

**REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI
TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO
PERIODO DI REGOLAZIONE 2020-2023
(RTTG)**

Approvata con deliberazione 114/2019/R/GAS.

INDICE

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI	4
Articolo 1 Definizioni	4
Articolo 2 Ambito di applicazione.....	7
TITOLO II - RICAVI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO	8
Articolo 3 Articolazione dei ricavi di riferimento del servizio di trasporto	8
Articolo 4 Remunerazione del capitale investito	8
Articolo 5 Criteri di incentivazione degli investimenti.....	10
Articolo 6 Ammortamenti economico-tecnici	11
Articolo 7 Costi operativi	12
Articolo 8 Costi relativi al gas di autoconsumo, alle perdite di rete e al gas non contabilizzato.....	16
Articolo 9 Costi relativi al sistema di Emission Trading.....	16
Articolo 10 Costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema.....	17
Articolo 11 Ricavi di riferimento relativi a nuove imprese di trasporto.....	17
TITOLO III - RICAVI DEL SERVIZIO DI MISURA	19
Articolo 12 Articolazione dei ricavi di riferimento del servizio di misura.....	19
TITOLO IV - CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO	20
Articolo 13 Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale.....	20
Articolo 14 Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base inferiore all'anno	20
Articolo 15 Tariffa di trasporto per il servizio interrompibile.....	21
Articolo 16 Corrispettivi unitari di capacità	21
Articolo 17 Corrispettivo unitario variabile.....	24
Articolo 18 Corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi	25
Articolo 19 Reti di trasporto non interconnesse	25
TITOLO V – CORRISPETTIVI PER SERVIZI NON DI TRASPORTO.....	27
Articolo 20 Corrispettivo per il servizio di misura	27
Articolo 21 Corrispettivo per il servizio di metering presso i clienti finali	27
Articolo 22 Corrispettivi per la fornitura di ulteriori servizi	28
TITOLO VI - MECCANISMI PEREQUATIVI E CORRETTIVI DEI RICAVI. 29	
Articolo 23 Definizione dei corrispettivi ai fini della perequazione.....	29
Articolo 24 Perequazione dei ricavi di rete nazionale relativi al gettito associato ai corrispettivi di uscita	29
Articolo 25 Perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti	30
Articolo 26 Perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile.....	30
Articolo 27 Perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi per il servizio di misura	30

Articolo 28 Ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto	31
Articolo 29 Fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto	31
Articolo 30 Fattore correttivo dei ricavi di commodity del servizio di trasporto ..	32
Articolo 31 Regolazione delle spettanze relative ai fattori correttivi dei ricavi di trasporto	32
Articolo 32 Fattore correttivo dei ricavi di misura	33

TITOLO VII - APPROVAZIONE DELLE TARIFFE E OBBLIGHI

INFORMATIVI	34
Articolo 33 Approvazione delle proposte tariffarie e determinazione dei corrispettivi	34
Articolo 34 Pubblicazione dei corrispettivi e delle informazioni rilevanti.....	35
Articolo 35 Ulteriori obblighi informativi in capo alle imprese di trasporto.....	36

TITOLO VIII – COMPONENTI TARIFFARIE A COPERTURA DEGLI ONERI DI CARATTERE GENERALE DEL SISTEMA GAS..... 37

Articolo 36 Componenti tariffarie aggiuntive della tariffa di trasporto a copertura di oneri di carattere generale del sistema gas	37
Articolo 37 Destinazione del gettito delle componenti tariffarie aggiuntive della tariffa di trasporto	38
Articolo 38 Modalità di determinazione ed aggiornamento delle componenti tariffarie aggiuntive della tariffa di trasporto.....	39

Titolo I - DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Definizioni

- 1.1 Ai fini del presente provvedimento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del Regolamento (CE) n. 715/2009 del 13 luglio 2009 (di seguito: Regolamento 715/2009), le definizioni di cui all'articolo 3 del Regolamento (UE) n. 460/2017 del 16 marzo 2017 (di seguito: Regolamento 460/2017), le definizioni di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00), come modificato e integrato dal decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 (di seguito: decreto legislativo n. 93/11), le definizioni di cui alla deliberazioni dell'Autorità 17 luglio 2002, n. 137/02, 22 maggio 2014, 231/2014/R/COM, 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS, nonché le seguenti definizioni:
- a) **Analisi Costi-Benefici (o ACB)** è l'analisi economica dei costi e dei benefici predisposta in coerenza con i criteri di cui alla deliberazione 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS;
 - b) **Autorità** è l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente, istituita ai sensi della legge 14 novembre 1995, n. 481;
 - c) **autoconsumo** è il quantitativo di gas misurato per gli usi dell'impresa, incluso il gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione;
 - d) **Cassa** è la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali;
 - e) **Codice di rete** è il codice di rete predisposto dall'impresa di trasporto ai sensi dell'articolo 24, comma 5 del decreto legislativo n. 164/00;
 - f) **conferimento** è l'esito del processo di impegno di capacità di trasporto che individua la quantità massima di gas che ciascun utente può immettere nella rete o prelevare dalla rete, espressa come volume giornaliero misurato alle condizioni *standard*;
 - g) **contributi erogati da soggetti privati** sono i contributi percepiti in coerenza con i criteri tecnico-economici emanati dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 8.2, del decreto legislativo n. 164/00;
 - h) **corrispettivi di scostamento** sono i corrispettivi applicati ai sensi dell'articolo 17 della deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02, come successivamente modificato e integrato;
 - i) **costi compensativi** sono i costi compensativi, esogeni al servizio, nella misura e ove questi siano previsti da normative nazionali e locali;
 - j) **costi ambientali** sono i costi ambientali non previsti da normative locali e nazionali;
 - k) **gas non contabilizzato (GNC)** è il quantitativo di gas non misurato riconducibile a tutte le indeterminatezze dei termini che costituiscono l'equazione di bilancio della rete di trasporto;
 - l) **impresa di trasporto** è l'impresa che svolge l'attività di trasporto;
 - m) **impresa maggiore** è l'impresa che svolge l'attività di trasporto sulla maggior parte della rete nazionale di gasdotti;

- n) **incremento patrimoniale** è il costo storico lordo di primo acquisto o di costruzione nel caso di lavori in economia, senza tenere conto di eventuali rivalutazioni;
- o) **misura** è l'attività di misura del gas naturale sulle reti di trasporto gas;
- p) **metering** è l'attività di installazione e manutenzione degli impianti di misura che prevede la messa in loco, la messa a punto e l'avvio del dispositivo di misura, nonché la verifica periodica del corretto funzionamento del medesimo dispositivo e l'eventuale ripristino della funzionalità dello stesso;
- q) **meter reading** è l'attività che prevede le operazioni necessarie alla raccolta, alla trasmissione, alla validazione, all'eventuale ricostruzione, all'archiviazione, all'elaborazione e alla messa a disposizione ai soggetti interessati dei dati di misura;
- r) **perdite di rete** è il quantitativo di gas non misurato riconducibile alle perdite derivanti da emissioni fuggitive, pneumatiche e da ventato della rete di trasporto;
- s) **periodo di regolazione** è il quinto periodo di regolazione per il servizio di trasporto (5PRT), ossia il periodo intercorrente tra l'1 gennaio 2020 e il 31 dicembre 2023;
- t) **Piano di sviluppo** è il Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto che le imprese di trasporto sono tenute a predisporre ai sensi dell'articolo 16, del decreto legislativo n. 93/11;
- u) **punto di consegna** è il punto fisico delle reti nel quale l'utente rende disponibile il gas all'impresa di trasporto per la sua immissione in rete;
- v) **punto di riconsegna** è il punto fisico delle reti nel quale l'impresa di trasporto rende disponibile il gas all'utente per il prelievo dalla rete regionale di gasdotti;
- w) **punto di entrata** è un punto di consegna, o un aggregato di punti di consegna o un punto di entrata da stoccaggio;
- x) **punto di uscita** è un punto di riconsegna, o un punto di uscita verso stoccaggio o un punto fisico di interconnessione tra la rete nazionale di gasdotti e un sistema di gasdotti estero;
- y) **rete nazionale di gasdotti** è la rete di trasporto definita con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00;
- z) **rete regionale di gasdotti** è la rete di trasporto definita con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 93/11;
- aa) **RAST** è la Regolazione dell'accesso ai servizi di stoccaggio e della loro erogazione, approvata con deliberazione 26 febbraio 2019, 67/2019/R/GAS, come successivamente modificata e integrata;
- bb) **RQTG** è la Regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il periodo di regolazione 2014 - 2017 e per il periodo transitorio 2018 e 2019, approvata con deliberazione 1 febbraio 2018, 43/2018/R/GAS, come successivamente modificata e integrata;

- cc) **RTDG** è la Regolazione delle tariffe dei servizi di distribuzione e misura del gas per il periodo di regolazione 2014-2019, approvata con la deliberazione dell'Autorità 24 luglio 2014, 367/2014/R/GAS, come successivamente modificata e integrata;
- dd) **RTRG** è la Regolazione delle tariffe per il servizio di rigassificazione di gas naturale liquefatto per il periodo di regolazione 2014-2017 e per il periodo transitorio 2018-2019, approvata con deliberazione 28 settembre 2017, 653/2017/R/GAS, come successivamente modificata e integrata;
- ee) **RTSG** è la Regolazione delle tariffe per il servizio di stoccaggio del gas naturale per il periodo di regolazione 2015-2018, approvata con deliberazione 30 ottobre 2014, 531/2014/R/GAS, ed estesa per l'anno 2019 con deliberazione 8 febbraio 2018, 68/2018/R/GAS, come successivamente modificata e integrata;
- ff) **servizio di bilanciamento orario del sistema** è l'attività di modulazione oraria del sistema di trasporto;
- gg) **servizio di trasporto** è il servizio che comprende le attività di trasporto e dispacciamento di gas naturale come definite nella deliberazione 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM;
- hh) **TIB** è il Testo integrato del bilanciamento, approvato con deliberazione 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS, come successivamente modificato e integrato;
- ii) **TIS** è il Testo integrato delle disposizioni in ordine alla regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di dispacciamento (*settlement*), approvato con deliberazione 30 luglio 2009, ARG/elt 107/09, come successivamente modificato e integrato;
- jj) **TIT** è il Testo integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica, approvato con deliberazione 23 dicembre 2015, 654/2015/R/EEL, come successivamente modificato e integrato;
- kk) **TIUC** è il Testo integrato delle disposizioni in merito agli obblighi di separazione contabile (*unbundling* contabile) e relativi obblighi di comunicazione, approvato con deliberazione 22 maggio 2014, 231/2014/R/COM, come successivamente modificato e integrato;
- ll) **TIWACC** è il Testo integrato recante criteri per la determinazione e l'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito per i servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas per il periodo 2016-2021 (*TIWACC* 2016-2021), approvato con deliberazione 583/2015/R/COM, come successivamente modificato e integrato;
- mm) **ulteriori servizi** sono gli ulteriori servizi rispetto al servizio di trasporto e inerenti all'attività caratteristica dell'impresa;
- nn) **utente** è l'utilizzatore del sistema gas che acquista capacità di trasporto per uso proprio o per cessione ad altri.

Articolo 2

Ambito di applicazione

- 2.1 Il presente provvedimento definisce i criteri di determinazione delle tariffe per il servizio di trasporto e misura per il quinto periodo di regolazione, ossia il periodo intercorrente tra il 1 gennaio 2020 e il 31 dicembre 2023 (SPRT).
- 2.2 Le tariffe, determinate sulla base dei criteri fissati nel presente provvedimento, sono da intendersi come tariffe massime o come prezzi di riserva ai sensi dell'articolo 12 del Regolamento 460/2017, da applicarsi nel periodo 1 gennaio – 31 dicembre di ciascun anno del periodo di regolazione. Le imprese di trasporto applicano le tariffe, e le eventuali riduzioni, assicurando trasparenza e parità di trattamento tra utenti.

