di trasporto che, a partire dall'anno 2010, si costituiscono a seguito di riclassificazione di tratti di rete di distribuzione e sono state riclassificate ai sensi delle disposizioni di cui al decreto ministeriale 29 settembre 2005, ai fini di assicurare il principio di invarianza dei costi, si propone di applicare il coefficiente di recupero di produttività previsto per il settore della distribuzione.

S 20. Si concorda con il criterio proposto per la determinazione del coefficiente di recupero di produttività? In particolare, si condivide il periodo indicato per il riassorbimento del profit sharing? In caso contrario, quale valore si propone e per quali motivi?

S 21. Si concorda con la proposta di fissare il coefficiente di recupero di produttività pari a zero per le imprese che presentano costi effettivi superiori ai costi riconosciuti? In caso contrario, quali criteri si propongono e per quali motivi?

S 22. Si concorda con la proposta di applicare il coefficiente di recupero di produttività previsto per il settore della distribuzione alle nuove imprese di trasporto che si costituiscono a seguito di riclassificazione di tratti di rete di distribuzione? In caso contrario, quali criteri si propongono e per quali motivi?

PARTE III

STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TARIFFARIA

20 La struttura tariffaria

Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale

20.1 L'Autorità propone di mantenere la medesima struttura tariffaria adottata per il precedente periodo di regolazione, prevedendo che l'impresa di trasporto applichi all'utente del servizio di trasporto continuo su base annuale la tariffa T calcolata secondo la seguente formula:

$$T = (K_e * CP_e) + (K_u * CP_u) + (K_r * CR_r) + E * (CV + CV^P);$$

dove:

- K_e è la capacità conferita all'utente nel punto di entrata e della rete nazionale di gasdotti, espressa in metri cubi/giorno;
- CP_e è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto sulla rete nazionale di gasdotti, relativo ai conferimenti nel punto di entrata e della rete nazionale di gasdotti, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- K_u è la capacità conferita all'utente nel punto di uscita u della rete nazionale di gasdotti, espressa in metri cubi/giorno;
- CP_u è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto sulla rete nazionale di gasdotti, relativo ai conferimenti nel punto di uscita u della rete nazionale di gasdotti, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- K_r è la capacità conferita all'utente nel punto di riconsegna r delle reti regionali di gasdotti, espressa in metri cubi/giorno;
- CR_r è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto sulle reti regionali, relativo ai conferimenti nel punto di riconsegna r delle reti regionali di gasdotti, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- E è l'energia associata al gas immesso in rete, espressa in gigajoule;
- CV è il corrispettivo unitario variabile, espresso in euro/gigajoule;
- CV^P è il corrispettivo integrativo unitario variabile, espresso in euro/gigajoule.

I corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti

20.2 L'Autorità intende confermare, anche per il terzo periodo di regolazione, l'adozione di un modello tariffario *entry-exit*, in coerenza con le disposizioni normative italiane (articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00) e con gli orientamenti espressi in ambito europeo.

20.3 In particolare l'Autorità intende confermare:

- ai fini della determinazione del costo unitario di trasporto associato ai percorsi inclusi nella matrice *entry-exit*, l'adozione di un criterio basato sul costo medio, in continuità con quanto previsto nel precedente periodo di regolazione;
 - la percentuale di ripartizione (50:50) dei ricavi associati alla rete nazionale di gasdotti tra i corrispettivi di entrata e i corrispettivi di uscita.
- 20.4 Al fine di promuovere ulteriormente la concorrenza nel settore del gas, l'Autorità ritiene opportuno proporre alcune semplificazioni al modello tariffario *entry-exit* adottato, prevedendo di rivedere la definizione delle aree di uscita in modo da renderle coerenti con le aree geografiche di applicazione (ambiti tariffari) definite con la deliberazione ARG/gas 159/08. Al riguardo si evidenzia che una modifica delle aree di uscita comporta la rideterminazione di tutti i costi di tratta utilizzati nell'algoritmo di calcolo dei corrispettivi della rete nazionale di gasdotti²⁵, con un conseguente impatto anche sui corrispettivi di entrata.
- 20.5 Al fine di fornire un segnale efficiente all'utilizzo delle infrastrutture di trasporto del gas, l'Autorità intende svolgere, nel corso del terzo periodo di regolazione, opportuni approfondimenti in merito a possibili modifiche e affinamenti della metodologia di calcolo per la determinazione dei corrispettivi di capacità, ed in particolare in merito alla possibilità di revisione della percentuale di ripartizione dei ricavi associati alla rete nazionale di gasdotti tra i corrispettivi di entrata e i corrispettivi di uscita.

