



PROXIGAS

DCO 213/2022/R/gas
Criteri di Regolazione Tariffaria
per il servizio di Trasporto e Misura
del gas naturale per il 6PRT

27 giugno 2022

Premessa

Proxigas formula le proprie osservazioni agli orientamenti iniziali delineati nel documento per la consultazione (di seguito anche DCO) 213/2022/R/gas con riferimento ai criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT).

Osservazioni generali

In linea generale Proxigas condivide gli orientamenti iniziali delineati dall'Autorità nel DCO, che in particolare prevedono una sostanziale continuità con l'assetto regolatorio del quinto periodo regolatorio (5PRT) e un graduale coordinamento con l'approccio ROSS per il calcolo dei ricavi di riferimento, di prossima adozione.

Come già ampiamente osservato nell'ambito delle consultazioni che hanno preceduto la definizione dell'assetto regolatorio del 5PRT, riteniamo fondamentale che anche per il 6PRT i criteri tariffari continuino a perseguire un uso efficiente delle infrastrutture e la stabilità, o quanto meno prevedibilità dell'evoluzione, dei corrispettivi tariffari.

Oltre al contesto internazionale, attualmente caratterizzato da una situazione eccezionale di tensione dei prezzi, il contesto di mercato nazionale è caratterizzato da forte incertezza. Appare pertanto quanto mai necessario che in un siffatto contesto l'Autorità adotti **interventi volti alla sostenibilità e stabilità tariffaria**, garantendo un quadro di riferimento certo e chiaro apportando dove opportuno i necessari correttivi.

Si auspica inoltre che, nel **prossimo documento di consultazione**, siano illustrate **simulazioni che interiorizzino anche assunzioni in merito alle possibili evoluzioni delle fonti di approvvigionamento in Italia**, tenuto conto delle raccomandazioni fornite dalla Commissione Europea nel REPowerEU di riduzione della dipendenza dalla Russia, attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti di gas nel medio-lungo termine e anche dell'effetto degli sconti tariffari previsti per i gas rinnovabili e low carbon nell'*Hydrogen and Decarbonised Gas Package*. Tali simulazioni, partendo da nuovi elementi di scenario e da ipotesi aggiornate sui flussi, consentirebbero di poter valutare il possibile impatto sui corrispettivi tariffari nel prossimo periodo regolatorio.

Ogni intervento di modifica dell'assetto tariffario dovrebbe infatti essere attentamente e preventivamente valutato in modo da bilanciare l'esigenza di copertura dei ricavi consentiti con la necessità di rafforzare l'attrattività del mercato italiano ed evitare distorsioni nelle scelte delle fonti di approvvigionamento, anche in ottica di miglioramento della sicurezza.

In tale prospettiva, si ritiene ragionevole che l'Autorità confermi anche per il 6PRT le **modalità di applicazione e riscossione dei corrispettivi di trasporto da e per stoccaggio** che sono state definite per il 5PRT ed estenda anche ai punti relativi a impianti di Gnl le medesime disposizioni.

Viceversa, la proposta di aggiustamento relativo all'applicazione di uno sconto delle tariffe da e per stoccaggio pari al 100% per il 6PRT risulta non coerente all'impostazione adottata per la definizione dei criteri di calcolo delle tariffe del 5PRT, nell'ambito dei quali l'Autorità non ritenne giustificabile uno sconto di entità maggiore al 50% in quanto, a fronte di un rilevante incremento degli altri corrispettivi di capacità, ciò non si sarebbe tradotto in un diretto beneficio per gli utenti che utilizzano lo stoccaggio.

Si evidenzia, in primis, che nella proposta legislativa della Commissione Europea del 23 marzo 2022 di revisione del Regolamento (EU) 2017/1938 (attualmente in discussione presso Parlamento e Consiglio) non è previsto alcun obbligo, bensì la possibilità, di applicare uno sconto del 100% ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio.

Inoltre, l'introduzione di uno sconto del 100% ai corrispettivi da e per stoccaggio non produrrebbe effetti di maggiore efficienza allocativa e non costituirebbe un incentivo per gli utenti all'utilizzo e al riempimento degli stoccaggi, posto il sistema di aste definito da anni per il conferimento della capacità di stoccaggio Italiana, in forza del quale è già previsto che l'utente non sostenga direttamente il costo relativo al servizio di trasporto da e per stoccaggio ma il suddetto costo sia coperto dai proventi derivanti dalle aste per l'assegnazione della capacità di stoccaggio o, nella misura in cui i proventi delle aste non siano sufficiente, mediante le risorse recuperate attraverso l'applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CRV_{OS} ai punti di riconsegna.