Titolo II - RICAVI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

Articolo 3

Articolazione dei ricavi di riferimento del servizio di trasporto

- 3.1 I ricavi di riferimento del servizio di trasporto RT , per ciascun anno t del periodo di regolazione, sono pari alla somma delle quote di ricavo a copertura:
- a) della remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori ($RT_{CAPITALE}$), ai sensi del successivo Articolo 4;
 - b) degli incentivi alla realizzazione di nuovi investimenti (RT_{INC}), inclusa la quota di remunerazione addizionale del capitale investito netto per gli investimenti realizzati nei precedenti periodi di regolazione, ai sensi del successivo Articolo 5;
 - c) degli ammortamenti economico - tecnici (RT_{AMM}), ai sensi del successivo Articolo 6;
 - d) dei costi operativi (RT_{COR}), ai sensi del successivo Articolo 7;
 - e) dei costi relativi al gas di autoconsumo, alle perdite di rete e al gas non contabilizzato (RT_{APG}), ai sensi del successivo Articolo 8;
 - f) dei costi relativi al sistema di *Emission Trading* (RT_{ETS}), ai sensi del successivo Articolo 9;
 - g) dei costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema (RA), ai sensi del successivo Articolo 10.
- 3.2 I ricavi di riferimento RT sono ripartiti nelle seguenti componenti di ricavo:
- a) RT^{CAP} , determinata come somma delle quote $RT_{CAPITALE}$, RT_{INC} , RT_{AMM} e RA ;
 - b) RT^{COM} , determinata come somma delle quote RT_{COR} , RT_{APG} , RT_{ETS} .
- 3.3 Ai fini della gestione dei meccanismi di perequazione dei ricavi di cui al Titolo VI, ciascuna impresa di trasporto ripartisce altresì le quote di ricavo $RT_{CAPITALE}$, RT_{INC} e RT_{AMM} , tra rete nazionale ($RT^{CAP,N}$) e rete regionale ($RT^{CAP,R}$), sulla base degli incrementi patrimoniali afferenti a ciascuna tipologia di rete.

Articolo 4

Remunerazione del capitale investito

- 4.1 Il riconoscimento del valore delle immobilizzazioni avviene a condizione che i relativi investimenti siano compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema e realizzati secondo criteri di economicità e siano inclusi nel Piano di sviluppo. Nei casi in cui, in esito alle valutazioni dei Piani di sviluppo ai sensi dell'articolo 16, comma 6-bis, del decreto legislativo n. 93/11, risulti dalla ACB di un intervento benefico per il sistema nazionale del gas inferiore ai costi, tale intervento è ammesso al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici quantificabili e monetizzabili.
- 4.2 Ai fini della determinazione del capitale investito netto riconosciuto per l'anno 2020, l'impresa di trasporto:

- a) calcola il valore dell'attivo immobilizzato netto ai sensi del comma 4.3;
 - b) somma il valore del capitale circolante netto, fissato pari allo 0,8% dell'attivo immobilizzato lordo di cui al comma 4.3, lettera c);
 - c) deduce il trattamento di fine rapporto;
 - d) deduce il valore dei contributi in conto capitale erogati da enti pubblici o privati per la realizzazione delle infrastrutture ricevuti in ciascun anno, ad eccezione dei contributi di cui al successivo comma 5.8, rivalutato in base al deflatore degli investimenti fissi lordi riportato nella Tabella 2, al netto della quota già degradata calcolata come somma dei prodotti dei contributi rivalutati per la percentuale di degrado del cespite "Metanodotti" di cui alla Tabella 3.
- 4.3 Ai fini della determinazione del valore dell'attivo immobilizzato netto di cui al comma 4.2, lettera a), l'impresa di trasporto:
- a) individua gli incrementi patrimoniali annuali relativi alle immobilizzazioni in esercizio al 31 dicembre 2018 e alle immobilizzazioni che si prevede entrino in esercizio al 31 dicembre 2019 sulla base dei dati di preconsuntivo, raggruppate nelle categorie di cui alla Tabella 1, per i quali il fondo ammortamento economico-tecnico, calcolato ai sensi della lettera d), non abbia già coperto il valore lordo degli stessi; dal valore degli incrementi patrimoniali sono esclusi gli interessi passivi in corso d'opera (*IPCO*) maturati successivamente all'avviamento dell'erogazione del servizio di trasporto;
 - b) rivaluta i costi storici degli incrementi di cui alla precedente lettera a) applicando il deflatore degli investimenti fissi lordi riportato nella Tabella 2;
 - c) calcola l'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti come somma dei valori risultanti dalle rivalutazioni di cui alla precedente lettera b);
 - d) determina il fondo di ammortamento economico - tecnico derivante dalla somma dei prodotti degli incrementi patrimoniali di cui alla precedente lettera a) per le rispettive percentuali di degrado, di cui alla Tabella 3;
 - e) calcola l'attivo immobilizzato netto detraendo dal valore dell'attivo immobilizzato lordo di cui alla lettera c) il fondo di ammortamento economico - tecnico di cui alla lettera d).
- 4.4 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota dei ricavi a copertura della remunerazione del capitale investito riconosciuto è aggiornata considerando:
- a) il tasso di variazione medio annuo del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'Istat, riferito all'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria;
 - b) gli investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria;

- c) gli investimenti che si prevede entrino in esercizio nell'anno di presentazione della proposta tariffaria sulla base dei dati di preconsuntivo;
 - d) eventuali contributi in conto capitale ottenuti per la realizzazione degli investimenti;
 - e) l'incremento del fondo di ammortamento sulla base delle durate convenzionali di cui in Tabella 1;
 - f) le alienazioni e le dismissioni effettuate a qualsiasi titolo e per il completamento della vita utile convenzionale dei cespiti.
- 4.5 Per il periodo di regolazione, il tasso di remunerazione reale pre-tasse del capitale investito netto riconosciuto è fissato e aggiornato ai sensi del TIWACC, e assume il valore di cui alla relativa Tabella 4 per il servizio di trasporto gas, pari a 5,7% per gli anni 2020 e 2021.
- 4.6 Per gli investimenti effettuati successivamente al 31 dicembre 2013 ed entro il 31 dicembre 2016, il valore di cui al comma 4.5 è incrementato dell'1%.
- 4.7 Al valore delle immobilizzazioni in corso che si prevede siano iscritte a bilancio al 31 dicembre dell'anno di presentazione della proposta tariffaria sulla base dei dati di preconsuntivo è applicato un tasso per la copertura degli oneri finanziari determinato come tasso di remunerazione, definito sulla base dei criteri di cui al TIWACC, nell'ipotesi di un rapporto tra capitale di debito e capitale proprio pari a 4. Per gli anni 2020 e 2021, il tasso per la copertura degli oneri finanziari assume valore pari a 5,3%.
- 4.8 L'impresa di trasporto che svolge il servizio di trasporto mediante infrastrutture di proprietà di soggetti diversi dall'impresa stessa calcola i ricavi di riferimento ai sensi del comma 3.1 considerando, ai fini del calcolo dell'attivo immobilizzato, gli incrementi patrimoniali utilizzati per lo svolgimento del servizio di trasporto presenti nel bilancio di soggetti diversi dall'impresa stessa, nonché eventuali contributi in conto capitale afferenti a tali infrastrutture.

Articolo 5

Criteri di incentivazione degli investimenti

- 5.1 Il valore del capitale investito netto riconosciuto per il calcolo della remunerazione addizionale di cui ai successivi commi 5.2 e 5.3 è determinato secondo i medesimi criteri di cui al precedente comma 4.2, lettere a) e d), e aggiornato secondo i medesimi criteri di cui al precedente comma 4.4.
- 5.2 Ai fini del calcolo della quota di ricavo riconducibile alla remunerazione addizionale per i nuovi investimenti entrati in esercizio nei precedenti periodi di regolazione si applicano i criteri previsti dalle rispettive deliberazioni dell'Autorità n. 166/05, ARG/gas 184/09, e 575/2017/R/GAS.
- 5.3 Ai nuovi investimenti entrati in esercizio negli anni dal 2020 al 2022 che rispettano i requisiti di cui ai successivi commi 5.4 e 5.5 è applicato un tasso di remunerazione addizionale pari a 1,5% riconosciuto per 10 anni.

- 5.4 La remunerazione addizionale di cui al comma 5.3 si applica agli interventi:
- a) inclusi nei Piani di sviluppo di cui all'articolo 16 del decreto legislativo 93/11 che presentano un rapporto benefici/costi superiore a 1,5, come risultante dall'Analisi Costi-Benefici;
 - b) inclusi nell'elenco degli interventi già avviati di cui alla deliberazione 5 aprile 2018, 208/2018/R/GAS.
- 5.5 Sono esclusi dall'applicazione della remunerazione addizionale di cui al comma 5.3 gli interventi:
- a) non inclusi nel Piano;
 - b) inclusi nel Piano ma non rientranti nelle soglie per l'applicazione dell'analisi economica dei costi e dei benefici ai sensi dell'articolo 9 dell'Allegato A della deliberazione 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS;
 - c) che il gestore è tenuto a realizzare in forza di disposizioni normative e/o regolatorie;
 - d) di manutenzione, sostituzione o per la qualità e sicurezza della rete.
- 5.6 Qualora un intervento sia incluso nel Piano ma non presenti tutti gli elementi informativi necessari alla valutazione, è ammesso in via transitoria alla sola remunerazione base a condizione che, nel successivo Piano, l'impresa di trasporto presenti tutti gli elementi necessari alla valutazione dell'intervento.
- 5.7 Gli investimenti che entreranno in esercizio nel 2023 saranno soggetti a meccanismi di incentivazione *output-based* definiti sulla base di successivi provvedimenti.
- 5.8 In caso di ottenimento di contributi relativi al programma *Connecting Europe Facility*, le imprese di trasporto hanno titolo a ricevere una integrazione dei ricavi riconosciuti ai fini tariffari *una tantum*, pari al 10% del contributo percepito, comunque nei limiti del 5% del valore totale dell'investimento relativo all'intervento oggetto di contributo.

Articolo 6

Ammortamenti economico-tecnici

- 6.1 Ai fini della determinazione degli ammortamenti economico-tecnici di cui al comma 3.1, lettera c), per l'anno 2020, l'impresa di trasporto:
- a) calcola l'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti relativo agli investimenti in esercizio al 31 dicembre 2018 che a tale data non hanno completato la loro durata convenzionale tariffaria, coerentemente con i criteri di cui al precedente comma 4.3, lettera da a) a c);
 - b) sottrae dall'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti di cui alla precedente lettera a) il valore di eventuali contributi in conto capitale erogati da soggetti pubblici o privati, rivalutati applicando il deflatore degli investimenti fissi lordi, fatto salvo quanto disposto al successivo comma 6.2;

- c) determina gli ammortamenti annui dividendo il valore di cui alla lettera b), per ogni categoria di cespiti, per la durata convenzionale tariffaria riportata nella Tabella 1;
 - d) somma gli ammortamenti annui di cui alla precedente lettera c), relativi alle diverse categorie.
- 6.2 Il valore dei contributi pubblici in conto capitale percepiti nel periodo di regolazione a copertura dei costi infrastrutturali non è portata in deduzione dell'attivo immobilizzato lordo afferente al cespite "Metanodotti" per un periodo pari a 5 anni dall'ottenimento del contributo.
- 6.3 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota di ricavo a copertura degli ammortamenti è aggiornata considerando:
- a) il tasso di variazione medio annuo del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'Istat, riferito all'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria;
 - b) gli investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria;
 - c) eventuali contributi in conto capitale ottenuti per la realizzazione degli investimenti;
 - d) le alienazioni e le dismissioni effettuate a qualsiasi titolo e per il completamento della vita utile convenzionale dei cespiti.

