

**CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE PER  
L'ATTIVITA' DI TRASPORTO DI GAS NATURALE PER IL  
SECONDO PERIODO DI REGOLAZIONE**

Relazione tecnica relativa alla deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas  
29 luglio 2005, n. 166/05 predisposta ai sensi dell'articolo 23, commi 2 e 3, del decreto  
legislativo 23 maggio 2000, n. 164

*29 luglio 2005*

## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>IL CONTESTO NORMATIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<i>Il quadro normativo di riferimento .....</i>	<i>4</i>
<b>2.2</b>	<i>Il sistema tariffario del primo periodo di regolazione.....</i>	<i>5</i>
<b>3</b>	<b>L'ORDINAMENTO TARIFFARIO PER IL SECONDO PERIODO DI REGOLAZIONE DEL TRASPORTO.....</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<i>Il processo di consultazione .....</i>	<i>7</i>
<b>3.2</b>	<i>Indirizzi di carattere generale .....</i>	<i>8</i>
<b>4</b>	<b>AMBITO DI APPLICAZIONE .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>DETERMINAZIONE DEI RICAVI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO .</b>	<b>10</b>
<b>5.1</b>	<i>Aspetti generali .....</i>	<i>10</i>
<b>5.2</b>	<i>Il capitale investito netto.....</i>	<i>11</i>
<b>5.3</b>	<i>Il tasso di remunerazione del capitale investito.....</i>	<i>14</i>
<b>5.4</b>	<i>Gli ammortamenti economico-tecnici.....</i>	<i>18</i>
<b>5.5</b>	<i>I costi operativi.....</i>	<i>18</i>
<b>5.6</b>	<i>Ripartizione dei ricavi.....</i>	<i>20</i>
<b>5.7</b>	<i>I costi per il bilanciamento della rete.....</i>	<i>21</i>
<b>6</b>	<b>IL TRATTAMENTO DEI NUOVI INVESTIMENTI.....</b>	<b>22</b>
<b>6.1</b>	<i>Incentivi ai nuovi investimenti .....</i>	<i>22</i>
<b>6.2</b>	<i>Nuove reti e costituzione di nuove imprese durante il secondo periodo di regolazione .....</i>	<i>25</i>
<b>7</b>	<b>ARTICOLAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITÀ DI TRASPORTO .....</b>	<b>26</b>
<b>7.1</b>	<i>Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale .....</i>	<i>26</i>
<b>7.2</b>	<i>I corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti.....</i>	<i>27</i>
<b>7.2.1</b>	<i>Definizione dei punti di entrata e punti di uscita.....</i>	<i>27</i>
<b>7.2.2</b>	<i>Definizione dei corrispettivi nei punti di entrata e punti di uscita.....</i>	<i>27</i>
<b>7.3</b>	<i>I corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto .....</i>	<i>27</i>
<b>7.4</b>	<i>Tariffe e conferimenti di trasporto infrannuali.....</i>	<i>28</i>
<b>7.5</b>	<i>Tariffe per il servizio di trasporto interrompibile e incentivi al mercato interrompibile.....</i>	<i>29</i>
<b>7.6</b>	<i>Il corrispettivo variabile.....</i>	<i>29</i>
<b>8</b>	<b>AGGIORNAMENTO ANNUALE DEL VINCOLO SUI RICAVI E DELLE TARIFFE DI TRASPORTO.....</b>	<b>30</b>

<b>9</b>	<b>APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI TRASPORTO.....</b>	<b>33</b>
----------	---	-----------

## **1 INTRODUZIONE**

Il provvedimento oggetto della presente relazione tecnica (di seguito: il provvedimento) si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) 29 marzo 2005, n. 53/05, per la formazione dei provvedimenti in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas naturale, ai sensi dell'articolo 23, commi 2 e 3, del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00), per il secondo periodo di regolazione.

