

DELIBERAZIONE 23 LUGLIO 2024
314/2024/R/GAS

CHIUSURA DEL PROCEDIMENTO PER L'OTTEMPERANZA ALLE SENTENZE DEL CONSIGLIO DI STATO N. 8523 DEL 5 OTTOBRE 2022, E N. 7386 DEL 27 LUGLIO 2023, IN MATERIA DI REGOLAZIONE DELLE TARIFFE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DI GAS NATURALE PER I PERIODI REGOLATORI 2014-2017 E 2018-2019

**L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA
RETI E AMBIENTE**

Nella 1304^a riunione del 23 luglio 2024

VISTI:

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas (di seguito: direttiva 2009/73/CE);
- la direttiva (UE) 2019/692 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che modifica la direttiva 2009/73/CE;
- la direttiva (UE) 2024/1788 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024, recante norme comuni per i mercati interni del gas rinnovabile, del gas naturale e dell'idrogeno, che modifica la direttiva (UE) 2023/1791 e abroga la direttiva 2009/73/CE;
- il regolamento (CE) 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, in materia di condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale;
- il regolamento (UE) 2017/460 della Commissione, del 16 marzo 2017, che istituisce un Codice di rete relativo a strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas naturale (di seguito: Codice TAR);
- il regolamento (UE) 2019/942 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia;
- il regolamento (UE) 2024/1789 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 sui mercati interni del gas rinnovabile, del gas naturale e dell'idrogeno, che modifica i regolamenti (UE) 1227/2011, (UE) 2017/1938, (UE) 2019/942 e (UE) 2022/869 e la decisione (UE) 2017/ 684, e che abroga il Regolamento (CE) 715/2009;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e s.m.i. (di seguito: legge 481/95);
- la legge 23 agosto 2004, n. 239 e s.m.i.;

- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e s.m.i. (di seguito: decreto legislativo 164/00);
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 e s.m.i.;
- il decreto-legge 1 marzo 2022, n. 17, come convertito con modificazioni dalla legge 17 aprile 2022, n. 34 (di seguito: decreto-legge 17/22);
- la deliberazione dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 17 luglio 2002, 137/2002 e s.m.i.;
- la deliberazione dell’Autorità 1 dicembre 2009, ARG/gas 184/09 e il relativo Allegato A e s.m.i. (di seguito: RTTG 2010-2013);
- la deliberazione dell’Autorità 14 novembre 2013, 514/2013/R/GAS (di seguito: deliberazione 514/2013/R/GAS), e il relativo Allegato A e s.m.i. (RTTG 2014-2017);
- la deliberazione dell’Autorità 19 dicembre 2013, 603/2013/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 11 dicembre 2014, 608/2014/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 3 settembre 2015, 430/2015/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 11 dicembre 2015, 606/2015/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM, e il relativo Allegato A e s.m.i. (TIUC);
- la deliberazione dell’Autorità 6 ottobre 2016, 550/2016/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 22 dicembre 2016, 776/2016/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 30 novembre 2017, 795/2017/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 1 giugno 2018, 306/2018/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 3 agosto 2017, 575/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 575/2017/R/GAS), e il relativo Allegato A e s.m.i. (RTTG 2018-2019);
- la deliberazione dell’Autorità 23 febbraio 2017, 82/2017/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 30 novembre 2017, 794/2017/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 28 marzo 2019, 114/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 114/2019/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (RTTG 2020-2023);
- la deliberazione dell’Autorità 23 dicembre 2021, 617/2021/R/GAS;
- la deliberazione dell’Autorità 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS (di seguito: deliberazione 70/2023/R/GAS);
- la deliberazione dell’Autorità 4 aprile 2023, 139/2023/R/GAS e il relativo Allegato A e s.m.i. (di seguito: RTTG 2024-2027);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 11 dicembre 2015, 607/2015/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 607/2015/R/GAS);
- il documento per la consultazione 26 settembre 2023, 424/2023/R/GAS (di seguito: documento di consultazione 424/2023/R/GAS);
- il documento per la consultazione 26 marzo 2024 (di seguito: documento di consultazione 103/2024/R/GAS);
- la sentenza del Tribunale amministrativo regionale per la Lombardia (di seguito: TAR Lombardia), Terza Sezione, 19 aprile 2013, n. 995;

- la sentenza del Consiglio di Stato, Sesta Sezione, 12 giugno 2015, n. 2888;
- la sentenza del TAR Lombardia, Seconda Sezione, 1 marzo 2017, n. 494 (di seguito: sentenza 494/2017);
- la sentenza del Consiglio di Stato, Sesta Sezione, 23 marzo 2018, n. 1840 (di seguito: sentenza 1840/2018);
- la sentenza del Consiglio di Stato, Sesta Sezione, 7 marzo 2019, n. 1578 (di seguito: sentenza 1578/2019);
- la sentenza del TAR Lombardia, Prima Sezione, 1 febbraio 2021, n. 301 (di seguito: sentenza 301/2021);
- la sentenza del TAR Lombardia, Seconda Sezione, 1 febbraio 2022, n. 219 (di seguito: sentenza 219/2022);
- la sentenza del Consiglio di Stato, Seconda Sezione, 5 ottobre 2022, n. 8523 (di seguito: sentenza 8523/2022);
- la sentenza del Consiglio di Stato, Seconda Sezione, 27 luglio 2023, n. 7386 (di seguito: sentenza 7386/2023);