Articolo 7

Costi operativi

- 7.1 La quota di ricavo a copertura dei costi operativi è determinata, per l'anno 2020, sulla base dei costi operativi effettivamente sostenuti dalle imprese di trasporto. I costi operativi effettivi comprendono tutte le voci di costo di natura ricorrente effettivamente sostenute nell'esercizio 2017 e attribuite al servizio di trasporto, e sono determinati, nei limiti di quanto stabilito nel successivo comma 7.3, sulla base dei conti annuali separati predisposti ai sensi del TIUC, al netto dei costi attribuibili ad altre attività, dei ricavi per vendita interna di beni e servizi, e dei costi capitalizzati.
- 7.2 Qualora si riscontrassero significativi scostamenti in eccesso tra le voci di costo sostenute nell'anno 2017 e quelle sostenute negli anni precedenti, ove non chiaramente giustificati dall'impresa di trasporto, i costi operativi effettivi sono determinati sulla base di una media della specifica voce di costo negli anni 2015-2017, escludendo la quota parte di natura non ricorrente.
- 7.3 Le imprese di trasporto possono presentare istanza per includere, nei costi operativi effettivi di cui al comma 7.1, eventuali specifiche voci di costo di natura ricorrente relative all'anno 2018 incrementali rispetto all'anno 2017, come desumibili dai dati di consuntivo. Ai fini del riconoscimento di tali voci di costo, le imprese sono tenute a dimostrarne i requisiti di ammissibilità ed efficienza di cui al presente Articolo.

7.4 Non sono da comprendere nei costi operativi effettivi di cui al comma 7.1, neppure attraverso l'attribuzione di quote di costi dei servizi comuni e delle funzioni operative condivise, le seguenti voci di costo:

- a) i costi relativi a canoni di affitto di infrastrutture di proprietà di altre imprese;
- b) gli accantonamenti, diversi dagli ammortamenti, operati in applicazione di norme tributarie o per la copertura di rischi e oneri;
- c) gli oneri finanziari e le rettifiche di valori di attività finanziarie;
- d) gli oneri straordinari;
- e) gli oneri per assicurazioni, qualora non espressamente previste da specifici obblighi normativi;
- f) gli oneri per sanzioni, penali e risarcimenti, nonché i costi sostenuti per il contenzioso ove l'impresa sia risultata soccombente;
- g) i costi relativi all'acquisto di quote di emissione per il sistema di *Emission Trading* e del gas per gli autoconsumi, le perdite di rete e il gas non contabilizzato;
- h) i costi connessi all'erogazione di liberalità;
- i) i costi pubblicitari e di *marketing*, ad esclusione di oneri che derivino da obblighi posti in capo alle imprese di trasporto la cui copertura non sia assicurata da disposizioni specifiche;
- j) i costi correlati al servizio di trasporto alternativo di gas naturale mediante carro bombolaio, dovuti a emergenze le cui cause rientrino tra quelle di cui al comma 15.1, lettera c), della RQTG.

7.5 Nel caso in cui i costi operativi effettivi determinati ai sensi dei precedenti commi da 7.1 a 7.4 risultino inferiori ai costi operativi riconosciuti per l'anno 2017, al netto della quota residua delle maggiori efficienze realizzate nel corso dei precedenti periodi regolatori, la quota di ricavo a copertura dei costi operativi è calcolata sulla base della seguente formula:

$$RT_{COR_{20}} = (COE_{17} + PS3_{4PRT}) \cdot \prod_{i=18}^{20} (1 + RPI_i)$$

dove:

- COE_{17} è il livello dei costi operativi effettivi determinati ai sensi dei precedenti commi da 7.1 a 7.4;
- $PS3_{4PRT} = 0.5 \cdot \left[COR_{17} - \frac{5}{9} PS2_{12} \cdot \prod_{i=13}^{17} (1 + RPI_i) - \frac{1}{9} PS1_{08} \cdot (1 + RPI_i - X_{2PRT}) \cdot \prod_{i=10}^{17} (1 + RPI_i) - COE_{17} \right]$

è la simmetrica ripartizione tra imprese di trasporto e utenti delle maggiori efficienze realizzate dalle imprese nel corso del quarto periodo di regolazione, dove:

- COR_{17} sono i ricavi tariffari conseguiti nell'anno 2017, pari al prodotto tra il corrispettivo unitario variabile CV d'impresa e il volume di gas pari a 67.166.959.978 metri cubi *standard*;
- $PS2_{12}$ è la simmetrica ripartizione tra imprese e utenti delle maggiori efficienze realizzate dalle imprese nel corso del terzo periodo di regolazione;
- $PS1_{08}$ è la simmetrica ripartizione tra imprese e utenti delle maggiori efficienze realizzate dalle imprese nel corso del secondo periodo di regolazione;
- X_{2PRT} è l'obiettivo annuo di recupero di produttività in vigore nel secondo periodo di regolazione, pari al 3,5%;
- RPI_i è il tasso annuo di inflazione rilevante ai fini dell'applicazione del meccanismo di aggiornamento dei costi operativi, che assume valore pari a 1,7% per il 2009, 2,1% per il 2010, 0,9% per il 2011, 2,1% per il 2012, 3,1% per il 2013, 2,1% per il 2014, 0,6% per il 2015, -0,1% per il 2016, -0,1% per il 2017, 0,7% per il 2018, 1,1% per il 2019, 1,1% per il 2020.

7.6 Nel caso in cui i costi operativi effettivi determinati ai sensi dei precedenti commi da 7.1 a 7.4 risultino superiori ai costi operativi riconosciuti per l'anno 2017, al netto della quota residua delle maggiori efficienze realizzate nel corso dei precedenti periodi regolatori, la quota di ricavo a copertura dei costi operativi è calcolata sulla base della medesima formula di cui al comma 7.5, dove il parametro $PS3_{4PRT}$ assume segno negativo.

7.7 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota di ricavo a copertura dei costi operativi è soggetta a un aggiornamento annuale sulla base della seguente formula:

$$RT_{COR,t} = RT_{COR,t-1} \cdot (1 + RPI_{t-1} - X + Y + Z)$$

dove:

- RPI_{t-1} è il tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'Istat, riferito all'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria;
- X è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività (*X-factor*), determinato secondo i criteri di cui al successivo comma 7.8;
- Y è un ulteriore parametro di variazione dei costi operativi riconosciuti che tiene conto di costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo, di cui al successivo comma 7.10;
- Z è un ulteriore parametro di variazione dei costi operativi riconosciuti che tiene conto di costi incrementali derivanti dalla realizzazione di nuovi investimenti, di cui al successivo comma 7.11.

7.8 Il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività (*X-factor*) è individuato secondo la seguente formula:

$$X_{5PRT} = 1 + RPI_{WACC} - \sqrt[3]{\frac{COR_{obiettivo}}{RT_{COR,20}}}$$

dove:

- RPI_{wacc} è il tasso annuo d'inflazione atteso come assunto per la determinazione del WACC (pari a 1,7%);
- $COR_{obiettivo}$ è determinato ai sensi del successivo comma 7.9.

7.9 L'obiettivo di costo operativo riconosciuto rilevante ai fini della determinazione dell'*X-factor* per il 5PRT è determinato:

a) per le imprese di cui al comma 7.5, sulla base della seguente formula:

$$COR_{obiettivo} = COE_{17} \cdot \prod_{i=18}^{20} (1 + RPI_i) \cdot (1 + RPI_{WACC})^3$$

b) per le imprese di cui al comma 7.6, sulla base della seguente formula:

$$COR_{obiettivo} = [COR_{17} - \frac{5}{9} PS_{212} \cdot \prod_{i=13}^{17} (1 + RPI_i) - \frac{1}{9} PS_{108} \cdot (1 + RPI_i - X_{2PRT}) \cdot \prod_{i=10}^{17} (1 + RPI_i)] \cdot \prod_{i=18}^{20} (1 + RPI_i) \cdot (1 + RPI_{WACC})^3$$

7.10 Le imprese di trasporto possono presentare istanza per l'attivazione del parametro *Y* per la copertura dei costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo. Le imprese che presentano istanza sono tenute a dimostrare che tali costi siano incrementali rispetto ai costi effettivi considerati nell'anno base, nonché l'effettiva imprevedibilità ed eccezionalità degli eventi considerati; con riferimento ai mutamenti normativi, le imprese sono tenute a dimostrare le eventuali attività già svolte e i relativi costi nell'anno base, nonché le ulteriori attività che si rendono necessarie in applicazione di detta nuova normativa.

7.11 Le imprese possono presentare istanza per l'attivazione del parametro *Z* per la copertura dei costi incrementali derivanti dalla realizzazione di nuovi investimenti di cui al comma 5.3. Le imprese che presentano istanza sono tenute:

- a) a garantire che tali costi siano incrementali rispetto ai costi operativi complessivamente riconosciuti (incluse le eventuali quote residue delle maggiori efficienze realizzate nel corso dei precedenti periodi regolatori), mediante il confronto tra i costi operativi effettivamente sostenuti nell'esercizio precedente la presentazione della proposta tariffaria, calcolati ai sensi dei commi da 7.1 a 7.4, e il valore dei costi operativi riconosciuti nel medesimo anno;
- b) a dimostrare che tale differenza sia direttamente riconducibile ai costi incrementali generati dalla realizzazione dei suddetti nuovi investimenti;
- c) a garantire la separata evidenza contabile dei suddetti costi e la diretta riconducibilità alle nuove infrastrutture realizzate, nonché dimostrarne la pertinenza al servizio;

- d) a dimostrare che tali costi risultano compatibili con i principi di economicità ed efficienza del servizio.

Articolo 8

Costi relativi al gas di autoconsumo, alle perdite di rete e al gas non contabilizzato

- 8.1 La determinazione della quota di ricavo a copertura dei costi relativi al gas di autoconsumo, alle perdite di rete e al GNC (RT_{APG}) è determinata considerando:
 - a) i quantitativi di gas naturale riconosciuti ai sensi del successivo comma 8.2, e la relativa valorizzazione ai sensi del successivo comma 8.3;
 - b) con esclusivo riferimento agli autoconsumi, gli eventuali scostamenti tra i quantitativi riconosciuti e i quantitativi effettivamente consumati nell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria.
- 8.2 In ciascun anno del periodo di regolazione, quantitativi di gas naturale riconosciuti:
 - a) a copertura degli autoconsumi sono approvati dall'Autorità sulla base delle proposte delle imprese di trasporto, in relazione agli assetti di rete previsti nel successivo anno e ai dati storici disponibili;
 - b) a copertura delle perdite di rete sono approvati dall'Autorità sulla base delle proposte delle imprese di trasporto, in relazione ai fattori di emissione efficienti di cui alla Tabella 6;
 - c) a copertura del gas non contabilizzato sono approvati dall'Autorità sulla base di una proposta dell'impresa maggiore in misura pari alla media dei quantitativi di GNC registrati negli ultimi quattro anni disponibili.
- 8.3 I quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC sono valorizzati sulla base del prezzo medio ponderato dei prodotti a termine con consegna al PSV nell'anno tariffario di riferimento, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell'anno.
- 8.4 I quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC sono approvvigionati dall'impresa maggiore, in qualità di responsabile del bilanciamento, nell'ambito del mercato centralizzato del gas. Le imprese di trasporto diverse dall'impresa maggiore riconoscono a quest'ultima gli oneri sostenuti per l'approvvigionamento dei quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC nell'ambito della regolazione del conto di bilanciamento operativo di cui all'articolo 4 del TIB.