Al contrario, l'eventuale azzeramento comporterebbe un incremento dei corrispettivi di capacità applicati in corrispondenza degli altri punti di entry ed exit, stimabile in +15% alle entry e in +9% alle exit. L'incremento delle tariffe di entry (peraltro così marcato) **andrebbe ad incidere negativamente sulle competitività del gas al PSV rispetto agli altri hub europei** e ad aggravando l'effetto di "*pancaking*" tariffario sulle rotte di importazione, con impatti negativi sulla diversificazione degli approvvigionamenti e sulle importazioni in generale, e conseguentemente sulle iniezioni in stoccaggio; ciò in sostanziale opposizione agli obiettivi finora perseguiti e che si ravvisano nell'attuale contesto.

In relazione allo sconto del 50% in corrispondenza dei punti di entrata da terminali di rigassificazione, in considerazione dell'evoluzione del contesto attuale di diversificazione delle fonti di approvvigionamento, preferiremmo riservarci di formulare osservazioni di dettaglio quando il quadro sarà maggiormente definito, auspicabilmente in occasione del secondo passaggio consultivo dell'attuale procedimento. Si ritiene pertanto opportuno confermare lo sconto del 50% ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio, tenuto conto che è il livello minimo previsto dal TAR Code, e di valutare l'estensione dell'attuale meccanismo di copertura dei costi relativi al servizio di trasporto da e per stoccaggio anche agli impianti di rigassificazione di Gnl.. Ciò con socializzazione dei costi mediante applicazione del corrispettivo unitario variabile addizionale CV_{FG} , al fine di rendere omogenei gli assetti delle aste per l'assegnazione della capacità di stoccaggio e di rigassificazione, incrementando l'efficacia e l'attrattività di queste ultime e rendendo maggiormente competitivi e concorrenziali i terminali italiani rispetto agli altri terminali europei, massimizzandone l'utilizzo, anche sul medio termine. Tale meccanismo dovrebbe trovare applicazione per tutte le tipologie di conferimento in essere, sia di breve che di lungo termine, presso tutti i terminali italiani (regolati o in esenzione TPA), al fine di permettere a tutti i volumi di GNL approvvigionati di contribuire alla sicurezza del sistema, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione ed evitando distorsioni concorrenziali rispetto alle sottoscrizioni di capacità di rigassificazione effettuate in precedenza.

Sottolineiamo come la stessa ACER abbia più volte evidenziato la necessità che il mercato dell'UE sia attraente per i carichi di GNL - soggetti a crescente concorrenza globale – in quanto rappresentano la principale alternativa di fornitura per compensare la minore offerta russa nei prossimi mesi e anni.

In subordine, qualora l'Arera valutasse comunque di adottare uno sconto del 100% dei costi capacitivi da/verso stoccaggio, riteniamo che tale riduzione dovrebbe essere equiparata ad un intervento sulle tariffe di stoccaggio e, di conseguenza, recuperata attraverso la componente CRV_{OS} e non attraverso le rimanenti tariffe di entry e di exit in quanto si tratta di costi strettamente funzionali all'utilizzo dei servizi di stoccaggio e, coerentemente con gli orientamenti già attuati nella regolazione italiana, dovrebbero rimanere a carico degli utenti finali che ne traggono i benefici, in termini di flessibilità e sicurezza delle forniture.

Peraltro, tenuto conto che lo stoccaggio serve precipuamente per garantire la modulazione giornaliera e stagionale dei clienti civili, evidenziamo l'opportunità di un intervento sulle modalità di applicazione del corrispettivo CRV_{OS}, prevedendone l'applicazione in corrispondenza dei soli punti di interconnessione con le reti di distribuzione del gas naturale (c.d. city gate).

Con riferimento alla **metodologia dei prezzi di riferimento**, si evidenzia la necessità che nel prossimo documento di consultazione sia effettuato un approfondimento sul possibile **utilizzo della capacità tecnica di trasporto in luogo di quella prevista in conferimento** in corrispondenza dei punti di entrata, in relazione al driver di costo della capacità, mantenendo inalterati gli altri criteri di calcolo attualmente previsti.