CONSIDERATO CHE:

- ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 481/95, l'Autorità definisce un sistema tariffario certo, trasparente e basato su criteri predefiniti, che promuova la tutela degli interessi di utenti e consumatori, tenuto conto della normativa dell'Unione europea in materia e degli indirizzi di politica generale formulati dal Governo; il sistema tariffario deve altresì armonizzare gli obiettivi economico-finanziari dei soggetti esercenti il servizio con gli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse;
- l'articolo 2, comma 12, lettera e), della legge 481/95, come modificato dal decreto-legge 17/22, prevede che l'Autorità stabilisca ed aggiorni le tariffe *“in relazione all'andamento del mercato”* e *“in modo da assicurare la qualità, l'efficienza del servizio e l'adeguata diffusione del medesimo sul territorio nazionale, nonché la realizzazione degli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse”*, anche tenendo conto *“del reale costo di approvvigionamento della materia prima”*;
- l'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00, con specifico riferimento alle tariffe di trasporto del gas naturale, prevede che *“Le tariffe di trasporto tengono conto in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto, e in secondo luogo della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza; le tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti sono determinate in relazione ai punti di entrata e di uscita da tale rete, tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali”* e che *“Le tariffe per il trasporto e il dispacciamento e le tariffe per lo stoccaggio tengono conto della*

necessità di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno”;

- con la deliberazione ARG/GAS 184/09, l’Autorità ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto del gas naturale per il terzo periodo di regolazione (3PRT, RTTG 2010-2013);
- con la deliberazione 514/2013/R/GAS, l’Autorità ha stabilito i criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione (4PRT, RTTG 2014-2017);
- con la deliberazione 575/2017/R/GAS, l’Autorità ha disposto di far decorrere la validità del quinto periodo di regolazione (5PRT) a partire dall’anno 2020, al fine di disporre di un congruo intervallo temporale per la revisione dei criteri tariffari in virtù della portata innovativa del Codice TAR rispetto alla disciplina vigente, prorogando per gli anni 2018 e 2019 (c.d. periodo transitorio) i criteri di regolazione vigenti per il 4PRT approvati con la deliberazione 514/2013/R/GAS, opportunamente integrati tenendo conto degli esiti della consultazione;
- con la deliberazione 114/2019/R/GAS, l’Autorità ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT (RTTG 2020-2023);
- la società Enel Global Trading S.p.A. (già Enel Trade S.p.A., di seguito: Enel) ha proposto ricorso innanzi al TAR Lombardia per l’annullamento della deliberazione 514/2013/R/GAS relativa ai criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto per il 4PRT, di cui alla RTTG 2014-2017, e della deliberazione 575/2017/R/GAS relativa ai criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto per il periodo transitorio, di cui alla RTTG 2018-2019;
- i motivi del contenzioso promosso da Enel sui criteri di regolazione del 4PRT sono in gran parte sovrapponibili a quelli del contenzioso promosso dalla stessa società sul 3PRT;
- i ricorsi di Enel per l’annullamento della deliberazione 514/2013/R/GAS (RTTG 2014-2017) e della deliberazione 575/2017/R/GAS (RTTG 2018-2019) sono stati accolti dal TAR Lombardia, rispettivamente con sentenze 219/2022 e 301/2021;
- l’Autorità ha interposto appello avverso le predette pronunce del TAR Lombardia;
- con la sentenza 8523/2022, il Consiglio di Stato ha rigettato l’appello dell’Autorità sulla sentenza del TAR Lombardia 219/2022, senza affrontare alcuno dei punti controversi dei criteri di regolazione tariffaria impugnati in primo grado, ma risolvendo la controversia sulla base del solo motivo, qualificato come assorbente, di non congruenza della disciplina tariffaria rispetto alle previsioni di tutela delle aree meridionali del Paese di cui all’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00;
- con la deliberazione 70/2023/R/GAS, l’Autorità ha avviato un procedimento per ottemperare alla sentenza 8523/2022, in particolare finalizzato a verificare se, e in quale misura, la regolazione tariffaria annullata tenesse effettivamente in adeguata considerazione la finalità di non penalizzare le aree del Mezzogiorno, sancita

dall'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00, nonché introdurre, nel caso in cui la verifica avesse evidenziato che la regolazione annullata non garantisse la finalità ivi richiamata o non la attuasse in maniera adeguata, un'apposita disciplina tariffaria volta a colmare una tale lacuna;

- con la sentenza 7386/2023, il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello dell'Autorità sulla sentenza del TAR Lombardia 301/2021, confermando l'annullamento della RTTG anche per il periodo transitorio 2018-2019 con argomentazioni in larga misura sovrapponibili a quelle decise con la sentenza 8523/2022; con tale sentenza, in particolare, il Consiglio di Stato ha precisato che l'articolo 23 del decreto legislativo 164/00 debba essere letto nel senso che sono gli *shipper* che importano dal Meridione a dover essere ricondotti nell'alveo di tutela prescritto dalla norma in esame, e non, quindi, gli abitanti del Sud Italia, come originariamente inteso dall'Autorità anche in coerenza con altre pronunce giurisprudenziali (cfr. sentenza del Consiglio di Stato 1578/2019).