Articolo 9

Costi relativi al sistema di Emission Trading

- 9.1 La determinazione della quota di ricavo a copertura dei costi relativi al sistema di *Emission Trading* (RT_{ETS}) è determinata considerando:
 - a) i quantitativi di titoli di *Emission Trading* riconosciuti ai sensi del successivo comma 9.2, e la relativa valorizzazione ai sensi del successivo comma 9.4;

- b) dal terzo anno del periodo di regolazione, gli eventuali scostamenti dei quantitativi di titoli di *Emission Trading* derivanti dalla differenza tra il valore del *driver* di riferimento stimato per l'anno $t-2$ e il valore a consuntivo del medesimo *driver*;
 - c) dal terzo anno del periodo di regolazione,, gli eventuali scostamenti tra il valore unitario dei quantitativi di titoli di *Emission Trading* riconosciuto per l'anno $t-2$ ai sensi del successivo comma 9.4 e il valore unitario medio registrato a consuntivo nel medesimo anno.
- 9.2 I quantitativi dei titoli di *Emission Trading* riconosciuti sono pari, per ciascun anno t , al prodotto tra:
- a) il quantitativo unitario di titoli di *Emission Trading* in funzione di un determinato *driver* di riferimento;
 - b) la stima del *driver* di riferimento per l'anno tariffario;
- al netto delle quote eventualmente ottenute a titolo gratuito.
- 9.3 Il *driver* di riferimento e il quantitativo unitario in funzione di tale *driver* sono proposti dall'impresa maggiore nell'ambito della proposta tariffaria di cui al successivo comma 33.1, e sono soggetti ad approvazione da parte dell'Autorità. La proposta del quantitativo unitario in funzione del *driver* deve includere un confronto con il medesimo dato relativo agli ultimi quattro anni disponibili.
- 9.4 La valorizzazione dei titoli di *Emission Trading* è determinata sulla base del valore medio, registrato nell'ultimo anno disponibile, dei prezzi risultanti dalle aste pubbliche europee di tali titoli.

Articolo 10

Costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema

- 10.1 Alle imprese che svolgono l'attività di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti è riconosciuta una ulteriore componente di ricavo *RA*, pari alla somma delle seguenti voci:
- a) costi relativi alle prestazioni di stoccaggio ai fini della modulazione oraria necessaria al bilanciamento orario del sistema, in base alle tariffe di stoccaggio;
 - b) eventuale scostamento tra il costo effettivamente sostenuto nell'anno $t-2$ e il ricavo riconosciuto *RA* per il medesimo anno $t-2$.

Articolo 11

Ricavi di riferimento relativi a nuove imprese di trasporto

- 11.1 Ai fini del calcolo dei ricavi di riferimento per il primo anno di effettiva erogazione del servizio di trasporto, le imprese che avviano nel periodo di regolazione l'attività di trasporto attraverso nuove reti di trasporto calcolano le quote di ricavo annuo relative alla remunerazione del capitale investito netto, agli incentivi per la realizzazione di nuovi investimenti e agli ammortamenti economico-tecnici

secondo i criteri indicati al comma 3.1, lettere a), b) e c), sulla base del valore degli incrementi patrimoniali relativi alle immobilizzazioni presenti nel bilancio dell'esercizio dell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria e delle immobilizzazioni che si prevede entrino in esercizio nell'anno di presentazione della proposta tariffaria, sulla base dei dati di preconsuntivo. Tali quote sono aggiornate secondo i criteri indicati ai commi 4.4 e 6.3.

- 11.2 Ai fini del calcolo dell'attivo immobilizzato netto, le nuove imprese possono includere nel valore dei relativi incrementi patrimoniali gli eventuali oneri di finanziamento capitalizzati, per un valore non superiore a quello derivante dall'applicazione, sul valore degli investimenti in corso e per la loro durata, di un tasso di interesse determinato per ciascun anno in coerenza con i criteri di cui al comma 4.5.
- 11.3 La quota di ricavo annuo riconducibile ai costi operativi:
- a) nei primi anni di avvio dell'effettiva erogazione del servizio di trasporto, fino alla disponibilità di dati di consuntivo relativi ai costi operativi effettivi desumibili da un bilancio rappresentativo di un intero anno di esercizio, è proposta dalle imprese e sottoposta a verifica dell'Autorità; tale proposta deve includere un confronto con realtà simili o l'evidenza di procedure di minimizzazione degli oneri;
 - b) per gli anni successivi, è determinata a partire dal bilancio dell'esercizio precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria, sulla base dei criteri generali di cui ai commi da 7.1 a 7.4, e aggiornata annualmente secondo i criteri di cui al comma 7.7 ad esclusione dell'applicazione del parametro X.
- 11.4 Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto avvii l'erogazione del servizio in corso d'anno, il valore dei ricavi di riferimento è riproporzionato in ragione dei giorni in cui il servizio viene reso effettivamente disponibile.
- 11.5 Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto venga a costituirsi a seguito di una riclassificazione di tratti di rete di distribuzione, sarà salvaguardato il principio di invarianza dei costi per gli utenti del sistema del gas naturale: ogni riclassificazione delle reti esistenti non potrà determinare un incremento dei costi coperti dalle tariffe dei servizi infrastrutturali del gas naturale nel momento in cui tale riclassificazione diviene operativa. Non saranno pertanto riconosciuti nella tariffa di trasporto tratti di rete di distribuzione esistenti riclassificati in trasporto regionale, a meno che non ci sia una equivalente rinuncia, in termini di copertura dei costi, a valere sulla tariffa di distribuzione. Inoltre, nel rispetto del principio di non aggravio, per gli utenti del sistema, dei costi derivanti dalla mera riclassificazione delle reti, qualora sia dimostrabile che dalla riclassificazione delle reti si determini un incremento della redditività dell'impresa, l'Autorità si riserva la possibilità di limitarne il tasso di remunerazione al fine di garantire la stessa redditività che l'impresa aveva prima della riclassificazione.

Titolo III - RICAVI DEL SERVIZIO DI MISURA

Articolo 12

Articolazione dei ricavi di riferimento del servizio di misura

- 12.1 I ricavi di riferimento del servizio di misura del trasporto RM sono pari alla somma delle quote di ricavo a copertura:
- a) della remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori ($RM_{CAPITALE}$), calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 4, applicando le categorie di cespiti e la relativa durata convenzionale tariffaria di cui alla Tabella 1 e le percentuali di degrado di cui alla Tabella 4;
 - b) degli incentivi alla realizzazione di nuovi investimenti (RM_{INC}), inclusa la quota di remunerazione addizionale del capitale investito netto per gli investimenti sostenuti nei precedenti periodi di regolazione, calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 5, applicando le categorie di cespiti di cui alla Tabella 1 e le percentuali di degrado di cui alla Tabella 4;
 - c) degli ammortamenti economico - tecnici (RM_{AMM}), calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 6;
 - d) dei costi operativi (RM_{COR}), calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 7, ad esclusione dell'applicazione del parametro X .
- 12.2 Ai fini della determinazione dei corrispettivi del servizio di misura di cui al Titolo V, i ricavi di riferimento RM sono ripartiti nelle seguenti componenti di ricavo:
- a) RM^{MT} , a copertura dei costi relativi all'attività di misura, al netto dei costi relativi agli impianti di misura presso i clienti finali;
 - b) RM^{CF} , a copertura dei costi relativi agli impianti di misura presso i clienti finali.

Titolo IV - CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO

Articolo 13

Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale

- 13.1 La tariffa di trasporto T per il servizio di trasporto continuo su base annuale è data dalla seguente formula:

$$T = K_e \cdot CP_e + K_u \cdot CP_u + V \cdot CV + V_{FC} \cdot CV_{FC}$$

dove:

- K_e è la capacità conferita all'utente nel punto di entrata e della rete nazionale di gasdotti (ossia un punto di interconnessione con l'estero, di entrata da terminali di Gnl, di entrata da stoccaggi, di entrata da produzioni nazionali), espressa in metri cubi/giorno;
 - CP_e è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto 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 (ossia un punto di interconnessione con l'estero, di uscita verso stoccaggi, di riconsegna), espressa in metri cubi/giorno;
 - CP_u è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto relativo ai conferimenti nel punto di uscita u della rete, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
 - V è il quantitativo di gas prelevato da un punto di uscita u della rete, espresso in metri cubi;
 - V_{FC} è il quantitativo di gas prelevato da un punto di uscita u della rete, ad eccezione dei punti di uscita interconnessi con l'estero, espresso in metri cubi;
 - CV è il corrispettivo unitario variabile, espresso in euro/metro cubo;
 - CV_{FC} è il corrispettivo complementare unitario variabile per il recupero dei ricavi, espresso in euro/metro cubo.
- 13.2 I corrispettivi unitari facenti parte della tariffa T sono espressi con riferimento a un metro cubo *standard* di gas alla pressione assoluta di 1,01325 bar e alla temperatura di 15 °C.

Articolo 14

Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base inferiore all'anno

- 14.1 Nei casi di conferimenti infrannuali di capacità nei punti di entrata e nei punti di uscita di interconnessione con l'estero, si applicano i corrispettivi unitari di capacità CP_e e CP_u riproporzionati su base giornaliera, moltiplicati per i coefficienti moltiplicativi riportati nella Tabella 5.

Articolo 15

Tariffa di trasporto per il servizio interrompibile

- 15.1 L'impresa maggiore rende disponibile nei punti di entrata interconnessi con l'estero un servizio di trasporto interrompibile secondo le modalità definite nel Codice di rete applicando corrispettivi di capacità CP_e ridotti rispetto a quelli calcolati secondo le modalità di cui all'Articolo 16 al fine di riflettere il rischio associato all'interruzione del servizio, assicurando trasparenza e parità di trattamento agli utenti del servizio.
- 15.2 L'impresa maggiore pubblica i criteri adottati per la determinazione delle capacità interrompibili e continue nei punti di entrata.

Articolo 16

Corrispettivi unitari di capacità

- 16.1 I ricavi da recuperare mediante l'applicazione dei corrispettivi unitari di capacità sono pari, in ciascun anno t del periodo di regolazione, alla differenza tra:
- la somma, per tutte le imprese di trasporto, dei ricavi di riferimento ascrivibili alla componente RT^{CAP} di cui al comma 3.2, lettera a), relativi all'anno t ;
 - i ricavi RSC derivanti dall'applicazione dei corrispettivi di scostamento nei punti di entrata e uscita della rete gasdotti nell'anno $t-2$, incluse le penali corrisposte nel medesimo anno ai sensi del comma 10.1 della deliberazione 31 luglio 2006, n. 168/06, nei limiti di una soglia pari al 5% dei ricavi di riferimento ascrivibili alla componente RT^{CAP} di cui al comma 3.2, lettera a); sono inoltre considerate nell'ambito della componente RSC le partite di conguaglio dei ricavi di scostamento di competenza degli anni precedenti determinate in esito alle sessioni di *settlement* di cui al TIS.
- 16.2 I ricavi di cui al precedente comma, lettera b), eccedenti la soglia del 5% sono considerati ai fini della determinazione dei corrispettivi unitari di capacità relativi all'anno $t+1$.
- 16.3 I corrispettivi unitari di capacità CP_e e CP_u sono determinati secondo la metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, sulla base del seguente procedimento:
- per ciascun punto di entrata è calcolata la distanza media ponderata, determinata come somma dei prodotti tra la capacità prevista in conferimento presso ciascun punto di uscita e la distanza tra il punto di entrata e ciascun punto di uscita, divisa per la somma delle capacità previste in conferimento presso ciascun punto di uscita, sulla base della seguente formula:

$$AD_{En} = \frac{\sum_{allEx} CAP_{Ex} \cdot D_{En,Ex}}{\sum_{allEx} CAP_{Ex}}$$

dove:

- AD_{En} è la distanza media ponderata per un punto di entrata;
- CAP_{Ex} è la capacità prevista in conferimento presso un punto di uscita;
- $D_{En,Ex}$ è la distanza tra un determinato punto di entrata e un determinato punto di uscita;

ai fini dei calcoli di cui alla presente lettera a), i punti di entrata da produzioni nazionali sono aggregati in 10 punti di entrata da *hub* di produzione; per ciascun *hub*, la distanza verso i punti di uscita è determinata considerando la distanza dal punto di produzione più rappresentativo in termini di volumi immessi;