S 23. Si condivide la proposta di ridefinire le aree di uscita in modo da renderle coerenti con gli ambiti della distribuzione del gas? In caso contrario, quali criteri si propongono e per quali motivi?

I corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto

- 20.6 Nel corso del secondo periodo di regolazione l'Autorità ha introdotto, al fine di ridurre gli ostacoli alla promozione del mercato, un unico corrispettivo regionale valido su tutto il territorio nazionale, in modo da evitare che l'utente, nel caso di servizi di trasporto che implicino l'accesso a più reti regionali, sia tenuto a corrispondere a più soggetti il corrispettivo di capacità di trasporto regionale.
- 20.7 L'Autorità intende confermare anche per il terzo periodo di regolazione un corrispettivo di capacità per il trasporto sulla rete regionale a francobollo, non differenziato in funzione dei quantitativi di gas prelevato o delle caratteristiche dimensionali del punto di riconsegna, nel rispetto dei vincoli imposti dal decreto legislativo n. 164/00.
- 20.8 In continuità con quanto previsto dalla deliberazione n. 166/05 si propone un corrispettivo che si riduce in proporzione alla distanza per i punti di riconsegna che distano meno di 15 km dalla rete nazionale di gasdotti.

²⁵ Articolo 11, comma 2, lettera a) della deliberazione n. 166/05.

20.9 Anche per il terzo periodo di regolazione sono confermate le previsioni di riduzioni dei corrispettivi nei casi di avviamenti e prelievi concentrati in periodi fuori punta.

Modifica dei criteri di copertura dei costi di trasporto nei punti di riconsegna della rete regionale e nei punti di uscita della rete nazionale

20.10 In merito alle proposte presentate dall'Autorità relativamente alla modifica dei criteri di conferimento della capacità di trasporto su rete regionale riportate nel primo documento per la consultazione²⁶ gli operatori hanno evidenziato una generale contrarietà. Le critiche hanno evidenziato in particolare che il meccanismo proposto:

- non permetterebbe agli utenti di poter utilizzare le proprie leve per ottimizzare le capacità conferite, i cui valori sarebbero al contrario imposti dai criteri dell'Autorità con un riferimento non aggiornato, rappresentato dai consumi dell'anno precedente;
- sarebbe discriminatorio nei riguardi dei clienti industriali diretti perché non potrebbero modulare il loro prelievo in base alle proprie esigenze (riduzione dei cicli produttivi, ecc.);
- sarebbe discriminatorio nei riguardi dei clienti industriali indiretti poiché i profili di prelievo di cui alla deliberazione n. 17/07 sono riferiti all'inverno medio, e la sua applicazione genererebbe pertanto un sovvenzionamento incrociato con i clienti domestici, ai quali sarebbero allocati i costi relativi all'inverno medio;
- determinerebbe un'allocazione del costo di trasporto in funzione dell'affollamento di utenti nel punto di riconsegna;
- non permetterebbe all'utente del servizio, al contrario della situazione attuale, di conoscere *ex ante* il costo del trasporto;
- non risolverebbe comunque il problema dei subentri, determinato dalla mancata pubblicazione delle informazioni relative alla catena commerciale (utente del servizio di trasporto, utente del servizio di distribuzione, società di vendita);
- non risolverebbe il problema delle allocazioni, che andrebbe risolto con l'adozione di opportuni algoritmi, ed anzi ne estenderebbe i medesimi problemi al processo di assegnazione di capacità;
- sarebbe di impossibile implementazione, almeno per il prossimo anno termico 2009-2010, in quanto l'applicazione del metodo comporterebbe modifiche ai sistemi informativi e il coinvolgimento di circa 300 imprese di distribuzione, portando alla paralisi del sistema di trasporto, oltre che ad un aumento ingiustificato dei costi;
- non fornirebbe corretti segnali all'impresa di trasporto in merito ai fabbisogni del mercato.

²⁶ Paragrafi da 22.23 a 22.27 del primo documento per la consultazione.