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- con il documento di consultazione 424/2023/R/GAS, l'Autorità ha presentato i propri orientamenti per l'ottemperanza sia alla sentenza 8523/2022 sia alla sopravvenuta sentenza 7386/2023; per un'analisi di tali sentenze e delle ricadute che esse hanno sulla disciplina tariffaria e sull'impostazione del presente procedimento, si rinvia al medesimo documento per la consultazione (in particolare ai capitoli 1 e 2) che deve intendersi qui richiamato e confermato;
- peraltro, in estrema sintesi, è bene ricordare che col documento per la consultazione 424/2023/R/GAS l'Autorità aveva prospettato la riforma della disciplina tariffaria annullata dal giudice attraverso l'introduzione d'una metodologia tariffaria "alternativa" (volta a garantire la non penalizzazione degli utenti del trasporto che importano dal Mezzogiorno), che i gestori delle reti di trasporto avrebbero dovuto applicare alla generalità dei propri utenti *pro tempore*, con conseguente attività di conguaglio;
- tale impostazione è stata fortemente avversata dalla quasi totalità degli operatori intervenuti nella consultazione, lamentando un'indebita retroattività della misura, oltre che una eccessiva complessità della gestione del trasferimento a valle dei maggiori oneri che ne deriverebbero per gli utenti del trasporto e auspicando, piuttosto, l'introduzione di misure compensative per gli *shipper* che, come la ricorrente, beneficerebbero dalla rideterminazione dei corrispettivi, attraverso l'introduzione di apposite componenti tariffarie aggiuntive da applicare in futuro alla generalità dell'utenza;
- in realtà, come già chiarito nello stesso documento per la consultazione 424/2023/R/GAS, e ulteriormente ribadito nel successivo documento per la consultazione 103/2024/R/GAS (cfr. per un maggior dettaglio i punti 4.10 e ss.):

- la ridefinizione di una nuova regolazione tariffaria applicabile alla generalità degli utenti *pro tempore* costituisce una conseguenza, da un lato, del fatto che oggetto delle sentenze in esame è un provvedimento generale (il cui annullamento ha quindi effetti *erga omnes*), e, dall'altro lato, dell'effetto ripristinatorio del giudicato di annullamento, ai sensi del quale l'amministrazione sarebbe tenuta ad adottare un atto amministrativo retroattivo idoneo a consentire, "ora per allora", il raggiungimento della finalità della sentenza;
- nel caso di specie, in particolare, le sentenze ottemperande hanno rilevato la carenza, nella regolazione tariffaria all'epoca vigente, di elementi che evitassero che, nella determinazione dei corrispettivi tariffari, non fossero penalizzati gli utenti importatori dalle aree del Mezzogiorno; si tratta pertanto di intervenire sui criteri di calcolo di detti corrispettivi che l'impresa di trasporto applica ai suoi utenti: un elemento logico-strutturale della regolazione tariffaria, infatti, consiste nella sua finalità di raccogliere il gettito necessario per assicurare ai gestori delle infrastrutture la copertura dei costi e la remunerazione del capitale investito, con la conseguenza che una eventuale modifica della regolazione dei corrispettivi che riduca l'onere in capo ad alcuni utenti della rete (quali quelli che immettono gas su determinati punti) dovrebbe avvenire "a parità di gettito", senza ulteriori aggravii a carico della clientela finale (ciò in quanto, appunto, la finalità della metodologia tariffaria è quella di recuperare il ricavo di riferimento a copertura dei costi del servizio tariffato, *e solo quello*);
- quanto sopra, pertanto, impedisce, a rigore, di introdurre componenti aggiuntive che incrementino complessivamente il gettito tariffario per finalità ulteriori a quelle ora indicate (uniche deroghe ammissibili, infatti, sono quelle previste dal legislatore attraverso le componenti a copertura dei c.d. oneri di sistema), quali quelle auspiccate dai partecipanti alla consultazione per ristorare gli importatori da Sud lasciando invariati i corrispettivi applicati nei confronti dei restanti utenti del trasporto;
- con il documento per la consultazione 103/2024/R/GAS l'Autorità, tenendo conto degli esiti della consultazione formatasi sul documento 424/2023/R/GAS, ha presentato gli orientamenti finali per l'ottemperanza alle sentenze 8523/2022 e 7386/2023;
- in via preliminare, sull'impostazione generale dell'intervento regolatorio, l'Autorità, pur rispetto ai vincoli derivanti dal giudicato amministrativo chiariti nel precedente gruppo di considerati, ha comunque condiviso le preoccupazioni emerse nell'ambito della richiamata consultazione, le quali danno conto di una effettiva situazione di grave incertezza e instabilità nelle relazioni giuridiche rilevanti per il mercato nazionale, che verrebbe introdotta dall'intervento di riforma tariffaria che l'Autorità, come visto, sarebbe tenuta ad adottare in forza dei sopravvenuti giudicati di annullamento; ciò con evidenti ricadute negative: (i) sia in termini di fiducia, reputazione e attrattività dell'intero mercato domestico; (ii) sia in termini di complessità della gestione (e di oneri anche economici) del recupero delle somme

pregresse, anche con possibili contenziosi che potrebbero generarsi tra gli operatori interessati, e anche coi clienti finali;