La capacità tecnica di trasporto è infatti un dato tecnico stabile nel tempo, che permetterebbe di dare maggiore stabilità e prevedibilità al valore dei corrispettivi tariffari di trasporto, tenuto conto del mismatching tra le capacità di trasporto previste in conferimento e quelle effettivamente conferite, delle incertezze sui futuri conferimenti legate alle ripercussioni dell'attuale contesto geopolitico, nonché degli impatti della riforma dei conferimenti ai city gate e di eventuali ulteriori modifiche alle regole dei conferimenti di capacità di trasporto.

Si ritiene infatti che l'utilizzo della capacità tecnica permetterebbe di allocare i costi di trasporto secondo un principio di "responsabilità di costo" ai corretti beneficiari: gli utenti che utilizzano maggiormente la capacità (in riconsegna) corrispondentemente ne sostengono il costo (anche per la quota parte di capacità inutilizzata all'entry), anche tenuto conto che sono i soggetti che maggiormente ne beneficiano in termini di sicurezza delle forniture. Inoltre, il trasferimento di una parte dei costi logistici a valle del PSV promuoverebbe l'allineamento dei prezzi dei mercati europei e la competitività del mercato gas all'ingrosso italiano, valorizzandone opportunamente il ruolo cruciale nel processo in atto di transizione energetica, con conseguenti benefici anche per il settore elettrico.

Peraltro, l'utilizzo della capacità tecnica di trasporto eviterebbe che la nuova capacità in entry per i nuovi rigassificatori previsti dal Governo si traduca in un aumento dei corrispettivi di entry, con paradossale disincentivo alle importazioni.

Il suddetto approfondimento dovrebbe essere completato dall'analisi degli impatti di un recupero dei ricavi non conseguiti in entry, per effetto del "delta ricavo" che si avrebbe applicando alle capacità previste in conferimento (i) le tariffe calcolate in base all'attuale driver della capacità e (ii) le tariffe calcolate sulla base della capacità tecnica. Si ritiene che detto recupero dei ricavi possa avvenire mediante un riproporzionamento dei corrispettivi di riconsegna o in entry -da effettuare attraverso l'addizione di una costante dimensionata al fine di raggiungere i ricavi riconosciuti ai TSO-, nonché da altre soluzioni alternative che permettano di perseguire i medesimi benefici (diversa ripartizione entry/exit) e dall'analisi di altre misure funzionali a mantenere stabili i valori dei corrispettivi di trasporto per la durata del periodo di regolazione, garantendo il recupero dei ricavi dei gestori dei sistemi di trasporto nello stesso anno di applicazione delle tariffe.

Nello specifico, con riferimento al **riproporzionamento dei corrispettivi unitari di capacità per la copertura dei ricavi di riferimento** si evidenzia l'opportunità di svolgere approfondimenti in merito all'applicazione di tale *rescaling* in forma additiva (cioè sommando un valore costante) in luogo dell'attuale forma moltiplicativa (i valori vengono moltiplicati per una costante, di fatto amplificando il recupero in funzione del valore di partenza): l'adozione di un riproporzionamento per mezzo del quale i prezzi di riferimento siano adeguati aggiungendo una costante (calcolata sulla base dei minori ricavi) ai prezzi di riferimento stessi. Infatti, mentre si condivide che i corrispettivi per l'utilizzo dei diversi punti di entry dipendano dalla distanza e dalla capacità, riteniamo che sarebbe più equo riproporzionare i costi legati alla *spare capacity* - che sono costi di sistema - aggiungendo a ciascun corrispettivo di entry lo stesso ammontare di costo, in quanto il costo della capacità non utilizzata è indipendente dalla distanza e per questo motivo dovrebbe essere ripartito in modo uguale tra tutti i punti. Ciò anche tenuto conto della nuova capacità di trasporto per i rigassificatori addizionali al sistema italiano di prossima entrata in operatività.

Con riferimento alla **proposta di introduzione di conferimenti di capacità su base giornaliera ai city gate** - alternativa rispetto a quanto prospettato nel DCO 157/2022 in relazione alla variabilizzazione dei costi di trasporto – si evidenzia la necessità di un più chiaro e preciso inquadramento della proposta e della sua implementazione, nonché delle modalità di coinvolgimento e degli impatti sui diversi soggetti coinvolti (es. ruolo del Sistema informativo integrato).