- b) per ciascun punto di uscita è calcolata la distanza media ponderata, determinata come somma dei prodotti tra la capacità prevista in conferimento presso ciascun punto di entrata e la distanza tra il punto di uscita e ciascun punto di entrata, divisa per la somma delle capacità previste in conferimento presso ciascun punto di entrata, sulla base della seguente formula:

$$AD_{Ex} = \frac{\sum_{allEn} CAP_{En} \cdot D_{En,Ex}}{\sum_{allEn} CAP_{En}}$$

dove:

- AD_{Ex} è la distanza media ponderata per un punto di uscita;
- CAP_{En} è la capacità prevista in conferimento presso un punto di entrata;

ai fini dei calcoli di cui alla presente lettera b), i punti di riconsegna sono aggregati in 12 punti di uscita, determinati sulla base delle 6 aree di prelievo e di 2 *cluster* in funzione della distanza dalla rete nazionale dei gasdotti (entro/oltre 15 chilometri); la distanza da ciascun punto di entrata a ciascun gruppo di punti di riconsegna è determinata come somma di:

- una distanza di rete nazionale, determinata come distanza media dal punto di entrata ai punti di intercettazione e derivazioni importanti (PIDI) del gruppo di punti di riconsegna, ponderata per ciascun PIDI in funzione delle capacità previste in conferimento presso i punti di sottesi ciascun PIDI;
- una distanza di rete regionale, determinata come media - per i PIDI relativi al gruppo di punti di riconsegna - delle distanze PIDI-punto di riconsegna, ponderata per la capacità prevista in conferimento presso i punti di riconsegna;

- c) l'incidenza del costo per ciascun punto di entrata e per ciascun punto di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

$$W_{c,En} = \frac{CAP_{En} \cdot AD_{En}}{\sum_{allEn} CAP_{En} \cdot AD_{En}}$$

$$W_{c,Ex} = \frac{CAP_{Ex} \cdot AD_{Ex}}{\sum_{allEx} CAP_{Ex} \cdot AD_{Ex}}$$

dove:

- $W_{c,En}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di entrata;
 - $W_{c,Ex}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di uscita;
- d) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su ciascun punto di entrata e per ciascun punto di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

$$R_{En} = W_{c,En} \cdot R_{\Sigma En}$$

$$R_{Ex} = W_{c,Ex} \cdot R_{\Sigma Ex}$$

dove:

- R_{En} è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di entrata;
 - R_{Ex} è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di uscita;
 - $R_{\Sigma En}$ è pari al 28% dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità;
 - $R_{\Sigma Ex}$ è pari al 72% dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità;
- e) i valori risultanti di cui alla lettera d) sono divisi per la capacità prevista in conferimento presso ciascun punto di entrata e ciascun punto di uscita utilizzando le seguenti formule:

$$T_{En} = \frac{R_{En}}{CAP_{En}}$$

$$T_{Ex} = \frac{R_{Ex}}{CAP_{Ex}}$$

dove:

- T_{En} è il corrispettivo pre-aggiustamenti su un punto di entrata;
 - T_{Ex} è corrispettivo pre-aggiustamenti su un punto di uscita;
- f) rispetto ai valori come risultanti dalla precedente lettera e):

- i. dai corrispettivi di entrata specifici per impianto di stoccaggio è determinato un unico corrispettivo di entrata a livello nazionale;
 - ii. dai corrispettivi di uscita specifici per impianto di stoccaggio è determinato un unico corrispettivo di uscita a livello nazionale;
 - iii. dai corrispettivi di uscita verso aree di prelievo è determinato un unico corrispettivo di uscita a livello nazionale;
- g) rispetto ai valori come risultanti dalla precedente lettera f), sub i. e ii., al corrispettivo di entrata da stoccaggio e al corrispettivo di uscita verso stoccaggio è applicato uno sconto pari al 50%;
- h) ai fini della determinazione dei corrispettivi di entrata e di uscita, ai valori come risultanti dalle precedenti lettere sono applicati due coefficienti moltiplicativi di riproporzionamento determinati in modo tale da garantire rispettivamente la copertura dei ricavi $R_{\Sigma En}$ e $R_{\Sigma Ex}$ in funzione delle capacità previste in conferimento CAP_{En} e CAP_{Ex} .
- 16.4 Nell'ambito della metodologia di cui al comma 16.2, la capacità prevista in conferimento in un determinato anno tariffario è determinata come media ponderata della capacità prevista in conferimento nei due anni termici rilevanti per tale anno. La stima è effettuata dalle imprese di trasporto sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento di presentazione della proposta tariffaria, ed è soggetta ad approvazione da parte dell'Autorità. Tale stima include anche le previsioni relative ai conferimenti:
- a) di capacità infrannuale, tenuto conto del riproporzionamento su base annua nonché del livello dei coefficienti moltiplicativi riportati nella Tabella 5;
 - b) di capacità interrompibile, tenuto conto del relativo sconto applicato ai sensi dell'Articolo 15.

Articolo 17

Corrispettivo unitario variabile

- 17.1 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo unitario variabile CV è determinato sulla base della seguente formula:

$$CV_t = \frac{RT_t^{COM}}{Q_t^{COM}}$$

dove:

- RT_t^{COM} è la somma, per tutte le imprese di trasporto, delle componenti di ricavo di cui al comma 3.2, lettera b), relative all'anno t ;
- Q_t^{COM} sono i volumi di riferimento per l'anno t , pari ai quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio, nei punti di interconnessione con i sistemi esteri, e nei punti di riconsegna, nell'anno $t-2$.

- 17.2 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo unitario variabile specifico d'impresa $CV_{t,i}$ è determinato dividendo la componente di ricavo $RT_{t,i}^{COM}$ di ciascuna impresa di trasporto per i volumi di riferimento Q_t^{COM} .
- 17.3 Il corrispettivo unitario variabile CV è applicato ai quantitativi prelevati dalla rete nei punti di uscita dalla rete di trasporto, ossia nei punti di riconsegna, nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di interconnessione con i sistemi esteri.

Articolo 18

Corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi

- 18.1 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi CV_{FC} è determinato dall'Autorità sulla base della seguente formula:

$$CV_{FC,t} = \frac{FC_{t-2}^T}{Q_t^{FC}}$$

dove:

- FC_{t-2}^T è la somma, per tutte le imprese di trasporto, dei fattori correttivi dei ricavi di trasporto di cui all'Articolo 29 e all'Articolo 30 di competenza dell'anno $t-2$;
 - Q_t^{FC} sono i volumi di riferimento per l'anno t rilevanti ai fini dell'applicazione del corrispettivo CV_{FC} , pari ai quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di riconsegna, nell'anno $t-2$.
- 18.2 Il corrispettivo complementare per il recupero di ricavi CV_{FC} è applicato ai quantitativi prelevati dalla rete nei punti di uscita dalla rete di trasporto corrispondenti ai punti di riconsegna e ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio, come maggiorazione (se di segno positivo) o riduzione (se di segno negativo) del corrispettivo unitario variabile CV .
- 18.3 Le imprese di trasporto regolano con la Cassa, su base bimestrale, a valere sul "Conto oneri trasporto", le partite relative al corrispettivo complementare per il recupero di ricavi CV_{FC} versando (se di segno positivo) o ricevendo (se di segno negativo) le somme derivanti dall'applicazione del medesimo corrispettivo.
- 18.4 Fermo restando quanto previsto al precedente comma 18.1, ai fini del dimensionamento del corrispettivo complementare CV_{FC} , l'Autorità terrà altresì conto di eventuali straordinarie esigenze di finanziamento o eccedenze del "Conto oneri trasporto".

Articolo 19

Reti di trasporto non interconnesse

- 19.1 I corrispettivi per il servizio di trasporto su nuove reti non interconnesse con la rete di trasporto esistente sono determinati sulla base dei seguenti principi:

- a) allocazione del costo delle reti di trasporto non interconnesse esclusivamente ai rispettivi utenti del servizio di trasporto;
- b) applicazione di una metodologia distinta e semplificata rispetto a quella utilizzata per la rete esistente, di cui all'Articolo 16.

Titolo V – CORRISPETTIVI PER SERVIZI NON DI TRASPORTO

Articolo 20

Corrispettivo per il servizio di misura

20.1 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo CM^T a copertura delle attività di *meter reading* e di *metering* nella diretta responsabilità dell'impresa di trasporto, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno, è determinato sulla base della seguente formula:

$$CM_t^T = \frac{RM_t^T + FC_{t-2}^M}{CAP_t^T}$$

dove:

- RM_t^T è la somma per tutte le imprese di trasporto, per l'anno t , delle componenti a copertura dei costi relativi all'attività di misura, al netto dei costi di capitale relativi agli impianti di misura presso i clienti finali, di cui al comma 12.2, lettera a);
- CAP_t^T sono le capacità previste in conferimento per l'anno t nei punti di riconsegna della rete di trasporto;
- FC_{t-2}^M è il fattore correttivo dei ricavi per il servizio di misura di cui al successivo Articolo 32 di competenza dell'anno $t-2$.

20.2 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo $CM_{t,i}^T$ specifico d'impresa è determinato dividendo la somma della componente di ricavo $RM_{t,i}^T$ e del fattore correttivo $FC_{t-2,i}^M$ di ciascuna impresa di trasporto i per le capacità previste in conferimento $CAP_{t,i}^T$ riconducibili a ciascuna impresa di trasporto i .

20.3 Il corrispettivo CM^T è applicato alla capacità conferita nei punti di riconsegna della rete di trasporto.

Articolo 21

Corrispettivo per il servizio di metering presso i clienti finali

21.1 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo CM^{CF} a copertura dell'attività di *metering* sui punti di riconsegna dei clienti finali, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno, è determinato sulla base della seguente formula:

$$CM_t^{CF} = \frac{RM_t^{CF}}{CAP_t^{CF}}$$

dove:

- RM_t^{CF} è la somma per tutte le imprese di trasporto, per l'anno t , delle componenti a copertura dei costi relativi agli impianti di misura presso i clienti finali di cui al comma 12.2, lettera b);

- CAP_t^{CF} sono le capacità previste in conferimento per l'anno t nei punti di riconsegna della rete di trasporto nella titolarità di clienti finali che hanno ceduto l'impianto di misura all'impresa di trasporto.

- 21.2 Per ciascun anno t del periodo di regolazione, il corrispettivo $CM_{t,i}^{CF}$ specifico d'impresa è determinato dividendo la componente di ricavo $RM_{t,i}^{CF}$ di ciascuna impresa di trasporto i per le capacità previste in conferimento $CAP_{t,i}^{CF}$ riconducibili a ciascuna impresa di trasporto i .
- 21.3 Il corrispettivo CM^{CF} è applicato alla capacità conferita nei punti di riconsegna della rete di trasporto nei quali la titolarità dell'impianto di misura è stata ceduta all'impresa di trasporto.

Articolo 22

Corrispettivi per la fornitura di ulteriori servizi

- 22.1 L'impresa di trasporto ha facoltà di offrire in maniera trasparente e non discriminatoria eventuali ulteriori servizi, comunque nell'ambito della propria attività caratteristica.
- 22.2 Le condizioni economiche a cui vengono offerti tali ulteriori servizi sono determinate sulla base dei costi sottostanti al servizio offerto, enucleati dai costi riconosciuti per il servizio di trasporto e non già ricompresi nei costi operativi riconosciuti.
- 22.3 L'impresa di trasporto disciplina nell'ambito del proprio Codice di rete e rende pubbliche le condizioni tecniche ed economiche per l'erogazione degli ulteriori servizi ed offre il relativo servizio assicurando trasparenza e parità di trattamento tra gli utenti.