- 20.11 L'Autorità non condivide le osservazioni ricevute descritte nel precedente paragrafo 20.10, ad eccezione di quelle relative alla tempistica di implementazione del nuovo sistema, in quanto:
- l'impegno di capacità sulla base del quale deve essere garantita la copertura dei costi di rete deve riflettere la fisicità degli allacciamenti e delle interconnessioni e non l'aleatorietà del fabbisogno di capacità;
 - non si ritiene condivisibile che i venditori o gli utenti che riforniscono i clienti industriali possano mettere in atto azioni di arbitraggio relativamente ai costi delle infrastrutture regolate che comunque devono, obbligatoriamente, essere assicurati;
 - i segnali allo sviluppo efficiente della rete devono essere forniti dalle regole inerenti gli allacciamenti piuttosto che dalle condizioni di esercizio delle reti, che per loro natura sono caratterizzate da spiccata variabilità;
 - ai fini della definizione delle offerte commerciali è sufficiente conoscere i criteri di trasferimento dei costi in luogo della loro precisa entità.
- 20.12 Pertanto, nonostante le osservazioni pervenute, l'Autorità, al fine di perseguire l'obiettivo di semplificazione dei meccanismi tariffari in una logica pro-competitiva, di garantire maggior aderenza ai costi, ed in un'ottica di assicurare maggiore trasparenza, ritiene opportuno sottoporre a consultazione modifiche alle modalità di copertura dei costi di trasporto relativi ai punti di uscita dalla rete nazionale di gasdotti e ai punti di riconsegna della rete regionale.
- 20.13 Tenuto conto del rilevante impatto che tali modifiche (descritte nei seguenti paragrafi) potrebbero avere sui flussi informativi degli operatori del settore, sulle modalità di conferimento ed erogazione del servizio di trasporto (e di conseguenza sulla relativa contrattualistica), l'Autorità intende avviare un procedimento finalizzato alla modifica dei criteri di allocazione, in modo da consentire (entro l'anno solare 2011) l'avviamento della nuova regolazione.
- 20.14 Per il periodo di conferimento ottobre 2009-settembre 2010, rimangono in vigore le attuali regole, disciplinate dai criteri di cui alla deliberazione n. 137/02.
- 20.15 Il presupposto per l'applicazione della nuova disciplina proposta è che nei punti di uscita e di riconsegna della rete di trasporto non vi siano vincoli di capacità. L'impresa di trasporto provvede al potenziamento della rete sulla base dell'evoluzione stimata dei prelievi sulla propria rete come comunicata dai titolari dei punti di riconsegna (imprese di distribuzione e clienti finali allacciati direttamente alla rete di trasporto) e sulla base delle richieste di allacciamento.
- 20.16 L'Autorità, al fine di superare le problematiche evidenziate nel paragrafo 20.10, intende valutare la possibilità di introdurre, a partire dall'anno 2011, le seguenti modifiche ai criteri di copertura dei costi di trasporto:
- ad inizio anno termico, l'impresa di trasporto pubblica per ciascun punto di riconsegna i della rete di trasporto, le capacità massime utilizzate su base giornaliera nell'anno solare precedente, eventualmente modificate per tenere conto dell'effetto delle previsioni climatiche (K_{Ri});

- l'impresa di trasporto determina i corrispettivi unitari di capacità CR_r e CP_u considerando le capacità massime di trasporto utilizzate su base giornaliera nell'anno precedente di cui al precedente alinea;
- per ciascun punto di riconsegna i della rete di trasporto, l'impresa di trasporto calcola le quote di ricavo di competenza del corrispettivo di trasporto regionale e del corrispettivo di uscita dalla rete nazionale di gasdotti (rispettivamente RR_i e RU_i);
- nel caso di un punto di riconsegna che alimenta un impianto di distribuzione le quote di ricavo sono fatturate dall'impresa di trasporto all'impresa di distribuzione titolare del punto di riconsegna e sono calcolate:
 - o con riferimento alla quota di ricavo RR_i relativa alla rete regionale, come prodotto della capacità K_{Ri} per il corrispettivo di capacità regionale CR_r ;
 - o con riferimento alla quota RU_i relativa all'uscita da rete nazionale, come prodotto della capacità K_{Ri} per il corrispettivo di capacità nazionale CP_u ;
- nel caso di un punto di riconsegna che alimenta un cliente diretto le quote di ricavo sono fatturate dall'impresa di trasporto alla società di vendita che fornisce il cliente titolare del punto di riconsegna e sono calcolate:
 - o con riferimento alla quota RR_i relativa alla rete regionale, come prodotto della capacità K_{Ri} per il corrispettivo di capacità regionale CR_r ;
 - o con riferimento alla quota RU_i relativa all'uscita da rete nazionale, come prodotto della capacità K_{Ri} per il corrispettivo di capacità regionale CP_u ;
- nel caso di un punto di riconsegna di nuova realizzazione per il quale non sono disponibili dati di capacità a consuntivo, l'impresa di trasporto considera la capacità indicata nel contratto di allacciamento.