- in tale prospettiva, pertanto, l’Autorità ha ritenuto che, sebbene l’intervento di socializzazione auspicato dagli operatori intervenuti nella consultazione, per le ragioni sopra richiamate, non sia una rigorosa e corretta modalità d’ottemperanza alle sentenze 8523/2022 e 7386/2023, un tale intervento possa comunque costituire una soluzione pratica in grado di perseguire la finalità prevista dalle medesime sentenze in modo più efficiente in quanto:
 - da un lato, l’onere che verrebbe posto in capo alla clientela finale si ridurrebbe nel (solo) onere economico connesso alla componente tariffaria istituita *ad hoc*, escludendo invece gli oneri connessi all’incertezza dei rapporti e dei possibili contenziosi che si potrebbero generare per il recupero delle maggiori tariffe di trasporto applicate;
 - dall’altro lato, sarebbe certamente evitata quella situazione di particolare incertezza cui sopra si è fatto cenno, e che andrebbe a detrimento del buon funzionamento del mercato;
- conseguentemente, col secondo documento di consultazione 103/2024/R/GAS, l’Autorità, pur consapevole degli elementi di criticità richiamati ai precedenti punti, ma nel rispetto delle sostanziali finalità di tutela sopra richiamate, in via del tutto eccezionale e limitatamente alla presente ottemperanza, ha deciso di porre in consultazione un intervento regolatorio che, invece di definire una diversa disciplina della struttura dei corrispettivi tariffari da applicare nel periodo considerato: (i) introduca una misura compensativa a beneficio dei soli utenti che, nel predetto periodo, sono stati oggetto di penalizzazione – sulla base di quanto sancito dalle richiamate sentenze - attraverso l’immissione di gas presso i punti di entrata collocati nel Mezzogiorno; (ii) ponga i connessi oneri compensativi a carico della generalità della clientela finale attraverso l’istituzione d’una apposita componente tariffaria da applicare successivamente;
- in base a tale nuova impostazione, pertanto, la metodologia “alternativa” non integra più la metodologia tariffaria per il calcolo dei corrispettivi applicabili, ma assume rilievo al fine della valutazione della posizione del singolo utente che dovrebbe beneficiare della misura compensativa, e quindi al calcolo dell’importo che quest’ultimo avrebbe diritto a ricevere a titolo di compensazione; per i restanti profili (ossia fatta salva l’operatività della nuova misura compensativa) dovrebbe quindi essere confermata l’intera regolazione tariffaria annullata relativa al 4PRT e al periodo transitorio;
- più in dettaglio, quanto alla concreta disciplina della nuova misura compensativa, col documento per la consultazione 103/2024/R/GAS l’Autorità ha:
 - a) confermato l’utilizzo di una metodologia tariffaria “alternativa” coerente con quella impiegata per gli anni 2014-2019, ma rimuovendo, in coerenza con quanto indicato dal Consiglio di Stato, le ipotesi relative a: i) la diversa valorizzazione

- delle tratte in controflusso, e ii) la determinazione del costo di trasporto unitario in funzione del diametro;
- b) rappresentato la possibilità di reintrodurre, nella metodologia “alternativa”, il criterio del diametro, oggetto specifico di censura da parte della ricorrente; la reintroduzione, però, è stata condizionata all’espressa rinuncia da parte di Enel al corrispondente capo delle sentenze ottemperande; la rimozione di tale criterio del diametro dalla metodologia, infatti, sebbene conduca a esiti meno favorevoli per gli importatori dal Mezzogiorno, è stata imposta all’Autorità proprio dalle predette sentenze che avevano espressamente ritenuto distorsivo, e pertanto illegittimo, un tale criterio, accogliendo uno specifico e reiterato motivo di censura avanzato da Enel;
 - c) previsto di utilizzare i valori dei corrispettivi rideterminati dalla metodologia “alternativa” al fine di consentire a ciascun utente di rideterminare la propria posizione netta positiva (intesa come scostamento positivo tra costi di trasporto sostenuti e quelli che sosterebbero in applicazione dei corrispettivi rideterminati), considerando complessivamente tutto il periodo (ossia sommando algebricamente le posizioni nette calcolate per ogni annualità dal 2014 al 2019);
 - d) previsto, ai fini della determinazione della posizione netta e contrariamente a quanto prospettato nel precedente documento per la consultazione - che prevedeva la possibilità di limitare l’applicazione dei corrispettivi di trasporto ricalcolati ai soli punti di entrata -, l’applicazione dei corrispettivi ricalcolati a tutti i punti di entrata e di uscita, inclusi quelli relativi al punto di entrata di Passo Gries e ai punti di uscita relativi alle aree di prelievo; evidenziato come, in caso di applicazione della metodologia “alternativa” senza reintroduzione del criterio del diametro, per i soli punti di entrata nell’anno 2014, sono da intendersi confermati i corrispettivi già approvati in luogo di quelli rideterminati, in quanto, unicamente per questa annualità, la media dei corrispettivi per il Mezzogiorno ricalcolati secondo la metodologia alternativa risulta più elevata rispetto a quella calcolata sulla base dei precedenti corrispettivi;
 - e) previsto che siano compensate le sole posizioni nette degli utenti del trasporto che abbiano un beneficio dalla rideterminazione dei corrispettivi (posizione netta positiva) e che ne facciano richiesta; tale compensazione avverrebbe su istanza dell’utente interessato, da presentare all’impresa di trasporto che procede alla verifica degli importi da compensare in funzione delle capacità oggetto di conferimento;
 - f) al fine di garantire la dovuta stabilità e certezza degli importi da compensare a livello di sistema, previsto che le istanze possano essere presentate entro un termine indicativo di 3 mesi dall’adozione del provvedimento;
 - g) previsto la socializzazione del gettito necessario a compensare gli utenti del trasporto che, in esito alla rideterminazione dei corrispettivi, abbiano una posizione netta positiva, attraverso una componente tariffaria addizionale da applicare *pro futuro* ai punti di uscita diversi dai punti di interconnessione (in