La predisposizione del provvedimento è stata preceduta dalla consultazione dei soggetti interessati, avvenuta con il documento diffuso il 2 maggio 2005 relativo a "Criteri per la determinazione delle tariffe per l'attività di trasporto di gas naturale per il secondo periodo di regolazione" (di seguito: documento 2 maggio 2005).

## **2 IL CONTESTO NORMATIVO**

### ***2.1 Il quadro normativo di riferimento***

Ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo n. 164/00, l'attività di trasporto del gas naturale è attività di interesse pubblico.

L'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 23 agosto 2004, n. 239 (di seguito legge n. 239/04) sul riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia, disciplina l'attività di trasporto e dispacciamento come attività di interesse pubblico e sottoposta agli obblighi di servizio pubblico derivanti dalla normativa comunitaria, dalla legislazione vigente e da apposite convenzioni con le autorità competenti.

Nell'ambito del quadro regolatorio individuato dal decreto legislativo n. 164/00, l'Autorità, con deliberazione 30 maggio 2001, n. 120/01 (di seguito: deliberazione n. 120/01), ha definito i criteri per la determinazione delle tariffe per le attività di trasporto del gas per il primo periodo di regolazione nel rispetto di quanto previsto in particolare:

- dall'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo n.164/00 che prevede, tra l'altro, che l'Autorità determina le tariffe per il trasporto e il dispacciamento di gas naturale in modo da assicurare una congrua remunerazione del capitale investito e tenendo conto della necessità di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno;
- dall'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n.164/00 che prevede che le tariffe per il 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 in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali.

L'Autorità ha inoltre emanato i seguenti provvedimenti:

- deliberazione 21 dicembre 2001, n. 311/01, ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 164/00, contenente direttive per la separazione contabile e amministrativa;
- deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02, ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo n. 164/00, che definisce i criteri atti a garantire a tutti gli utenti della rete la libertà di accesso a parità di condizioni, la massima imparzialità e la neutralità del trasporto e del dispacciamento in condizioni di normale esercizio e gli obblighi dei soggetti che svolgono le attività di trasporto e dispacciamento. Sulla base di tali criteri e obblighi, le imprese di trasporto hanno conformato e predisposto i propri codici di rete che sono stati approvati dall'Autorità.

La Direttiva 2003/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la Direttiva 98/30/CE, prevede all'articolo 18, paragrafo 1, che gli Stati membri garantiscono l'attuazione di un sistema di accesso dei terzi ai sistemi di trasporto basato su tariffe pubblicate, praticabili a tutti i clienti idonei, comprese le imprese di fornitura, ed applicato obiettivamente e senza discriminazioni tra gli utenti del sistema.

La medesima Direttiva dispone inoltre all'articolo 25, paragrafo 2, che le autorità di regolamentazione hanno il compito di fissare o approvare, prima dell'entrata in vigore, quantomeno le metodologie usate per calcolare o stabilire i termini e le condizioni di connessione e accesso alle reti nazionali, ivi comprese le tariffe di trasporto e distribuzione. Tali tariffe o metodologie consentono che gli investimenti necessari nelle reti siano effettuati in modo da permettere agli stessi di assicurare il funzionamento delle reti stesse.

La legge 18 aprile 2005, n. 62 ha delegato il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi per dare attuazione alla Direttiva 2003/55/CE, al fine di completare il processo di liberalizzazione del mercato del gas naturale, e ha indicato a tal fine principi e criteri direttivi da seguire tra i quali, l'incremento della sicurezza degli approvvigionamenti e la loro diversificazione, la definizione di norme che rendano sempre più integrato il mercato nazionale nel mercato europeo, e la promozione di una effettiva concorrenza, anche rafforzando le misure relative alla separazione societaria, organizzativa e decisionale tra le imprese operanti nelle attività di trasporto, distribuzione e stoccaggio e le imprese operanti nelle attività di produzione, approvvigionamento, misura e commercializzazione del gas naturale.