20.17 L'impresa di distribuzione fattura alle società di vendita le quote di ricavo ripartendole sulla base della capacità massima giornaliera associata ai clienti finali serviti (di seguito: capacità standard di riconsegna) determinata:

- a partire dal profilo di prelievo standard per i clienti finali non misurati giornalmente; il profilo di prelievo dei clienti finali allacciati alle reti di distribuzione è determinato dalle imprese di distribuzione, sulla base dei criteri individuati dalla deliberazione 2 febbraio 2007, n. 17/07²⁷; in alternativa possono essere valutati profili di prelievo definiti con riferimento ad un inverno rigido.
- a partire dai volumi effettivi per i clienti finali misurati giornalmente.

In tal modo il costo di trasporto relativo ai punti di uscita della rete nazionale e ai punti di riconsegna della rete regionale è allocato in quota fissa attraverso un'integrazione della tariffa di distribuzione.

20.18 In alternativa all'utilizzo dei profili di prelievo, ai fini del trasferimento del costo di trasporto alle società di vendita potrebbe essere previsto, in luogo del

²⁷ Delibera 2 febbraio 2007, n. 17/07 "Definizione di profili di prelievo standard e categorie d'uso del gas, di cui all'articolo 7 della deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 29 luglio 2004, n. 138/04, anche ai fini della riforma del bilanciamento del gas".

corrispettivo capacitivo descritto nel precedente paragrafo 20.17, un corrispettivo variabile applicato ai volumi riconsegnati ai clienti finali; a fine anno, al fine di garantire l'esatta copertura dei costi sostenuti dalle imprese di distribuzione, si potrebbe prevedere l'introduzione di un meccanismo di compensazione, gestito dalla Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico.

20.19 In allegato 1 è riportato uno schema che riassume le modifiche proposte per la copertura del costo di trasporto relativo alla rete regionale e all'uscita dalla rete nazionale di gasdotti.

S 24. Quali criticità si rilevano in merito alla metodologia proposta per la copertura dei costi di trasporto relativi ai punti di uscita della rete nazionale e ai punti di riconsegna della rete regionale di trasporto?

Tariffe infrannuali

20.20 L'Autorità ha introdotto nel corso del secondo periodo di regolazione corrispettivi e conferimenti di capacità di trasporto su base continua per periodi inferiori all'anno, limitandone l'applicazione ai punti di entrata interconnessi con l'estero e ai punti di entrata interconnessi con terminali di Gnl. Si è inteso in tal modo fornire incentivi ai soggetti che stipulano contratti di approvvigionamento di tipo *spot*.

20.21 A tale proposito l'Autorità ha definito coefficienti moltiplicativi (o di periodo) da applicare ai corrispettivi di capacità annuali, dimensionati in ragione della durata del conferimento e della stagionalità dello stesso, prevedendo transitoriamente per un periodo di due anni termici coefficienti moltiplicativi inferiori per i mesi invernali, al fine di massimizzare le importazioni nei periodi critici per l'approvvigionamento del sistema.

20.22 Nel primo documento per la consultazione, l'Autorità ha confermato²⁸ per il terzo periodo di regolazione la previsione di corrispettivi infrannuali nei punti di entrata interconnessi con l'estero e con terminali di Gnl, prevedendo di allineare i coefficienti moltiplicativi estivi con quelli invernali al fine di tenere conto della minore disponibilità di capacità nel periodo invernale (e pertanto del maggiore valore di mercato).

20.23 Nelle osservazioni al primo documento per la consultazione alcuni operatori hanno richiesto di:

- a) estendere l'applicazione di corrispettivi e di conferimenti di capacità infrannuale nei punti di entrata ed uscita interconnessi con infrastrutture di stoccaggio del gas;
- b) dimensionare i coefficienti moltiplicativi sulla base della metodologia del *Peak Load Pricing*²⁹.

²⁸ Paragrafi da 22.33 a 22.35 del primo documento per la consultazione.

²⁹ La metodologia, basata sui *Ramsey Prices*, prevede che nel caso di un bene o servizio caratterizzato da variabilità temporale della domanda e da costi marginali decrescenti i prezzi dovrebbero essere tanto più alti quanto minore è l'elasticità della domanda al prezzo e viceversa.