analogia al corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi CV_{FC}), su un orizzonte temporale annuale o, qualora dovesse risultare di entità significativa, pluriennale;

- h) confermato la disciplina prevista originariamente in tema di autoconsumi; ciò in ragione del fatto che l'attenuazione del differenziale tra i corrispettivi di capacità nei punti di entrata derivante dai corrispettivi prospettati potesse essere sufficiente a mitigare gli effetti del sistema tariffario sugli importatori dal Sud del Paese, e che una eventuale ridefinizione dei coefficienti per gli autoconsumi avrebbe comportato, per contro, conseguenti complessità amministrative e gestionali;
- sono pervenute le osservazioni di 13 soggetti in risposta al documento per la consultazione 103/2024/R/GAS; in termini generali, rispetto alla nuova impostazione di intervento prospettata (come misura compensativa per i soli utenti del trasporto che traggono un vantaggio dalla rideterminazione dei corrispettivi, in luogo d'una riforma dei corrispettivi applicabili), è emersa una generale condivisione;
 - con riferimento agli specifici aspetti della disciplina della misura compensativa, le principali osservazioni pervenute sono sintetizzabili nei termini seguenti:
 - a) con riferimento alla metodologia tariffaria "alternativa" prospettata:
 - i. Enel ha rinunciato al capo delle sentenze 8523/2022 e 7386/2023, relative ai periodi regolatori 2014-17 e 2018-19, che accolgono il motivo di censura legato all'utilizzo del parametro del diametro specifico dei gasdotti;
 - ii. alcuni soggetti intervenuti si sono detti contrari alla reintroduzione del criterio del diametro, in ragione del possibile incremento di gettito necessario alla compensazione delle posizioni nette degli utenti; al riguardo, è stata anche richiesta un'ulteriore fase di consultazione;
 - b) per quanto riguarda, invece, la modalità di calcolo della posizione netta, tre soggetti hanno chiesto di determinarla, separatamente, per ogni singolo anno dei periodi 2014-2017 e 2018-2019 o, in subordine, per ogni distinto periodo tariffario;
 - c) quanto al perimetro della rideterminazione dei corrispettivi, si riscontra invece una generale contrarietà a considerare, ai fini del calcolo della posizione netta, i corrispettivi ricalcolati ai punti di uscita, anche in ragione dell'assenza di un'esplicita censura da parte della ricorrente sui corrispettivi di uscita; in merito ai corrispettivi di entrata e uscita dagli *hub* di stoccaggio, sono state evidenziate difficoltà legate al calcolo delle posizioni nette dovute al meccanismo di attribuzione dei costi di trasporto agli utenti del servizio di stoccaggio;
 - d) in merito alla procedura per la compensazione degli utenti del trasporto la cui posizione netta risulti a credito verso il sistema:
 - iii. diversi partecipanti hanno chiesto che il calcolo sia effettuato direttamente dall'impresa di trasporto, lasciando all'utente del trasporto la facoltà di segnalare eventuali incongruenze;
 - iv. alcuni soggetti ritengono sia necessario predefinire le procedure e i criteri di calcolo;