## **2.2 Il sistema tariffario del primo periodo di regolazione**

I criteri relativi al sistema tariffario del primo periodo di regolazione sono stati definiti con la deliberazione n. 120/01. I ricavi di riferimento hanno garantito sia la copertura dei costi operativi sia di quelli di capitale inclusa una congrua remunerazione del capitale investito secondo le disposizioni del decreto legislativo n.164/00.

Gli elementi principali del provvedimento tariffario sono di seguito riassunti:

- WACC reale *pre tax* pari al 7,94% del capitale investito netto;
- ripartizione tra componente *capacity* e componente variabile dei ricavi inizialmente fissata, rispettivamente, al 70% e al 30%;

- applicazione della metodologia tariffaria *entry-exit* alla rete nazionale di gasdotti;
- individuazione a livello nazionale di un unico corrispettivo di capacità per la rete regionale di trasporto, specifico per ciascuna impresa;
- definizione di un corrispettivo variabile unico a livello nazionale;
- definizione di un corrispettivo fisso del punto di riconsegna, definito da ciascuna impresa con riferimento al 3% del vincolo sui ricavi complessivi, articolato in funzione delle tipologie di apparecchiature installate e del volume annuo del punto di riconsegna;
- incentivi ai nuovi investimenti per l'estensione e il potenziamento della rete, mediante la remunerazione degli incrementi patrimoniali con una componente aggiuntiva di ricavo, non soggetta a rettifiche annuali e a recuperi di produttività, a partire dall'anno termico successivo all'anno solare in cui l'investimento entra in esercizio, così suddivisa:
  - per la capacità, un ricavo aggiuntivo pari al 7,47% del valore dell'incremento patrimoniale relativo agli investimenti, riconosciuto per ciascun anno termico fino alla fine del primo periodo di regolazione;
  - per i volumi, un corrispettivo unitario integrativo in misura pari al 4,98% dell'incremento patrimoniale diviso per i volumi trasportati nell'anno 2000, riconosciuto in ciascuno dei sei anni termici successivi all'entrata in esercizio dell'investimento;
- aggiornamento annuale dei ricavi sulla base di meccanismi di adeguamento che prevedevano un incremento pari all'inflazione dell'anno solare precedente e una riduzione pari al recupero di produttività, definito per tutto il periodo di regolazione; l'aggiornamento delle componenti avviene mediante:
  - *revenue cap*, applicato alla quota parte dei ricavi di *capacity*, con recupero di produttività pari al 2%;
  - *price cap*, applicato al corrispettivo unitario relativo ai volumi, con recupero di produttività pari al 4,5%.
- applicazione di fattori correttivi ai ricavi che garantivano all'impresa di trasporto la copertura di una quota parte consistente dei costi indipendentemente dai quantitativi trasportati.

Alcuni provvedimenti hanno successivamente modificato e integrato la deliberazione n. 120/01: la deliberazione 5 agosto 2004, n. 144/04 e la deliberazione 19 gennaio 2005, n. 5/05 hanno integrato la disciplina tariffaria nel caso di avviamenti di punti di riconsegna che alimentano impianti per la produzione di energia elettrica e la deliberazione 19 gennaio 2005, n. 6/05 ha disposto la disciplina tariffaria relativamente ai casi di prelievi concentrati nei periodi fuori punta.

### **3 L'ORDINAMENTO TARIFFARIO PER IL SECONDO PERIODO DI REGOLAZIONE DEL TRASPORTO**

#### **3.1 Il processo di consultazione**

Il processo di consultazione dei soggetti interessati è stato avviato con il documento 2 maggio 2005, nel quale l'Autorità, ai fini della determinazione della disciplina tariffaria per il secondo periodo di regolazione, ha prospettato tra l'altro la necessità di:

- confermare anche per il secondo periodo di regolazione criteri tariffari che non penalizzino le aree con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno, nel rispetto dei vincoli normativi imposti dal decreto legislativo n. 164/00;
- prevedere, al fine di incrementare la flessibilità del sistema, anche alla luce dell'esperienza registrata durante il periodo di emergenza climatica del marzo 2005, l'introduzione di incentivi all'utilizzo di servizi di trasporto interrompibili e al mercato dell'interrompibilità;
- incentivare i nuovi investimenti per assicurare lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nazionali, coordinato anche con infrastrutture di interconnessione su linee strategiche per il nostro Paese, per garantire un'offerta di capacità che assicuri adeguati margini rispetto alla esigenza di sviluppo della domanda e per favorire lo sviluppo della concorrenza nel mercato interno;
- individuare un corrispettivo specifico per i punti di esportazione in relazione al punto fisico di uscita, differenziato dal corrispettivo di uscita dell'area nella quale si trova fisicamente il punto per l'esportazione del gas, per favorire il trasporto di transito sulla rete nazionale di gasdotti;
- definire criteri che comportino il più possibile la determinazione *ex-ante* delle posizioni di costo degli utenti;

Nell'ambito della consultazione, le osservazioni pervenute hanno evidenziato, le seguenti esigenze:

- introdurre elementi di degressività tariffaria, con riferimento alle caratteristiche di prelievo del punto di riconsegna, garantendo al contempo l'equità del sistema e la non penalizzazione dei servizi di trasporto nei punti di riconsegna di minori dimensioni;
- incentivare lo sviluppo di un mercato interrompibile con riferimento alla Procedura di emergenza di cui al decreto del Ministro delle attività produttive 25 giugno 2004 (di seguito: Procedura di emergenza climatica);
- riconoscere incrementi del tasso di remunerazione dei nuovi investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto superiori a quelli relativi a investimenti destinati alla sicurezza del sistema e per un arco temporale maggiore rispetto al periodo regolatorio;
- considerare, relativamente agli investimenti diretti in nuove infrastrutture di interconnessione o finalizzati a rendere operative nuove infrastrutture di importazione ed esportazione, oltre all'incremento del tasso di remunerazione, i costi operativi incrementali;

- individuare un corrispettivo specifico per i punti di esportazione in relazione al punto fisico di uscita e valorizzare il costo di trasporto in controflusso in misura ridotta rispetto al costo di trasporto in flusso, tenuto conto dei costi legati a tali tratte, stimabile pari al 14% del costo di trasporto in flusso;
- mantenere l'applicazione del corrispettivo fisso del trasporto, determinato con riferimento alle attività di rilevazione e gestione dei dati di misura, modificandone la sua articolazione in modo che vengano rimosse eventuali limitazioni allo sviluppo della concorrenza nel mercato della vendita a clienti finali;
- mantenere l'applicazione del fattore correttivo con cadenza annuale, apportandone opportune modifiche in modo tale che venga garantita una maggiore stabilità tariffaria nel corso del periodo di regolazione.

### **3.2 Indirizzi di carattere generale**

Alla luce degli esiti della consultazione e tenuto conto dell'esperienza maturata nel primo periodo di regolazione, l'Autorità ha previsto di:

- mantenere un corrispettivo di trasporto regionale indifferenziato per area, al fine di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno e prevedere la definizione di un corrispettivo di trasporto regionale unico a livello nazionale a partire dall'anno termico 2006-2007;
- mantenere corrispettivi tariffari non degressivi in quanto, a fronte di esigui benefici, vista la limitata incidenza del costo del trasporto sulle condizioni economiche di fornitura, comporterebbero implicazioni fortemente negative sull'equità del sistema, rafforzando il vantaggio di costo dell'operatore dominante o conducendo a una penalizzazione dei punti di riconsegna di minori dimensioni;
- prevedere l'offerta di un servizio di trasporto di tipo interrompibile nei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti e incentivare l'utilizzo di contratti di fornitura di tipo interrompibile da parte delle grandi utenze, incrementando la flessibilità del sistema anche ai fini della sicurezza dello stesso nei casi di emergenza climatica, nonché vigilare sulla corretta applicazione degli obblighi di interruzione disposti dalla Procedura di emergenza climatica;
- prevedere una disciplina tariffaria che incentivi lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e determini condizioni favorevoli alla concorrenza nel mercato interno, incentivando i nuovi investimenti, anche in corso d'opera, mediante il riconoscimento di una componente di ricavo addizionale, calcolata come somma della quota di ammortamento relativo a tali investimenti e della quota di remunerazione del valore dei medesimi, riconoscendo un tasso di remunerazione maggiorato rispetto a quello riconosciuto sul capitale esistente al termine dell'esercizio 2004 e per una durata superiore al periodo di regolazione in funzione delle diverse tipologie di investimento;
- prevedere il riconoscimento dei costi operativi incrementali conseguenti la realizzazione di investimenti diretti in nuove infrastrutture di interconnessione o