- 20.24 Riguardo a quanto indicato alla lettera a) del precedente paragrafo 20.23, si evidenzia che i corrispettivi infrannuali sono stati introdotti al fine di massimizzare le importazioni nei periodi critici per l’approvvigionamento del sistema. L’estensione dei conferimenti infrannuali ai punti di entrata ed uscita interconnessi con infrastrutture di stoccaggio del gas non fornirebbe alcun vantaggio per l’approvvigionamento del sistema nel periodo di punta della domanda.
- 20.25 Riguardo a quanto indicato alla lettera b) del paragrafo 20.23, sebbene si ritenga condivisibile in linea di principio la proposta di definire i coefficienti moltiplicativi secondo la metodologia del *Peak Load Pricing*, si ritiene opportuno procedere ad un implementazione graduale di tale principio, prevedendo un allineamento dei coefficienti estivi e invernali nel prossimo periodo di regolazione.
- 20.26 Alla luce di quanto sopra indicato si propone di dimensionare per il terzo periodo di regolazione i coefficienti moltiplicativi secondo i seguenti criteri:
- con riferimento alla durata del periodo di conferimento, prevedere che i coefficienti siano inversamente proporzionali alla durata del conferimento (minore è il periodo di conferimento, maggiore è il valore del coefficiente), in modo da privilegiare, a garanzia della sicurezza del sistema, i contratti di approvvigionamento di durata maggiore, massimizzando la saturazione delle capacità di trasporto nei punti di immissione con i quantitativi relativi a tali contratti;
 - con riferimento alla stagionalità del periodo, prevedere un allineamento tra i coefficienti invernali ed estivi, in modo da contemperare le esigenze di sicurezza del sistema con una maggiore *cost reflectivity*.
- 20.27 Si riporta nella tabella seguente la proposta di articolazione dei coefficienti di periodo per la determinazione dei corrispettivi infrannuali.

Mese	Coefficienti moltiplicativi del corrispettivo mensile			
	Annuo	Semestrale	Trimestrale	Mensile
Ott	1	1,1	1,2	1,4
Nov	1	1,1	1,2	1,4
Dic	1	1,1	1,2	1,4
Gen	1	1,1	1,2	1,4
Feb	1	1,1	1,2	1,4
Mar	1	1,1	1,2	1,4
Apr	1	1,1	1,2	1,4
Mag	1	1,1	1,2	1,4
Giu	1	1,1	1,2	1,4
Lug	1	1,1	1,2	1,4
Ago	1	1,1	1,2	1,4
Set	1	1,1	1,2	1,4

S 25.: Ritenete condivisibili i valori dei coefficienti moltiplicativi sopra esposti? In alternativa, quali coefficienti ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

Tariffe per il servizio di trasporto interrompibile

- 20.28 L'Autorità intende confermare anche per il terzo periodo di regolazione la previsione di servizi di trasporto interrompibili nei punti di entrata interconnessi con l'estero.
- 20.29 L'Autorità intende confermare i criteri utilizzati per la determinazione della riduzione tariffaria associata alla capacità interrompibile, nel rispetto del principio generale di assicurare che l'entità della riduzione sia congruente con il rischio associato all'interruzione del servizio e propone che l'entità della riduzione sia proposta dall'impresa di trasporto, nel rispetto di tale principio.
- 20.30 Ai fini dell'assegnazione della capacità non si ritiene opportuno ricorrere a procedure concorsuali in quanto gli eventuali benefici derivanti da una corretta definizione del valore della capacità interrompibile sono più che compensati dagli oneri amministrativi e gestionali derivanti dall'implementazione delle procedure concorsuali.
- 20.31 Al fine di garantire la massima trasparenza e neutralità del servizio, l'Autorità intende richiedere all'impresa di trasporto maggiore la pubblicazione dei criteri generali adottati per la determinazione delle capacità interrompibili e continue e della modalità con la quale viene determinata la riduzione da applicare al corrispettivo interrompibile.

S 26. Ritenete condivisibile il criterio proposto per la determinazione dei corrispettivi interrompibili? In alternativa, quali criteri ritenete opportuno adottare e per quali motivi?