- v. l'impresa maggiore di trasporto, al contrario, ravvisa la necessità che ogni istanza sia accompagnata da un *set* di informazioni adeguatamente dettagliate, e corredata da un'autodichiarazione attestante correttezza e veridicità delle stesse; propone inoltre, per posizioni nette inferiori ad una determinata soglia, l'effettuazione di sole verifiche a campione su specifici periodi e/o capacità;
- vi. molti soggetti ritengono opportuno che il meccanismo di liquidazione delle partite economiche corrispondenti alle posizioni nette sia direttamente gestito dalla Cassa per i servizi energetici e ambientali (di seguito: CSEA), garantendo così la neutralità dell'impresa di trasporto rispetto al meccanismo di compensazione ed evitando di generare oneri finanziari a carico di quest'ultima;
- e) per quanto attiene alle tempistiche, l'impresa maggiore di trasporto chiede che il termine per ultimare gli adempimenti necessari ad attuare la misura compensativa sia individuato dall'Autorità su sua proposta una volta note la numerosità delle istanze e l'onerosità della loro gestione;
- f) con riferimento alle concrete modalità di socializzazione del gettito necessario per compensare gli utenti con posizioni nette positive, vi è una generale condivisione sull'utilizzo di un corrispettivo variabile integrativo dei corrispettivi del trasporto; alcuni soggetti richiedono di escludere dall'ambito di applicazione di tale corrispettivo i punti di uscita verso stoccaggi e quelli che alimentano impianti produzione di energia elettrica;
- g) quanto alle tempistiche legate al recupero del gettito, i partecipanti alla consultazione hanno condiviso l'orientamento che contempla la possibilità di realizzare un recupero su un orizzonte pluriennale;
- h) con riferimento alla prospettata conferma della disciplina prevista originariamente in tema di autoconsumi, emerge una sostanziale condivisione dei soggetti intervenuti, ad eccezione di Enel che invece ravvisa la necessità di adottare un corrispettivo indifferenziato per tutti i punti di *entry* e di socializzare il gettito necessario all'eventuale compensazione.
- con le comunicazioni del 4 agosto 2023 (prot. Autorità A/51206 del 7 agosto 2023) e del 12 settembre 2023 (prot. Autorità A/57776 del 13 settembre 2023) l'impresa maggiore di trasporto ha trasmesso all'Autorità il valore dei corrispettivi di trasporto che risulterebbero rideterminati utilizzando la metodologia tariffaria a matrice "alternativa" sia nella versione che esclude il criterio del diametro, sia nella versione che reintroduce detto criterio, rispettivamente, per il periodo 2014-2017 e per il periodo transitorio.

RITENUTO CHE:

- sia opportuno, in coerenza con quanto rappresentato nel documento per la consultazione 103/2024/R/GAS, e alla luce delle osservazioni pervenute, confermare

la regolazione tariffaria del servizio di trasporto vigente nel periodo dal 2014 al 2019, integrata da una misura compensativa a beneficio degli utenti che risultano penalizzati in tale periodo dall'importazione di gas dal Mezzogiorno; a tal fine, sia opportuno rideterminare i corrispettivi di trasporto utilizzando la metodologia tariffaria a matrice "alternativa", ossia la metodologia *pro tempore* vigente rimuovendo il criterio della diversa valorizzazione delle tratte in controflusso, ma confermando l'applicazione del criterio del diametro specifico dei gasdotti che, come da sempre sostenuto dall'Autorità, comporta una ulteriore riduzione dei costi di trasporto per gli *shippers* che importano dal Meridione, individuati come soggetti da tutelare ai sensi della sentenza 7386/2023;

- non vi sia una reale e concreta esigenza di procedere ad un'ulteriore fase di consultazione, in quanto gli orientamenti finali, pubblicati nel documento di consultazione 103/2024/R/GAS, sono stati corredati dalle informazioni sufficienti per i soggetti partecipanti, consistenti nei livelli dei corrispettivi derivanti dall'utilizzo della metodologia tariffaria "alternativa" e dalle variazioni medie dei corrispettivi determinati con la medesima metodologia ma reintroducendo il criterio del diametro;
- tenendo conto di quanto osservato dalla generalità dei soggetti intervenuti rispetto al documento di consultazione 103/2024/R/GAS, e in linea con la necessità di assicurare certezza e stabilità delle relazioni giuridiche tra i diversi attori della filiera del gas (*shipper*, venditori, clienti finali), nonché semplicità amministrativa ai fini dell'ottemperanza, sia opportuno:
 - a) limitare l'applicazione dei corrispettivi rideterminati ai soli corrispettivi di entrata, escludendo quindi i punti di uscita e gli *hub* stoccaggi;
 - b) utilizzare i valori rideterminati dei corrispettivi di entrata al solo fine di consentire a ciascun utente di verificare l'eventuale scostamento positivo tra costi di trasporto sostenuti e quelli che sosterrebbe in applicazione di tali corrispettivi (c.d. posizione netta) e prevedere che gli utenti possano ricevere una compensazione dei maggiori costi sostenuti, senza che tale rideterminazione possa in alcun modo rimettere in discussione la regolazione tariffaria 2014-2019 e le relazioni giuridiche consolidate in tale periodo;
- il calcolo della posizione netta sia effettuato considerando complessivamente tutto il periodo (ossia sommando algebricamente le posizioni nette calcolate per ogni annualità); ciò anche al fine consentire la compensazione delle partite nette di segno opposto all'interno del periodo e limitare gli oneri sul sistema correlati alla relativa compensazione;
- sia opportuno confermare che ciascun utente, in via preliminare, provveda al calcolo della determinazione della propria posizione netta, sulla base dei documenti di fatturazione e dei corrispettivi rideterminati; tuttavia, al fine di tener conto delle criticità emerse dalla consultazione, si ritiene opportuno che l'impresa di trasporto fornisca agli utenti il supporto necessario, assicurando la disponibilità di eventuali

dati e informazioni non esplicitamente rinvenibili nei documenti di fatturazione, quali – a mero titolo d’esempio – i dati sulle capacità di trasporto conferite;