Si accolgono positivamente le proposte relative alla determinazione dei **corrispettivi per il servizio di misura** del trasporto: concordiamo con le proposte e auspichiamo che vengano indicate le classi dei misuratori nelle prossime consultazioni.

In ultimo, si evidenzia l'opportunità che nell'ambito della definizione dei criteri tariffari del 6PRT siano valutate **eventuali modifiche da apportare alla regolazione vigente in materia di accesso alla rete di trasporto**, al fine di permettere una maggiore flessibilità nell'utilizzo del servizio di trasporto da parte dei clienti diretti (per rispondere alle loro esigenze di stagionalità dei consumi, soprattutto per quelli attivi nel settore agro-alimentare e a quelli che possono avere sensibili "*swing*" di consumo di gas naturale a seguito di elementi congiunturali o strutturali), sulla scorta delle modifiche introdotte per i clienti finali termoelettrici, fermo restando la necessità di individuare meccanismi che garantiscano il pieno recupero dei ricavi da parte delle imprese di trasporto nell'anno di riferimento.

Infine, andrebbero approfondite possibili revisioni delle modalità di applicazione del corrispettivo di capacità di trasporto in caso di discatura del pdr diretto e di opportuni accorgimenti per le fasi di avviamento dei punti di entry da produzione nazionale di gas naturale e di biometano, tenuto conto delle indicazioni contenute anche nel REPower EU di promuovere la produzione di biometano e in generale di affrancarsi dall'import di gas dalla Russia.

Spunti di consultazione

Aspetti introduttivi

S 3. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.

Si condividono gli obiettivi dell'intervento e si rimanda alle osservazioni generali.

Si condivide la necessità di un coordinamento del procedimento oggetto del DCO con la definizione dei criteri di regolazione tariffaria basati sulla spesa totale (approccio ROSS); tuttavia, nelle more della pubblicazione del prossimo DCO sui criteri ROSS, si evidenziano talune difficoltà a comprenderne il raccordo.

Decorrenza e durata del periodo di regolazione

S 4. Osservazioni in merito alla decorrenza e alla durata del periodo di regolazione.

Si condivide l'orientamento di Arera di confermare 4 anni, salvo ulteriori considerazioni che dovessero emergere nell'ambito del procedimento ROSS.

La durata di 4 anni del periodo regolatorio si è dimostrata coerente con gli obiettivi di stabilità tariffaria e apprezzata da mercato.

Una diversa durata del periodo di regolazione non dovrebbe in ogni caso aggiungere elementi di incertezza.

Articolazione dei ricavi di riferimento

S 5. Osservazioni in merito all'articolazione dei ricavi di riferimento.

In linea di principio si ritiene condivisibile l'articolazione dei ricavi di riferimento proposta nel documento di consultazione.

Criteri generali e raccordo con metodologia ROSS

S 6. Osservazioni in merito ai criteri generali di riconoscimento dei ricavi e al raccordo con i criteri ROSS.

Ci si riserva di esprimere una valutazione puntuale nell'ambito della specifica consultazione con cui saranno illustrati gli aspetti di maggior dettaglio della nuova metodologia ROSS, con particolare riferimento all'adozione nella sua forma integrale che prevede anche una analisi del business plan per l'impresa maggiore di trasporto.

Nelle more della declinazione dei criteri ROSS, che si spera siano pubblicati quanto prima, risulta infatti difficile esprimersi in merito al raccordo dei criteri generali con la futura metodologia ROSS.

Preliminarmente, si ritiene in linea di principio condivisibile che l'impostazione prospettata nel DCO con riferimento alla determinazione dei ricavi di competenza dell'anno 2024, posto che tali ricavi sembrerebbero determinati utilizzando criteri in sostanziale continuità con quelli ad oggi applicati (con riconoscimento di una quota di ricavo basata sulle spese di capitale effettive al 2023 sotto forma di "slow money" e di una quota di ricavo basata sui costi operativi calcolati con l'attuale metodologia del price-cap, tenuto conto dei meccanismi di profit sharing, sotto forma di "fast money").