Il corrispettivo unitario variabile

- 20.32 Si conferma il criterio che l'impresa maggiore di trasporto calcola il corrispettivo unitario variabile CV per il primo anno termico del periodo di regolazione dividendo la somma complessiva delle quote di ricavi RT^E di tutte le imprese di trasporto per l'energia associata ai volumi immessi nell'anno solare 2008 nella rete nazionale di gasdotti nei punti di entrata, esclusi i siti di stoccaggio, opportunamente normalizzati per quanto riguarda i prelievi dei clienti civili e tenuto conto dei volumi soggetti a riduzione del corrispettivo variabile.
- 20.33 Non si ritiene opportuno utilizzare quale riferimento per il calcolo dell'energia associata ai volumi immessi in rete il valore relativo agli ultimi dodici mesi disponibili, come richiesto nelle osservazioni al primo documento per la consultazione, in quanto:
- il periodo di riferimento per la determinazione del *driver* tariffario deve essere coerente con il periodo considerato per la determinazione dei costi riconosciuti;

- il livello di immissioni registrato in detto periodo risente particolarmente della congiuntura economica negativa registrata nell'anno 2009, e pertanto non è compatibile con l'evoluzione attesa delle immissioni nel corso del terzo periodo di regolazione.
- 20.34 Si conferma anche per il terzo periodo la riduzione dei corrispettivi CV e CV^P pari al 40% per il servizio di trasporto attraverso la sola rete nazionale di gasdotti (servizi di trasporto di transito), per il servizio su reti regionali di gasdotti senza transito attraverso la rete nazionale.
- 20.35 Il corrispettivo variabile integrativo del trasporto, CV^P , riconosciuto ai sensi della deliberazione n. 120/01 a fronte degli investimenti effettuati nel primo periodo di regolazione, continua ad essere applicato in modo da avere effetto per un periodo di sei anni dall'entrata in servizio delle opere relative.

21 Gestione e bilanciamento commerciale del servizio di trasporto

Unica controparte commerciale

- 21.1 Al fine di superare le problematiche di accesso al servizio³⁰ determinate dalla presenza di condizioni di servizio differenziate e dalla frammentazione dei rapporti tra gli utenti del servizio e le imprese di trasporto e che rappresentano un ostacolo allo sviluppo di un mercato concorrenziale³¹, l'Autorità intende prevedere nel corso del terzo periodo di regolazione l'individuazione di contenuti uniformi dei codici di rete delle imprese di trasporto (logica e naturale conseguenza dell'adozione di un corrispettivo di trasporto regionale unico a livello nazionale) e la definizione di un riferimento commerciale unico per gli utenti del servizio di trasporto; a tale proposito l'Autorità avvierà un confronto con gli operatori al fine di:
- definire il modello di funzionamento del processo commerciale (modalità di conferimento, nomina e allocazione, sottoscrizione dei contratti di trasporto, pubblicazione delle capacità, fatturazione dei corrispettivi, ecc...);
 - individuare gli strumenti gestionali necessari per la messa in esercizio del modello di cui sopra;
 - individuare le modalità per il riconoscimento dei costi dell'interfaccia commerciale.

³⁰ Evidenziate nel primo documento per la consultazione nei paragrafi da 23.1 a 23.4.

³¹ Con la deliberazione 31 luglio 2008, ARG/gas 104/08, l'Autorità ha avviato un procedimento per modificare e integrare la deliberazione n. 137/02 in materia di adozione dei codici di rete delle imprese di trasporto, al fine di dare attuazione a quanto disposto dal Ministero dello sviluppo economico che prevede che l'Autorità definisca i criteri e le condizioni specifiche per la definizione dei codici di rete dei soggetti che gestiscono esclusivamente reti di trasporto regionale (articolo 2 del decreto 22 aprile 2008) ai quali le imprese devono attenersi nella predisposizione dei loro codici di rete.

Bilanciamento commerciale

21.2 Al fine di superare le criticità (gestionali ed amministrative)³² emerse dalla recente istruttoria conoscitiva in merito alla corretta applicazione delle disposizioni in materia di gas non contabilizzato, l’Autorità nel corso del terzo periodo di regolazione intende ridefinire le previsioni in materia di bilanciamento commerciale della rete di trasporto, prevedendo la semplificazione dei processi di contabilizzazione (attribuendo all’impresa maggiore di trasporto la responsabilità di effettuare un bilanciamento commerciale unico delle reti di trasporto) e individuare, nell’ambito dello sviluppo del piano di adeguamento della misura, i flussi informativi tra i diversi soggetti coinvolti nel processo di misura.

22 Corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali

22.1 L’Autorità conferma il principio che nella determinazione della tariffa confluiscono i costi di tutti i servizi offerti dall’impresa; per eventuali ulteriori servizi, le tariffe sono determinate dall’Autorità sulla base dell’analisi dei costi sottostanti, in modo da definire anche per tali servizi le modalità di applicazione dei recuperi di efficienza.