- sia inoltre opportuno che gli utenti con una posizione netta positiva che intendano conseguire la compensazione trasmettano all’impresa maggiore di trasporto la relativa istanza adeguatamente dettagliata e comprensiva di tutte le informazioni utili alla ricostruzione dei calcoli effettuati nonché, anche tenuto conto di quanto osservato dall’impresa maggiore di trasporto, accompagnata da una dichiarazione sostitutiva che attesti la correttezza e veridicità dei dati prodotti;
- l’impresa maggiore di trasporto proceda alle necessarie verifiche degli importi e comunichi alla CSEA e all’Autorità il nulla osta alla liquidazione delle spettanze di ciascun utente;
- relativamente alle tempistiche:
 - a) sia opportuno prevedere un termine ultimo per la presentazione dell’istanza di compensazione all’impresa maggiore di trasporto, al fine di garantire la dovuta stabilità e certezza degli importi da compensare a livello di sistema; tuttavia, al fine di tenere in adeguata considerazione le possibili necessarie interazioni tra utenti e impresa di trasporto, prevedere che tale termine sia fissato entro 6 mesi dall’adozione del presente provvedimento (in luogo dei 3 mesi posti in consultazione);
 - b) assicurare che l’impresa maggiore di trasporto disponga di tempi adeguati per verificare tutte le istanze pervenute, non ritenendo ammissibili verifiche a campione; a tal fine, sia opportuno prevedere che l’impresa maggiore di trasporto concluda le attività di verifica entro 6 mesi dal ricevimento dell’istanza e comunque non oltre il termine di 6 mesi dalla chiusura della finestra per la presentazione delle stesse (in luogo dei 3 mesi posti in consultazione); sia inoltre opportuno prevedere che, al termine di tale periodo, l’impresa maggiore di trasporto possa eventualmente comunicare all’Autorità lo stato delle attività di verifica in corso e richiedere una congrua e motivata proroga per la conclusione delle attività;
- sia opportuno accogliere il condiviso suggerimento di incaricare CSEA (in luogo dell’impresa maggiore) ai fini della liquidazione delle compensazioni, una volta che l’impresa maggiore abbia terminato l’attività di verifica e comunicato a CSEA, e all’Autorità, il nulla osta all’erogazione delle spettanze;
- sia opportuno recuperare il gettito necessario alla compensazione delle posizioni nette degli utenti, tramite l’integrazione del corrispettivo complementare *CV_{FC}* di cui all’articolo 19 della RTTG 2024-2027, applicato a tutti punti di uscita diversi dai punti di interconnessione in coerenza con le previsioni del codice TAR; non si ritiene invece opportuno discriminare i punti di uscita per il recupero del gettito necessario alle compensazioni degli utenti;
- sia altresì opportuno confermare che il recupero degli importi avvenga su un orizzonte temporale annuale o, qualora dovesse risultare di entità significativa, pluriennale;

- sia infine opportuno confermare la disciplina originariamente prevista per i coefficienti per gli autoconsumi, anche tenuto conto della sostanziale condivisione di tale orientamento emersa dalla consultazione; al riguardo, peraltro, occorre ricordare che la carenza motivazionale e di istruttoria censurata dal giudice amministrativo rispetto alla volatilità degli autoconsumi e al ruolo dell'impresa maggiore di trasporto è stata ampiamente colmata dall'Autorità nel documento per la consultazione 424/2023/R/GAS (cfr. in particolare i punti 3.12-3.18 che devono intendersi qui integralmente richiamati e confermati), in cui, in particolare, si dà conto del fatto che l'attività dell'impresa maggiore di trasporto, con riferimento alla gestione dei suddetti coefficienti, non è affatto arbitraria e sottratta a ogni forma di controllo dell'Autorità, ma costituisce un'attività previsionale limitata, il cui esito finale dipende invece dalle scelte commerciali degli utenti che immettono gas dai punti di importazione (su tale attività l'Autorità esercita il consueto controllo sui dati forniti).