Si coglie ancora l'occasione per segnalare l'importanza di garantire una prevedibilità crescente dei ricavi e delle tariffe, che metta gli Utenti nelle condizioni di essere meno esposti alla variabilità e all'incertezza dell'evoluzione tariffaria, per compensare le dinamiche di incertezza dei mercati.

Si richiedono infine chiarimenti in merito alle modalità con cui verrà riconosciuto l'incentivo all'efficienza negli anni dal 2025 in avanti. Non risulta del tutto chiaro se, come prospettato dal DCO 615/2021 (e dal paper Oxaera allegato a tale consultazione), l'incentivo sarà suddiviso nelle due parti slow money e fast money oppure se, come sembra indicare la tabella 2 del corrente DCO 213/2022, l'intero incentivo all'efficienza derivante dal confronto fra baseline totale e costi effettivi dell'anno x sarà componente dei ricavi riconosciuti dell'anno $x+1$.

Auspichiamo che nel prossimo documento di consultazione siano meglio dettagliati i criteri di calcolo dei ricavi da utilizzare dall'anno 2025.

Criteri di determinazione dei costi di capitale per gli incrementi patrimoniali sostenuti fino all'anno 2023

S 7. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione dei costi di capitale per gli incrementi patrimoniali sostenuti fino all'anno 2023.

In linea di principio si ritiene condivisibile.

Criteri di determinazione della baseline di costo operativo per l'anno 2024

S 8. Osservazioni in merito ai criteri di determinazione dei costi operativi per l'anno 2024.

Ritenendo in linea di principio condivisibili gli orientamenti dell'Autorità, si chiedono maggiori dettagli in merito alle modalità di raccordo con i criteri che saranno utilizzati per l'anno 2025 per l'impresa maggiore di trasporto, ovvero con i criteri ROSS integrale.

Criteri di incentivazione per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto

S 9. Osservazioni in merito ai criteri di incentivazione per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto.

Ci si riserva di esprimersi nell'ambito della prossima consultazione in cui saranno illustrati i criteri di incentivazione per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto.

Costi relativi al sistema di Emission Trading

S 10. Osservazioni in merito ai costi relativi al sistema di Emission Trading.

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato

S 11. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.

In linea generale si condividono le proposte relative al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato (GNC), che nei fatti rappresentano una semplificazione dei flussi di cassa.

Sottolineando la necessità che la riforma dell'assetto della misura del trasporto sia pienamente implementata quanto prima, evidenziamo che i meccanismi di incentivo del TSO alla riduzione delle perdite contabili dovrebbero essere rivisti solo laddove aumentassero le leve a disposizione del medesimo per intervenire in merito: i gestori dei sistemi di trasporto possono rispondere con riferimento agli impianti/costi che ricadono sotto la loro leva commerciale e gestionale.

Copertura dei costi per il servizio di bilanciamento operativo della rete

S 12. Osservazioni in merito ai ricavi per il servizio di bilanciamento.

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Criteri per la determinazione dei ricavi di riferimento per le nuove imprese del trasporto

S 13. Osservazioni in merito ai criteri per la determinazione del vincolo sui ricavi per nuove imprese.

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari

S 14. Osservazioni in merito all'identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Struttura della tariffa per il servizio di trasporto

S 15. Osservazioni in merito alla struttura della tariffa per il servizio di trasporto.

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto tra componenti tariffarie di capacità e variabili (ripartizione capacity – commodity)

S 16. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity - commodity e al perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Allocazione dei costi da recuperare con componenti legate alla capacità tra punti di entrata e punti di uscita (ripartizione entry-exit)

S 17. Osservazioni in merito alla ripartizione entry-exit

S 18. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento

Si rimanda alle osservazioni generali, ribadendo la richiesta che nel prossimo documento di consultazione sia illustrato l'esito dell'approfondimento relativo all'eventuale adozione della capacità tecnica di trasporto in luogo della capacità prevista in conferimento quale driver di costo, con anche simulazione degli impatti sui corrispettivi di entry-exit, analisi delle misura di recupero del minor gettito dei ricavi e valutazione di altre possibili misure che portino ai medesimi benefici in termini di prevedibilità/stabilità tariffaria, garantendo il recupero dei ricavi dei gestori dei sistemi di trasporto nello stesso anno di applicazione delle tariffe.

Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto di cui al Codice TAR

S 19. Osservazioni in merito al trattamento tariffario degli investimenti riconducibili alla metanizzazione della Regione Sardegna.

Per quanto riguarda i criteri di riconoscimento dei costi associati al collegamento virtuale tra la Regione Sardegna e il Continente, ci si riserva di esprimere osservazioni e valutazioni nell'ambito dell'apposito procedimento che Arera intende avviare in merito, nell'ambito del quale saranno valutate dettagliatamente le modalità di realizzazione di tale collegamento e la relativa entità.

Consultazione su sconti, moltiplicatori e fattori stagionali di cui all'articolo 28 del Codice TAR

S 20. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali, in particolare la proposta di uno specifico moltiplicatore per i conferimenti giornalieri ai city gate.

Si richiedono chiarimenti in merito alla proposta formulata nel DCO, in merito al coordinamento dell'ipotesi di introduzione di conferimenti di capacità di trasporto su base giornaliera in corrispondenza dei city gate con l'assegnazione "amministrata" della capacità di trasporto prevista ai sensi della riforma delle modalità di conferimento delle capacità di cui alla delibera 147/2019/R/gas.

Inoltre, si evidenzia l'opportunità che siano svolti approfondimenti su possibili revisioni dell'attuale assetto regolatorio al fine di introdurre una maggiore flessibilità nell'utilizzo del servizio di trasporto da parte dei clienti industriali diretti, nonché delle modalità di applicazione del corrispettivo di capacità di trasporto in caso di discatura del pdr diretto e di opportuni accorgimenti per le fasi di avviamento dei punti di entry da produzione nazionale di gas naturale e di biometano.

Articolazione tariffaria del servizio di misura

S 21. Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria del servizio di misura

L'articolazione tariffaria del servizio di trasporto è un aspetto importante nell'ambito del riassetto dell'attività del servizio di misura del trasporto.

Si condivide la previsione di confermare le proposte prospettate nella delibera 512/2021/R/gas relative a:

- una differenziazione del corrispettivo CMCF sulla base di due o tre distinte classi di Qero, anche tenuto conto dei costi associati alle diverse classi di misuratori. In questo modo, infatti, si attenuano gli effetti distorsivi che potrebbero portare a cedere all'impresa di trasporto la titolarità dei misuratori che hanno associati i costi più elevati. In mancanza di tale differenziazione i clienti finali che detengono i misuratori più efficienti cedendo la titolarità dell'impianto sarebbero esposti al pagamento di un corrispettivo CMCF eccessivamente oneroso al punto da rendere anti-economica la cessione;
- la definizione di tali corrispettivi CMCF in modo fisso per tutto il periodo di regolazione, gestendo eventuali scostamenti tra i ricavi di riferimento riconosciuti per il servizio di misura e il gettito tariffario effettivo nell'ambito del fattore correttivo dei ricavi per il servizio di misura. In questo modo si garantisce la certezza del corrispettivo CMCF a carico dei clienti finali che decidono di cedere la titolarità dell'impianto al trasportatore su un orizzonte di medio termine rendendo più consistente la valutazione economica legata alla cessione o meno dell'impianto di misura.

Auspichiamo pertanto che nel prossimo documento di consultazione vengano indicate le classi dei misuratori ipotizzate e la portata che l'Autorità intende considerare.

Perequazione dei ricavi

S 22. Osservazioni in merito ai meccanismi di perequazione dei ricavi.

In linea di principio di ritiene condivisibile.

Fattori correttivi dei ricavi

S 23. Osservazioni in merito ai fattori correttivi dei ricavi

Si rimanda alle osservazioni generali.

Componenti tariffarie aggiuntive a copertura di oneri generali del sistema gas

S 24. Osservazioni in merito alle tempistiche di versamento delle componenti tariffarie aggiuntive.

Si suggerisce pertanto di introdurre il versamento del gettito delle componenti aggiuntive su base mensile, con le tempistiche prospettate nel DCO, da effettuarsi con riferimento al gettito incassato dai gestori dei sistemi di trasporto.

Diversamente, le tempistiche e modalità di versamento delle componenti tariffarie aggiuntive prefigurate nel DCO richiederebbero un opportuno dimensionamento delle garanzie richieste agli Utenti, con impatti negativi sugli Utenti in questo specifico momento storico.