22.2 Nel primo documento per la consultazione, al fine di evitare una duplicazione nel riconoscimento dei costi, l’Autorità ha pertanto proposto di:

- enucleare i costi associati all’erogazione di ulteriori servizi (opzionali³³) dai costi riconosciuti per il calcolo della tariffa di trasporto, prevedendo la definizione da parte dell’Autorità di tariffe specifiche sulla base dei costi sottostanti;
- in alternativa, mantenere i costi associati all’erogazione dei servizi opzionali nei costi complessivamente riconosciuti per l’erogazione del servizio di trasporto, prevedendo che l’impresa eroghi i suddetti servizi a titolo gratuito.

22.3 Al riguardo si ritiene preferibile la proposta di definire tariffe specifiche per i servizi opzionali in quanto tale soluzione consente di attribuire i costi sottostanti a tali servizi, che vengono forniti su richiesta, unicamente ai soggetti che ne usufruiscono.

22.4 In ogni caso, l’ercente eroga i servizi opzionali di cui al paragrafo 22.2 assicurando trasparenza e parità di trattamento tra gli utenti, secondo le condizioni tecniche e le modalità definite nel codice di trasporto soggetto all’approvazione da parte dell’Autorità.

³² Paragrafi da 23.7 a 23.10 del primo documento per la consultazione.

³³ Il codice di rete di Snam Rete Gas Spa in vigore contiene l’indicazione di servizi opzionali che l’impresa di trasporto si riserva il diritto di offrire - in ambito competitivo - e che non sono inclusi nella tariffa di trasporto; per tali servizi le condizioni economiche sono definite e pubblicate dall’impresa di trasporto.

S 27. Si concorda con il criterio proposto per la determinazione dei corrispettivi per la fornitura di servizi opzionali? In caso di risposta negativa, quale criterio si ritiene opportuno adottare e per quale motivo?

Allegato 1 – Esempio di determinazione della capacità di trasporto attribuita agli utenti nei punti di riconsegna della rete regionale dei gasdotti che alimentano impianti di distribuzione