finalizzati a rendere operative nuove infrastrutture di importazione ed esportazione, ove questi possano compromettere l'equilibrio economico e finanziario della società di trasporto;

- individuare corrispettivi specifici per i punti di esportazione e valorizzare il costo di trasporto in controflusso in misura pari al 14% del costo di trasporto in flusso ai fini di una miglior caratterizzazione del costo del servizio di trasporto;
- prevedere la definizione a partire dall'anno termico 2006-2007 di un corrispettivo per l'attività di misura e transitoriamente, per l'anno termico 2005-2006, non prevedere alcun corrispettivo fisso del trasporto al fine di rimuovere limitazioni allo sviluppo della concorrenza nel mercato della vendita a clienti finali;
- garantire una maggior stabilità tariffaria durante il periodo di regolazione, rivedendo il meccanismo di conguaglio, ripartendone l'ammontare su più anni termici nel caso in cui vengano calcolati fattori correttivi superiori ad una determinata soglia dei ricavi di riferimento;
- applicare, per la determinazione dei costi operativi riconosciuti, il criterio del *profit sharing*, riconoscendo alle imprese la metà degli ulteriori recuperi di produttività realizzati in eccesso rispetto a quelli prefissati ai sensi della deliberazione n. 120/01, tenuto conto dei costi operativi riconosciuti per i nuovi investimenti effettuati nel primo periodo di regolazione, remunerati nella misura dell'1,2% attraverso i ricavi di *capacity*;
- mantenere il meccanismo di riconoscimento dei costi sostenuti per la compressione e le perdite di rete e per il bilanciamento operativo della rete introdotto dalla deliberazione n. 120/01;
- applicare il recupero di produttività alle sole componenti del vincolo relative ai costi di gestione e alla quota ammortamento in analogia a quanto indicato dalla legge n. 290/03, sottoponendo la quota parte dei ricavi garantiti riconducibili alla remunerazione del capitale investito netto ad un aggiornamento mediante ricalcolo annuale del costo storico rivalutato del capitale investito netto;
- mantenere una ripartizione iniziale dei ricavi tra le componenti *capacity* e *commodity* rispettivamente pari al 70 e al 30 per cento;
- individuare corrispettivi specifici di uscita per il trasporto di transito del gas sulla rete nazionale di gasdotti, confermando per tali trasporti l'applicazione di corrispettivi variabili ridotti riferiti alla sola rete nazionale di gasdotti;

#### **4 AMBITO DI APPLICAZIONE**

Il provvedimento ha per oggetto la definizione delle tariffe per il servizio di trasporto sulla rete nazionale e regionale di gasdotti per il periodo intercorrente tra l'1 ottobre 2005 e il 30 settembre 2009.

La durata del periodo di regolazione del trasporto (4 anni) è coerente con la programmazione e la realizzazione degli investimenti caratteristici delle infrastrutture di

trasporto e permette di minimizzare gli elementi di incertezza e instabilità anche in relazione al notevole sviluppo previsto per gli investimenti in nuove infrastrutture.