Titolo VI - MECCANISMI PEREQUATIVI E CORRETTIVI DEI RICAVI

Articolo 23

Definizione dei corrispettivi ai fini della perequazione

- 23.1 Ai fini della gestione dei meccanismi perequativi, il corrispettivo CP_u è ripartito nei corrispettivi pro-forma CP_u^R e CP_u^N .
- 23.2 Il corrispettivo pro-forma CP_u^R , riferito ai ricavi di rete regionale, è definito pari al rapporto tra:
- a) i ricavi di rete regionale $RT^{CAP,R}$ di cui al comma 3.3, al netto della quota parte dei ricavi RSC e delle penali di cui al comma 16.1, lettera b), riconducibili ai soli punti di riconsegna;
 - b) le capacità previste in conferimento ai punti di riconsegna.
- 23.3 Il corrispettivo pro-forma CP_u^N , riferito ai ricavi di rete nazionale, è definito come $CP_u^N = (CP_u - CP_u^R)$.
- 23.4 Ai fini della gestione del meccanismo di perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti di cui al successivo Articolo 25, è definito per ciascuna impresa di trasporto i che svolge attività di trasporto su rete regionale di gasdotti un corrispettivo pro-forma $CP_{u,i}^R$ specifico d'impresa, determinato dividendo la componente di ricavo $RT_i^{CAP,R}$ di ciascuna impresa di trasporto i per le capacità previste in conferimento ai punti di riconsegna riconducibili a ciascuna impresa di trasporto i .

Articolo 24

Perequazione dei ricavi di rete nazionale relativi al gettito associato ai corrispettivi di uscita

- 24.1 La perequazione dei ricavi di rete nazionale relativi al gettito associato ai corrispettivi di uscita CP_u (T^{CU}) è finalizzata a trasferire la quota-parte dei ricavi di pertinenza della rete nazionale dalle imprese di trasporto che riscuotono il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo CP_u alle imprese che svolgono l'attività di trasporto su rete nazionale di gasdotti. L'ammontare di perequazione T^{CU} relativo al corrispettivo CP_u è pari a:

$$T_i^{CU} = CP_u^N \cdot K_{u,i}$$

dove $K_{u,i}$ è la capacità effettivamente conferita nei punti di uscita u riconducibili all'impresa di trasporto i .

- 24.2 L'impresa di trasporto i è tenuta a trasferire mensilmente all'impresa maggiore l'ammontare di perequazione T^{CU} di cui al precedente comma.
- 24.3 Le modalità di gestione della perequazione dei ricavi di cui al precedente comma 24.1, nonché la ripartizione del gettito di rete nazionale tra le imprese di trasporto

titolari di rete nazionale, è demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi sottoscritti ai sensi del successivo Articolo 28.

Articolo 25

Perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti

- 25.1 La perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti (T^{CR}) è finalizzata a garantire a ciascuna impresa di trasporto i che svolge attività di trasporto su rete regionale di gasdotti un gettito commisurato all'ammontare dei propri ricavi riconosciuti relativi alla rete regionale dei gasdotti. L'ammontare di perequazione T^{CR} dell'impresa di trasporto i relativo ai ricavi di rete regionale è pari a:

$$T_i^{CR} = (CP_{u,i}^R - CP_u^R) \cdot K_{u,i}$$

- 25.2 La Cassa, attenendosi alle modalità previste nel presente articolo, provvede alla quantificazione e liquidazione, per ciascuna impresa di trasporto di cui al comma 25.1, dei saldi derivanti dall'applicazione dei meccanismi di perequazione.

- 25.3 Ai fini di quanto previsto dal comma 25.2:

- a) entro il 31 gennaio di ciascun anno, ciascuna impresa di trasporto fa pervenire alla Cassa le informazioni necessarie al calcolo dell'ammontare di perequazione di cui al comma 25.1; la Cassa definisce le modalità di trasmissione delle suddette informazioni in coerenza con le disposizioni del presente provvedimento entro 90 giorni dalla pubblicazione del medesimo;
- b) entro il 31 marzo di ciascun anno, la Cassa comunica all'Autorità e a ciascuna impresa di trasporto l'ammontare di perequazione T^{CR} ;
- c) entro il 30 aprile di ciascun anno, a valere sul "Conto oneri trasporto":
 - i) ciascuna impresa di trasporto provvede a versare alla Cassa quanto dovuto;
 - ii) la Cassa liquida quanto di competenza di ciascuna impresa di trasporto.

Articolo 26

Perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile

- 26.1 La perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile CV di cui all'Articolo 17 è demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi sottoscritti ai sensi del successivo Articolo 28.

Articolo 27

Perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi per il servizio di misura

- 27.1 La perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi per il servizio di misura di cui all'Articolo 20 e all'Articolo 21 è demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi sottoscritti ai sensi del successivo Articolo 28.

Articolo 28

Ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto

- 28.1 Con cadenza annuale, entro 90 giorni dalla data di approvazione delle proposte tariffarie, le imprese di trasporto definiscono, in via contrattuale, le modalità per la gestione della perequazione dei ricavi di rete nazionale di cui all'Articolo 24, nonché per la ripartizione dei ricavi derivanti dall'applicazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto di cui all'Articolo 16 e all'Articolo 17 e dei ricavi derivanti dall'applicazione dei corrispettivi per il servizio di misura di cui all'Articolo 20 e all'Articolo 21.
- 28.2 Copia dei contratti di cui al precedente comma 28.1 è trasmessa all'Autorità entro 15 giorni dalla data di stipula.
- 28.3 Qualora i contratti di cui al precedente comma 28.1 non si perfezionino entro il termine ivi previsto, provvede l'Autorità, sentite le imprese interessate.

Articolo 29

Fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto

- 29.1 Per ciascuna impresa di trasporto, il fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto $FC_t^{T,CAP}$ di competenza di ciascun anno t del periodo regolazione è calcolato mediante la seguente formula:

$$FC_t^{T,CAP} = RT_t^{CAP} - RSC_t - RT_t^{CAP,eff} + \Delta RT_t^{CONS}$$

dove:

- $FC_t^{T,CAP}$, è il fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto, di competenza dell'anno t ;
- RT_t^{CAP} è la componente di ricavo di cui al comma 3.2, lettera a), per l'anno t ;
- RSC_t è la componente di cui al comma 16.1, lettera b), considerata ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto applicate alla capacità per l'anno t ;
- $RT_t^{CAP,eff}$ è il ricavo conseguito applicando i corrispettivi CP_e e CP_u al lordo di eventuali riduzioni operate dall'impresa e non previste dalla presente deliberazione, alle capacità effettivamente conferite per l'anno t , al lordo di eventuali penali corrisposte dall'impresa di trasporto ai sensi del comma 10.2 della deliberazione 31 luglio 2006, n. 168/06, e al netto dei meccanismi perequativi di cui al precedente Articolo 24 e Articolo 25;
- ΔRT_t^{CONS} è la differenza tra la componente di ricavo RT_t^{CAP} di cui al comma 3.2, lettera a), per l'anno t e la medesima componente rideterminata sulla base dei dati patrimoniali di consuntivo ai sensi del successivo comma 33.6.

- 29.2 Nel calcolo dei ricavi effettivi si terrà conto anche di eventuali ricavi addizionali riscossi dalla società di trasporto per la fornitura di ulteriori servizi ai sensi di disposizioni stabilite dal Codice di rete.
- 29.3 Ai fini del calcolo dei ricavi effettivi, con riferimento all'importo di risoluzione anticipato dei contratti di trasporto di durata pluriennale si considerano gli importi effettivamente riscossi in luogo degli importi fatturati, fermo restando l'obbligo per l'impresa di compiere tutte le azioni volte a ridurre o a contenere il rischio derivante dall'inadempimento dell'utente, secondo un criterio di massima diligenza.

Articolo 30

Fattore correttivo dei ricavi di commodity del servizio di trasporto

- 30.1 Qualora, rispetto ai volumi di riferimento di cui al comma 17.1, si registrino a consuntivo variazioni eccedenti, in più o in meno, una franchigia pari al 4%, per l'impresa maggiore è determinato il fattore correttivo dei ricavi di *commodity* del servizio di trasporto $FC_t^{T,COM}$ di competenza dell'anno t del periodo regolazione mediante la seguente formula:

$$FC_t^{T,COM} = RT_t^{COM} - RT_t^{COM,eff}$$

dove:

- $FC_t^{T,COM}$, è il fattore correttivo dei ricavi di *commodity* del servizio di trasporto, di competenza dell'anno t ;
- RT_t^{COM} è la componente di ricavo di cui al comma 3.2, lettera b), per l'anno t ;
- $RT_t^{COM,eff}$ è il ricavo conseguito applicando il corrispettivo *CV* al lordo di eventuali riduzioni operate dall'impresa e non previste dalla presente deliberazione, al netto dei meccanismi perequativi di cui al precedente Articolo 26, tenuto conto della franchigia di cui al comma 30.1.

Articolo 31

Regolazione delle spettanze relative ai fattori correttivi dei ricavi di trasporto

- 31.1 Entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di competenza e contestualmente all'invio delle informazioni di cui al comma 35.2, le imprese di trasporto comunicano alla Cassa e alla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* l'ammontare dei fattori correttivi $FC_t^{T,CAP}$ e $FC_t^{T,COM}$ e le informazioni utilizzate per il calcolo, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling*.
- 31.2 Entro il 30 giugno di ciascun anno, la Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità comunica alla Cassa il nulla osta all'erogazione delle spettanze relative ai fattori correttivi dei ricavi.

- 31.3 Entro il 31 luglio di ciascun anno, le imprese di trasporto e la Cassa provvedono a regolare le spettanze relative ai fattori correttivi $FC^{T,CAP}$ e $FC^{T,COM}$ a valere sul “Conto oneri trasporto”.
- 31.4 Nel caso in cui le disponibilità del “Conto oneri trasporto” non siano sufficienti a liquidare quanto di spettanza di ogni impresa di trasporto, la Cassa effettua pagamenti *pro quota* rispetto agli importi vantati dalle medesime imprese, fino a concorrenza delle disponibilità del conto suddetto. Nel caso in cui tale liquidazione non possa essere completata entro 3 mesi dal termine previsto, la Cassa riconosce alle medesime imprese un interesse pari al tasso di riferimento fissato dalla Banca Centrale Europea, con un minimo pari allo 0,5%, calcolato a decorrere dall’1 gennaio del secondo anno successivo a quello a cui si riferiscono gli ammontari di perequazione.

Articolo 32

Fattore correttivo dei ricavi di misura

- 32.1 Per ciascuna impresa di trasporto, il fattore correttivo dei ricavi di misura FC^M di competenza dell’anno t del periodo regolazione è calcolato mediante la seguente formula:

$$FC_t^M = RM_t + FC_{t-2}^M - RM_t^{eff} + \Delta RM_t^{CONS}$$

dove:

- FC_t^M , è il fattore correttivo dei ricavi di misura di competenza dell’anno t ;
 - RM_t sono i ricavi di riferimento del servizio di misura, per l’anno t ;
 - RM_t^{eff} è il ricavo conseguito applicando i corrispettivi CM^T e CM^{CF} al lordo di eventuali riduzioni operate dall’impresa e non previste dalla presente deliberazione, alle capacità effettivamente conferite per l’anno t , al netto dei meccanismi perequativi di cui al precedente Articolo 27;
 - ΔRM_t^{CONS} è la differenza tra la componente di ricavo RM_t di cui al comma 12.1, per l’anno t e la medesima componente rideterminata sulla base dei dati patrimoniali di consuntivo ai sensi del successivo comma 33.6.
- 32.2 Nel calcolo dei ricavi effettivi RM^{eff} si terrà conto anche di eventuali ricavi addizionali riscossi dalla società di trasporto per la fornitura di ulteriori servizi ai sensi di disposizioni stabilite dal Codice di rete.