Grafico 1 - Pagamento corrispettivi di trasporto

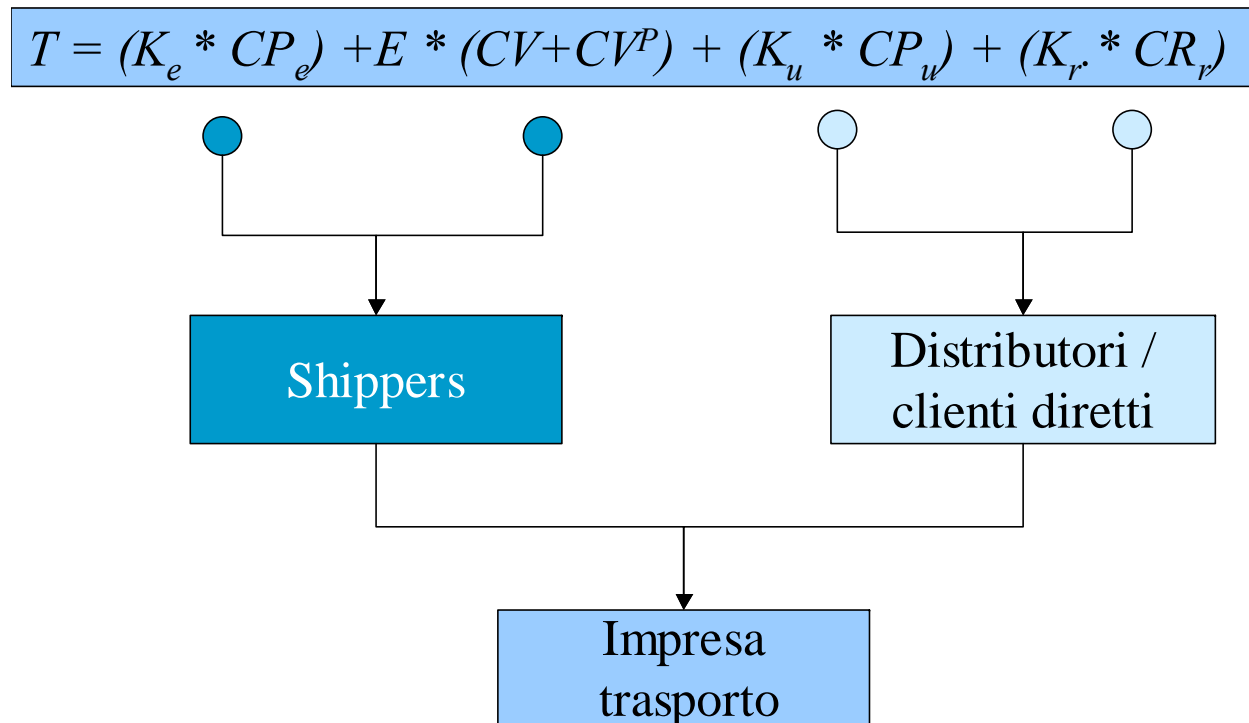
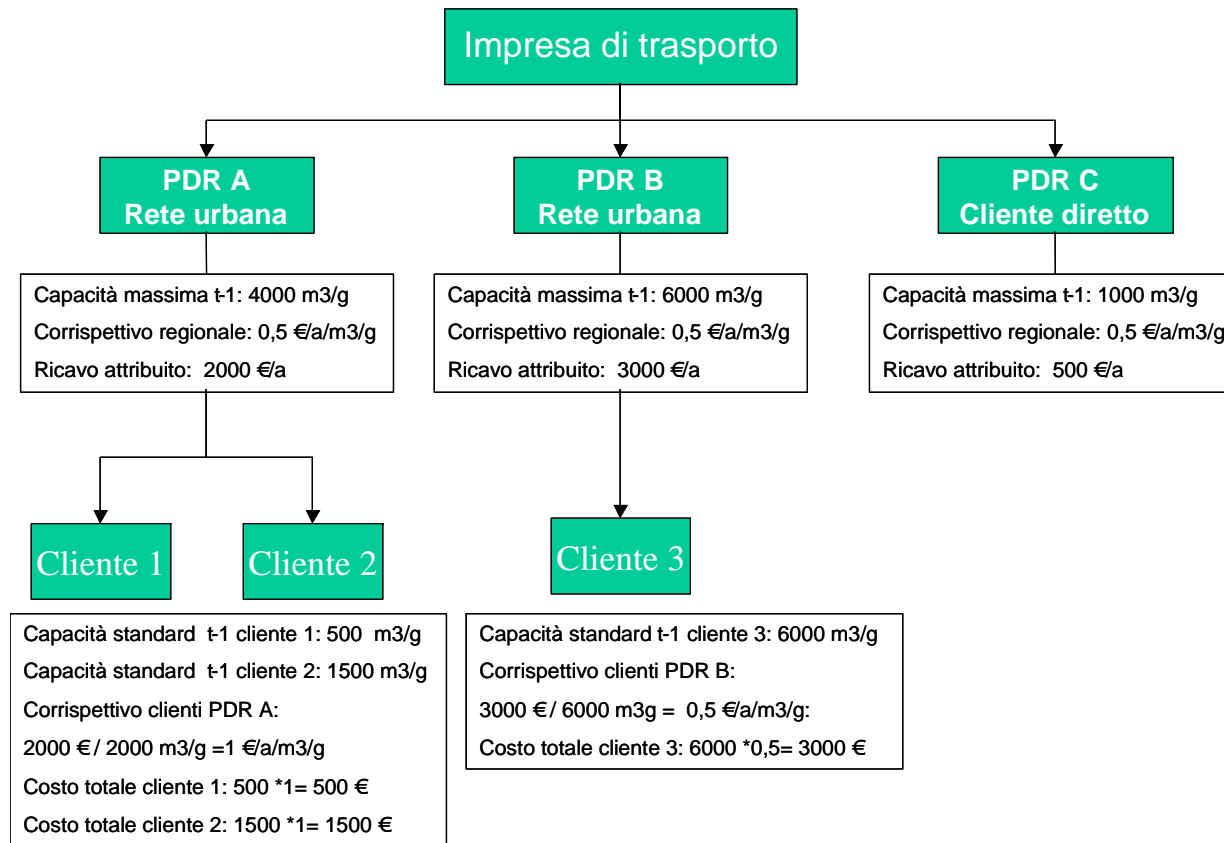


Grafico 2 - Esempio di determinazione della capacità di trasporto attribuita agli utenti nei punti di riconsegna della rete regionale³⁴ dei gasdotti che alimentano impianti di distribuzione (ipotesi di ripartizione dei costi in base a profili standard) e clienti diretti



³⁴ Si propone l'applicazione dei medesimi criteri anche nel caso dei punti di uscita della rete nazionale di gasdotti

Grafico 3 - Esempio di determinazione della capacità di trasporto attribuita agli utenti nei punti di riconsegna della rete regionale dei gasdotti che alimentano impianti di distribuzione e clienti diretti (ipotesi ripartizione costi in base ai volumi prelevati)