RITENUTO NECESSARIO:

- chiudere il procedimento avviato con la deliberazione 70/2023/R/GAS per l'ottemperanza alle sentenze del Consiglio di Stato n. 8523 del 5 ottobre 2022, e n. 7386 del 27 luglio 2023, procedendo alla rideterminazione delle tariffe di trasporto per gli anni dal 2014 al 2019, così come comunicate dall'impresa maggiore di trasporto con comunicazioni del 4 agosto 2023 e del 12 settembre 2023, esclusivamente funzionale al computo dalla posizione netta di ciascun utente, ossia allo scostamento tra il costo di trasporto sostenuto in applicazione dei corrispettivi approvati e quello derivante dai corrispettivi rideterminati, relativamente ai soli punti di entrata (ad esclusione dei punti di entrata da stoccaggi);
- prevedere che ciascun utente determini la propria posizione netta e trasmetta all'impresa maggiore di trasporto un'istanza di compensazione della posizione netta positiva, entro il termine perentorio di 6 mesi dalla pubblicazione della presente deliberazione; e che l'impresa di trasporto fornisca agli utenti il supporto necessario assicurando la disponibilità di eventuali dati e informazioni non esplicitamente rinvenibili nei documenti di fatturazioni;
- prevedere che l'impresa maggiore di trasporto proceda alle necessarie verifiche di ciascuna istanza entro 6 mesi dal ricevimento della stessa e comunque non oltre il termine di 6 mesi dalla chiusura della finestra per la presentazione delle istanze e, al termine di tale periodo, comunichi all'Autorità lo stato delle attività di verifica in corso, richiedendo eventualmente una congrua e motivata proroga delle tempistiche per la conclusione delle attività;
- prevedere che, a conclusione dell'attività di verifica di ciascuna istanza, l'impresa maggiore di trasporto comunichi l'esito all'utente e trasmetta alla CSEA e all'Autorità l'eventuale nulla osta alla liquidazione delle spettanze di ciascun utente;

- prevedere che le somme necessarie alla compensazione delle posizioni nette degli utenti siano recuperate tramite maggiorazione del corrispettivo complementare CV_{FC} di cui all'articolo 19 della RTTG 2024-2027, su un orizzonte temporale annuale o, qualora dovesse risultare di entità significativa, pluriennale, da definire con successivo provvedimento dell'Autorità in sede di definizione del livello del corrispettivo complementare CV_{FC}

DELIBERA

1. di chiudere, per le ragioni esposte in motivazione, il procedimento avviato con la deliberazione dell'Autorità 70/2023/R/GAS per l'ottemperanza delle sentenze del Consiglio di Stato n. 8523 del 5 ottobre 2022, e n. 7386 del 27 luglio 2023:
 - (a) confermando la regolazione delle tariffe del servizio di trasporto di gas naturale per i periodi regolatori 2014-2017 e 2018-2019 di cui rispettivamente alla deliberazione 514/2013/R/GAS (RTTG 2014-2017) e alla deliberazione 575/2017/R/GAS (RTTG 2018-2019), e, al contempo,
 - (b) integrando la richiamata regolazione con una misura compensativa per gli utenti del trasporto che, nei predetti periodi, soddisfano le condizioni di cui al successivo punto 2; tale misura compensativa è disciplinata secondo quanto previsto ai seguenti punti da 2 a 6;
2. di rideterminare i corrispettivi dei punti di entrata della rete di trasporto per il periodo 2014-2019 come riportati nelle *Tablelle allegate (da 1 a 6)*, in coerenza con quanto esposto in motivazione, al solo fine di consentire a ciascun utente di verificare l'eventuale scostamento positivo tra costi di trasporto effettivamente sostenuti e quelli che avrebbe sostenuto in applicazione di tali corrispettivi (di seguito: posizione netta);
3. di prevedere che ciascun utente, entro e non oltre il termine perentorio di 6 mesi dalla data di pubblicazione della presente deliberazione, possa presentare all'impresa maggiore di trasporto un'istanza di compensazione della propria posizione netta positiva, contenente qualsiasi informazione utile alla ricostruzione dei calcoli effettuati, accompagnata da un'autocertificazione che attesti la correttezza e veridicità di quanto contenuto;
4. di prevedere che l'impresa di trasporto fornisca adeguato supporto agli utenti che ne facciano richiesta, assicurando la disponibilità di eventuali dati e informazioni necessari al ricalcolo delle posizioni nette non esplicitamente rinvenibili nei documenti di fatturazione;
5. di incaricare l'impresa maggiore di trasporto di verificare la correttezza delle istanze di compensazione di cui al punto 3, prevedendo che detta attività si concluda entro 6 mesi dal ricevimento dell'istanza, e comunque non oltre il termine di 6 mesi dalla data ultima di cui al precedente punto 3; al termine delle attività di verifica

l'impresa maggiore di trasporto comunica all'Autorità lo stato delle attività svolte, con facoltà di chiedere una proroga del termine sulla base di una congrua e documentata motivazione;

6. di prevedere che l'impresa maggiore di trasporto comunichi gli esiti delle verifiche di cui al precedente punto 5 al singolo utente che ha presentato istanza di compensazione, e trasmetta all'Autorità e a Cassa per i servizi energetici e ambientali l'eventuale nulla osta alla liquidazione delle corrispondenti partite economiche dovute; Cassa per i servizi energetici e ambientali provvede a erogare le spettanze a valere sul "Conto oneri trasporto" alimentato dal corrispettivo complementare CV_{CF} di cui all'articolo 19 della RTTG 2024-2027;
7. di trasmettere il presente provvedimento all'impresa maggiore di trasporto e alla Cassa per i servizi energetici e ambientali;
8. di pubblicare la presente deliberazione sul sito internet dell'Autorità www.arera.it.

23 luglio 2024

IL PRESIDENTE
Stefano Besseghini