Titolo VII - APPROVAZIONE DELLE TARIFFE E OBBLIGHI INFORMATIVI

Articolo 33

Approvazione delle proposte tariffarie e determinazione dei corrispettivi

- 33.1 Entro il 31 marzo di ogni anno, le imprese di trasporto presentano all’Autorità le proposte tariffarie per l’anno successivo, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling*. Le proposte tariffarie includono:
- a) i ricavi di riferimento *RT* e *RM* relativi all’anno successivo;
 - b) i corrispettivi specifici di impresa relativi all’anno successivo;
 - c) i quantitativi di gas previsti in immissione nella rete di trasporto per l’anno successivo;
 - d) i quantitativi di gas riconsegnati agli utenti del servizio nell’anno precedente;
 - e) le capacità previste in conferimento nell’anno successivo e nei restanti anni del periodo di regolazione;
 - f) le distanze dei punti di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti;
 - g) le eventuali proposte di approvazione di corrispettivi per ulteriori servizi;
 - h) i ricavi *RSC* derivanti dall’applicazione dei corrispettivi di scostamento nei punti di entrata e uscita della rete gasdotti nell’anno *t-2*, incluse le penali corrisposte nel medesimo anno, considerando altresì le partite di conguaglio dei ricavi di scostamento di competenza degli anni precedenti determinate in esito alle sessioni di settlement di cui al TIS;
 - i) i ricavi di riferimento *RT* e *RM* relativi all’anno di presentazione della proposta tariffaria, rideterminati sulla base dei dati patrimoniali di consuntivo, unitamente alla variazione di ricavo rispetto ai ricavi *RT* e *RM* considerati ai fini della determinazione dei corrispettivi tariffari, rispettivamente ΔRT_t^{CONS} e ΔRM_t^{CONS} .
- 33.2 Le informazioni di cui al precedente comma, lettere e) e f), sono altresì comunicate dalle imprese di trasporto all’impresa maggiore, entro il medesimo termine.
- 33.3 Le distanze dei punti di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti di cui al precedente comma, lettera e), sono calcolate nel seguente modo:
- a) nel caso di impianti di distribuzione, come media aritmetica delle distanze dei punti di riconsegna che li alimentano;
 - b) nel caso di punti di riconsegna non compresi alla lettera a), come la distanza effettiva di ciascun punto di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti.
- 33.4 Entro il 30 aprile di ogni anno, l’impresa maggiore trasmette all’Autorità un modello tariffario che permetta di calcolare le tariffe di trasporto applicabili per il periodo tariffario successivo e di stimarne la possibile evoluzione oltre tale periodo. Tale modello include le distanze tra i punti di entrata e i punti di uscita, nonché le capacità previste in conferimento nell’anno successivo e nei restanti anni del

periodo di regolazione, con riferimento all'intero perimetro della rete di trasporto, anche sulla base dei dati relativi alle altre imprese di trasporto.

- 33.5 Le proposte di cui al precedente comma 33.1 si intendono approvate qualora l'Autorità non si pronunci in senso contrario entro 60 giorni dal loro ricevimento. Tali termini si intendono sospesi nel caso in cui vengano richiesti ulteriori approfondimenti.
- 33.6 Entro il 31 maggio di ogni anno, l'Autorità valuta le proposte tariffarie di cui al precedente comma 33.1 e provvede a determinare, sulla base dei criteri di cui al presente provvedimento, i corrispettivi di cui al Titolo IV e al Titolo V relativi all'anno successivo. Contestualmente, l'Autorità provvede a rideterminare i ricavi di riferimento RT e RM dell'anno in corso sulla base dei dati patrimoniali di consuntivo, nonché le relative variazioni di ricavo ΔRT_t^{CONS} e ΔRM_t^{CONS} .
- 33.7 Entro 30 giorni dalla data di approvazione dei corrispettivi da parte dell'Autorità, la Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità provvede a comunicare alla Cassa e a ciascuna impresa di trasporto i corrispettivi unitari specifici d'impresa approvati ai sensi del presente articolo.

Articolo 34

Pubblicazione dei corrispettivi e delle informazioni rilevanti

- 34.1 Entro il 31 maggio di ogni anno, contestualmente alla determinazione dei corrispettivi di cui al precedente comma 33.6, l'Autorità rende disponibili sul proprio sito internet:
- a) i corrispettivi di cui al Titolo IV e al Titolo V;
 - b) le informazioni di cui all'articolo 29 del Regolamento 460/2017;
 - c) le informazioni di cui all'articolo 30 del Regolamento 460/2017, incluso il modello tariffario semplificato di cui al comma 33.4 integrato sulla base dei dati e delle informazioni di cui alle proposte tariffarie approvate.
- 34.2 Le informazioni di cui al precedente comma 34.1 sono altresì rese disponibili dall'impresa maggiore sul proprio sito internet, entro il trentesimo giorno precedente l'asta annuale per la capacità annua. Tali informazioni sono rese disponibili secondo le modalità e i principi di cui all'articolo 31 del Regolamento 460/2017, ossia devono essere accessibili al pubblico, gratuite, e pubblicate:
- a) in una forma che ne consenta una facile consultazione;
 - b) in modo da essere chiare e facilmente accessibili e su base non discriminatoria;
 - c) in un formato scaricabile;
 - d) anche in lingua inglese.
- 34.3 Entro 15 giorni dalla data di approvazione delle tariffe da parte dell'Autorità, le imprese di trasporto rendono disponibili sul proprio sito internet:
- a) i corrispettivi di cui al precedente Titolo IV e Titolo V;

- b) la distanza di ciascun punto di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti calcolata ai sensi del comma 33.2;
 - c) i costi medi di investimento di cui al successivo comma 35.2, lettera e).
- 34.4 Per i punti di interconnessione, l'impresa maggiore pubblica, sulla piattaforma di cui all'allegato I, punto 3.1.1, paragrafo 1, lettera h), del Regolamento 715/2009, le informazioni di cui all'articolo 31, paragrafo 2 del Regolamento 460/2017, secondo quanto disposto dal paragrafo 3 del medesimo articolo.

Articolo 35

Ulteriori obblighi informativi in capo alle imprese di trasporto

- 35.1 Entro il 31 marzo di ogni anno, contestualmente alla presentazione della proposta tariffaria di cui al comma 33.1, le imprese di trasporto comunicano all'Autorità, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità:
- a) gli investimenti e le dismissioni effettuati nell'anno precedente, riportati nei bilanci sottoposti a revisione contabile, distinti per categoria di cespiti e per le tipologie di investimento individuate all'Articolo 5;
 - b) gli investimenti programmati per i 4 anni successivi mediante un prospetto riportante l'illustrazione degli obiettivi, dei costi e dei tempi di realizzazione delle opere, distinti per le tipologie di investimento individuate all'Articolo 5;
 - c) le dismissioni programmate per i 4 anni successivi, con illustrazione dei motivi e della valutazione dei cespiti dismessi;
 - d) la documentazione comprovante i costi compensativi e ambientali sostenuti nell'anno precedente per la realizzazione di ciascun investimento, unitamente agli atti autorizzativi e ai provvedimenti derivanti dalla normativa nazionale o locale o, qualora presenti, agli accordi sottoscritti con gli enti locali, per la realizzazione delle opere compensative;
 - e) l'andamento dei costi medi di investimento a livello aggregato, suddivisi per tipologia di investimento e anno di realizzazione.
- 35.2 Entro il 30 aprile di ogni anno le imprese di trasporto comunicano all'Autorità, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità, una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante e certificata da una società di revisione iscritta nel Registro dei Revisori legali istituito ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39, riportante l'attestazione dei ricavi conseguiti nell'anno precedente.
- 35.3 Entro il medesimo termine di cui al precedente comma 35.1, le imprese di trasporto trasmettono inoltre un rapporto monitoraggio sugli investimenti entrati in esercizio nell'anno precedente e in corso di realizzazione, coerente con i requisiti di cui all'articolo 3, comma 3, dell'Allegato A della deliberazione 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS.

Titolo VIII – COMPONENTI TARIFFARIE A COPERTURA DEGLI ONERI DI CARATTERE GENERALE DEL SISTEMA GAS

Articolo 36

Componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto a copertura di oneri di carattere generale del sistema gas

- 36.1 Sono istituite le seguenti componenti tariffarie, addizionali rispetto alla tariffa di trasporto di cui all'Articolo 13, a copertura degli oneri di carattere generale del sistema gas:
- a) il corrispettivo unitario variabile CRV^{FG} , espresso in euro/Smc, a copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del fattore di copertura dei ricavi per il servizio di rigassificazione del Gnl;
 - b) la componente tariffaria GS_T , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri per la compensazione delle agevolazioni tariffarie ai clienti del settore gas in stato di disagio;
 - c) la componente tariffaria RE_T , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri per misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale nonché degli oneri derivanti dalle disposizioni di cui all'articolo 22 e all'articolo 32 del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28;
 - d) la componente tariffaria S_D , di segno negativo, espressa in euro/Smc, finalizzata ad assicurare l'invarianza economica delle misure di cui al decreto legislativo n. 130/10 ai clienti finali allacciati alla rete di distribuzione;
 - e) la componente tariffaria UG_{3T} , espressa in euro/Smc a copertura degli importi di morosità riconosciuti ai fornitori transitori ai sensi dell'articolo 3 della deliberazione dell'Autorità 12 settembre 2012, 363/2012/R/GAS;
 - f) la componente tariffaria CRV^I , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri per il contenimento dei consumi di gas di cui alla deliberazione n. 277/07;
 - g) la componente tariffaria CRV^{OS} , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del fattore correttivo dei ricavi di riferimento per il servizio di stoccaggio, volto ad assicurare la parziale copertura dei costi riconosciuti per tale servizio anche in caso di una sua valorizzazione al di sotto del ricavo tariffario ammissibile, nonché del conguaglio dei costi di ripristino;
 - h) la componente tariffaria CRV^{BL} , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri connessi al sistema del bilanciamento del sistema gas;
 - i) la componente tariffaria CRV^{ST} , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri connessi al *settlement gas*.
- 36.2 L'impresa di trasporto applica agli utenti del servizio di trasporto, come componenti addizionali della tariffa di trasporto di cui all'Articolo 13:

- a) le componenti tariffarie GS_T , RE_T , e UG_{3T} di cui al precedente comma 36.1, rispettivamente lettere b), c) ed e), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti;
- b) le componenti tariffarie S_D e CRV^{ST} , di cui al precedente comma 36.1, rispettivamente lettere d) e i), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione;
- c) le componenti tariffarie CRV^{FG} , CRV^I , CRV^{OS} e CRV^{BL} , di cui al precedente comma 36.1, rispettivamente lettere a), f), g) e h), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione e a quelli che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti.

Articolo 37

Destinazione del gettito delle componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto

37.1 Entro 90 giorni dal termine di ciascun bimestre, le imprese di trasporto versano alla Cassa, in relazione ai servizi di trasporto erogati nel bimestre medesimo:

- a) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile CRV^{FG} sul "Conto oneri fattore di copertura impianti di rigassificazione" di cui alla RTRG;
- b) il gettito derivante dall'applicazione della componente tariffaria GS_T sul "Conto per la compensazione delle agevolazioni tariffarie ai clienti del settore gas in stato di disagio", di cui al comma 70.1, lettera d), della RTDG;
- c) il gettito derivante dall'applicazione della componente tariffaria RE_T sul "Fondo per misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale", di cui al comma 70.1, lettera a), della RTDG;
- d) il gettito derivante dall'applicazione della componente tariffaria UG_{3T} sul "Conto oneri per il servizio dei fornitori transitori sulla rete di trasporto" di cui all'articolo 6 della deliberazione dell'Autorità 12 settembre 2012, 363/2012/R/GAS;
- e) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile CRV^I sul "Fondo per la promozione dell'interrompibilità del sistema gas" di cui al punto 2 della deliberazione dell'Autorità 29 dicembre 2005, n. 297/05;
- f) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile CRV^{OS} sul "Conto oneri stoccaggio" di cui all'articolo 27, comma 6, della RAST;
- g) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile CRV^{BL} sul "Fondo per la copertura degli oneri connessi al sistema del bilanciamento del sistema del gas" di cui al punto 12 della deliberazione ARG/gas 155/11;

- h) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile CRV^{ST} sul "Fondo per la copertura degli oneri connessi al sistema di settlement gas" di cui al TIS.
- 37.2 Entro il medesimo termine di cui al precedente comma 37.1, le imprese di trasporto trasmettono alla Cassa le informazioni relative all'applicazione delle componenti aggiuntive della tariffa di trasporto, con indicazione dei periodi di competenza, dei corrispettivi unitari applicati e dei quantitativi di gas riconsegnati.
- 37.3 La Cassa destina gli importi derivanti dall'applicazione della componente RE_T in quota parte al Fondo per misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale di cui al comma 70.1, lettera a), della RTDG, in quota parte al Fondo di garanzia a sostegno della realizzazione di reti di teleriscaldamento, di cui al comma 70.1, lettera e), della RTDG e in quota parte al Conto per lo sviluppo tecnologico e industriale di cui al comma 48.1, lettera r), del TIT, in funzione delle aliquote pubblicate dall'Autorità nel rispetto del principio di competenza.
- 37.4 L'impresa maggiore trasmette alla Cassa i quantitativi di gas misurati, su base mensile, nei punti di riconsegna che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti, nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione, nonché presso i punti di interconnessione con altre imprese di trasporto, anche al fine di consentire alla medesima Cassa di monitorare la correttezza dei versamenti di cui al comma 37.1.

Articolo 38

Modalità di determinazione ed aggiornamento delle componenti tariffarie aggiuntive della tariffa di trasporto

- 38.1 Il valore delle componenti tariffarie aggiuntive di cui all'Articolo 36 è determinato con specifici provvedimenti dell'Autorità e può essere aggiornato anche in corso d'anno, con cadenza trimestrale.
- 38.2 Il valore delle componenti tariffarie aggiuntive di cui all'Articolo 36 è di norma aggiornato con almeno due trimestri di anticipo rispetto alla sua entrata in vigore.

Tabella 1 - Durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti

Categoria di cespiti	Durata convenzionale (anni)
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	50
Centrali di compressione	20
Impianti di regolazione e riduzione della pressione	20
Misuratori	20
Misuratori clienti finali	20
Sistemi informativi	5
Immobilizzazioni materiali (macchine d'ufficio, automezzi, telefoni cellulari)	5
Altre immobilizzazioni materiali	10
Immobilizzazioni immateriali	5
Terreni	-

Tabella 2 – Deflatore degli investimenti fissi lordi

Anno	Deflatore investimenti fissi lordi
1959	34,2503
1960	32,8755
1961	31,7289
1962	30,4364
1963	28,1533
1964	26,9744
1965	26,8893
1966	26,1658
1967	25,3058
1968	24,7364
1969	23,3581
1970	20,5570
1971	19,5213
1972	18,8996
1973	15,7700
1974	12,1683
1975	10,3796
1976	8,6750
1977	7,3882
1978	6,5243
1979	5,6728
1980	4,5785
1981	3,7453
1982	3,2544
1983	2,9168
1984	2,6719
1985	2,4505
1986	2,3601
1987	2,2612
1988	2,1420
1989	2,0321

Anno	Deflatore investimenti fissi lordi
1990	1,9058
1991	1,8006
1992	1,7317
1993	1,6681
1994	1,6130
1995	1,5505
1996	1,5068
1997	1,4674
1998	1,4403
1999	1,4237
2000	1,3833
2001	1,3549
2002	1,3168
2003	1,2965
2004	1,2621
2005	1,2255
2006	1,1932
2007	1,1638
2008	1,1272
2009	1,0943
2010	1,0943
2011	1,0697
2012	1,0396
2013	1,0252
2014	1,0171
2015	1,0141
2016	1,0110
2017	1,0110
2018	1,0050
2019	1,0000

Tabella 3 – Percentuali di degrado servizio di trasporto (1/2)

Anno	Fabbricati	Metanodotti (condotte e derivazioni)	Centrali di spinta	Impianti di regolazione e riduzione della pressione	Sistemi informativi	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni immateriali
1959	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1960	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1961	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1962	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1963	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1964	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1965	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1966	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1967	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1968	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1969	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1970	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1971	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1972	99,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1973	97,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1974	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1975	93,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1976	91,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1977	89,00%	97,50%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1978	87,00%	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1979	85,00%	92,50%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1980	83,00%	90,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1981	81,00%	87,50%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1982	79,00%	85,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1983	77,00%	82,50%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1984	75,00%	80,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1985	73,00%	77,50%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1986	71,00%	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1987	69,00%	72,50%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1988	67,00%	70,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 3 - Percentuali di degrado servizio di trasporto (2/2)

Anno	Fabbricati	Metanodotti (condotte e derivazioni)	Centrali di compressione	Impianti di regolazione e riduzione della pressione	Sistemi informativi	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni immateriali
1989	65,00%	67,50%	100,00%	97,50%	100,00%	100,00%	100,00%
1990	63,00%	65,00%	100,00%	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1991	61,00%	62,50%	100,00%	92,50%	100,00%	100,00%	100,00%
1992	59,00%	60,00%	100,00%	90,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1993	57,00%	57,50%	100,00%	87,50%	100,00%	100,00%	100,00%
1994	55,00%	55,00%	100,00%	85,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1995	53,00%	52,50%	100,00%	82,50%	100,00%	100,00%	100,00%
1996	51,00%	50,00%	100,00%	80,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1997	49,00%	47,50%	100,00%	77,50%	100,00%	100,00%	100,00%
1998	47,00%	45,00%	100,00%	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1999	45,00%	42,50%	95,00%	72,50%	100,00%	100,00%	100,00%
2000	43,00%	40,00%	90,00%	70,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2001	41,00%	37,50%	85,00%	67,50%	100,00%	100,00%	100,00%
2002	39,00%	35,00%	80,00%	65,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2003	37,00%	32,50%	75,00%	62,50%	100,00%	100,00%	100,00%
2004	35,00%	30,00%	70,00%	60,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2005	32,50%	27,50%	65,00%	57,50%	100,00%	100,00%	100,00%
2006	30,00%	25,00%	60,00%	55,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2007	27,50%	22,50%	55,00%	52,50%	100,00%	100,00%	100,00%
2008	25,00%	20,00%	50,00%	50,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2009	22,50%	18,00%	45,00%	45,00%	100,00%	90,00%	100,00%
2010	20,00%	16,00%	40,00%	40,00%	100,00%	80,00%	100,00%
2011	17,50%	14,00%	35,00%	35,00%	100,00%	70,00%	100,00%
2012	15,00%	12,00%	30,00%	30,00%	100,00%	60,00%	100,00%
2013	12,50%	10,00%	25,00%	25,00%	100,00%	50,00%	100,00%
2014	10,00%	8,00%	20,00%	20,00%	80,00%	40,00%	80,00%
2015	7,50%	6,00%	15,00%	15,00%	60,00%	30,00%	60,00%
2016	5,00%	4,00%	10,00%	10,00%	40,00%	20,00%	40,00%
2017	2,50%	2,00%	5,00%	5,00%	20,00%	10,00%	20,00%
2018	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2019	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Tabella 4 – Percentuali di degrado servizio di misura (1/2)

Anno	Fabbricati	Misuratori	Misuratori clienti finali	Sistemi informativi	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni immateriali
1959	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1960	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1961	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1962	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1963	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1964	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1965	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1966	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1967	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1968	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1969	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1970	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1971	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1972	99,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1973	97,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1974	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1975	93,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1976	91,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1977	89,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1978	87,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1979	85,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1980	83,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1981	81,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1982	79,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1983	77,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1984	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1985	73,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1986	71,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1987	69,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1988	67,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabella 4 - Percentuali di degrado servizio di misura (2/2)

Anno	Fabbricati	Misuratori	Misuratori clienti finali	Sistemi informativi	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni immateriali
1989	65,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1990	63,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1991	61,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1992	59,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1993	57,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1994	55,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1995	53,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1996	51,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1997	49,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1998	47,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
1999	45,00%	95,00%	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2000	43,00%	90,00%	90,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2001	41,00%	85,00%	85,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2002	39,00%	80,00%	80,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2003	37,00%	75,00%	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2004	35,00%	70,00%	70,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2005	32,50%	65,00%	65,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2006	30,00%	60,00%	60,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2007	27,50%	55,00%	55,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2008	25,00%	50,00%	50,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2009	22,50%	45,00%	45,00%	100,00%	90,00%	100,00%
2010	20,00%	40,00%	40,00%	100,00%	80,00%	100,00%
2011	17,50%	35,00%	35,00%	100,00%	70,00%	100,00%
2012	15,00%	30,00%	30,00%	100,00%	60,00%	100,00%
2013	12,50%	25,00%	25,00%	100,00%	50,00%	100,00%
2014	10,00%	20,00%	20,00%	80,00%	40,00%	80,00%
2015	7,50%	15,00%	15,00%	60,00%	30,00%	60,00%
2016	5,00%	10,00%	10,00%	40,00%	20,00%	40,00%
2017	2,50%	5,00%	5,00%	20,00%	10,00%	20,00%
2018	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2019	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Tabella 5 - Coefficienti moltiplicativi da applicare ai corrispettivi di capacità riproporzionati su base giornaliera

Coefficiente	Valore
Annuo	1
Semestrale	1,1
Trimestrale	1,2
Mensile	1,3
Giornaliero	1,5
Infragiornaliero	1,5

Tabella 6 – Fattori di emissione efficienti

	Livello di pressione massima effettivamente raggiunta nell'esercizio della rete (P)			
	P \geq 12 bar		P<12 bar	
	Fattore di emissione F _E	Unità di misura	Fattore di emissione F _E	Unità di misura
Emissioni Fuggitive				
<i>Pipeline</i>	5,290	Smc/km/a	0,529	Smc/km/a
Nodi	16 890	Smc/sorgente/a		
Stazioni PIG	10 200	Smc/sorgente/a		
Stazione R&R ¹	10 810	Smc/sorgente/a		
Centrali di compressione	4 018	Smc/MW/a	-	-
Stazioni di Regolazione e Misura (REMI) ^{1,2}	(*)	Smc/sorgente/a	(*)	Smc/sorgente/a
Emissioni Pneumatiche				
Rete (valvole ad azionamento pneumatico)	136	Smc/sorgente/a	13,6	Smc/sorgente/a
Stazioni R&R	25 900	Smc/sorgente/a		
Centrali di compressione	2 102	Smc/MW/a	-	
Impianto per la misura della composizione gas	1 571	Smc/sorgente/a	157,1	Smc/sorgente/a
Emissioni da Ventato				
Rete, R&R e REMI	204,5	Smc/km/a	20,45	Smc/km/a
Centrali	1 521	Smc/MW/a	-	

Nota 1 - nel caso di sistemi di regolazione e riduzione (R&R) e di regolazione e misura (REMI) la pressione da considerare è quella in ingresso all'impianto.

Nota 2 – il valore indicato si riferisce alla parte di impianto interna al perimetro della rete; nel caso dei punti di riconsegna la parte “a monte” del misuratore, per punti di immissione la parte di impianto “a valle” del misuratore”.

(*) Il fattore di emissione per le Stazioni di Regolazione e Misura (REMI) riconosciuto ai fini tariffari assume i seguenti valori:

Smc/sorgente/a	2020	2021	2022	2023
REMI P \geq 12 bar	3 500	2 930	2 460	2 060
REMI P<12 bar	350	290	250	210

Tabella 7 – Rappresentazione grafica della rete di gasdotti

Rete dei gasdotti



* Il punto di entrata indicato come "Melendugno" fa riferimento al punto di entrata nella rete nazionale dei gasdotti dal gasdotto Trans-Adriatic Pipeline (TAP), attualmente in fase di realizzazione.