L'ambito della rete nazionale di gasdotti è individuato, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00, con decreto del Ministero delle attività produttive. Il decreto del Ministero della attività produttive del 30 giugno 2004, ha aggiornato la rete nazionale di gasdotti, e ha individuato l'elenco aggiornato dei metanodotti facenti parte della rete nazionale di gasdotti (allegato 1) e l'elenco dei gasdotti sottomarini di importazione di gas naturale da Stati non appartenenti all'Unione europea ubicati nel mare territoriale o nella piattaforma continentale italiana di cui all'articolo 30 della legge n. 273/02 e dei gasdotti di coltivazione utilizzati anche per l'importazione di gas naturale (allegato 2), per i quali si applicano condizioni di accesso specifiche.

Le tariffe di trasporto determinate ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 164/00 per la rete nazionale di gasdotti non si applicano alla parte di tali gasdotti ubicata entro il mare territoriale italiano delle società Transmediterranean Pipeline Company Ltd e Greenstream BV in quanto l'articolo 30 della legge n. 273/02 dispone che per i gasdotti sottomarini di importazione di gas naturale da Stati non appartenenti all'Unione europea ubicati nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana, le modalità di applicazione delle disposizioni del decreto legislativo n. 164/00 sono demandate ad accordi tra lo Stato italiano e gli altri Stati interessati, comunque nel rispetto della Direttiva 98/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno del 1998, sentite le imprese di trasporto interessate.

Il Ministero delle attività produttive sta definendo i criteri per l'individuazione dell'ambito della rete regionale di gasdotti e i requisiti dei soggetti che svolgono l'attività di trasporto.

## **5 DETERMINAZIONE DEI RICAVI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO**

### **5.1 Aspetti generali**

La determinazione del vincolo sui ricavi rappresenta il riferimento nel rispetto del quale gli operatori possono fissare le tariffe di trasporto. Tali vincoli rappresentano valori massimi rispetto ai quali le imprese di trasporto possono applicare eventuali riduzioni, assicurando trasparenza e parità di trattamento tra utenti.

Ai sensi dell'articolo 23, comma 2 del decreto legislativo n. 164/00 il vincolo sui ricavi dell'attività di trasporto deve garantire sia la copertura dei costi operativi che di quelli di capitale, oltre a una congrua remunerazione del capitale investito.

Al fine del calcolo del ricavo di riferimento RT dell'impresa di trasporto sono stati valutati:

- il livello del capitale investito netto riconosciuto;
- il tasso di remunerazione del capitale investito netto;
- gli ammortamenti economico - tecnici calcolati in relazione alle caratteristiche dei cespiti necessari a ciascuna attività;
- i costi operativi riconosciuti per l'esercizio economico.

## 5.2 Il capitale investito netto

Alla valorizzazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori per il servizio di trasporto concorrono le seguenti voci:

- l'attivo immobilizzato netto;
- il capitale circolante netto.

### *La valorizzazione dell'attivo immobilizzato netto*

La determinazione del valore dell'attivo immobilizzato netto riconosciuto a fini tariffari per il primo anno termico del secondo periodo di regolazione è effettuata in coerenza con quanto disposto dall'articolo 11, comma 11.7 della deliberazione n. 120/01, a partire dal valore delle immobilizzazioni di pertinenza dell'attività di trasporto riconosciute all'inizio del primo periodo di regolazione, tenuto conto degli investimenti e delle dismissioni effettuate dall'impresa nel periodo 2001-2004, nonché dell'inflazione.

La determinazione del valore dell'attivo immobilizzato netto ai fini del calcolo del vincolo sui ricavi per l'anno termico 2005-2006 avviene pertanto con il metodo del costo storico rivalutato, con riferimento ai dati di bilancio dell'esercizio 2004, secondo la seguente procedura di calcolo:

- a) individuazione degli incrementi patrimoniali annuali relativi alle immobilizzazioni, realizzate a partire dall'anno 1950 e presenti in bilancio al 31 dicembre 2004, incluse le immobilizzazioni in corso, 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, escludendo gli interessi passivi in corso d'opera (IPCO) non determinati in sede di bilancio;
- b) rivalutazione dei costi storici degli incrementi di cui alla precedente lettera a) in base al deflatore degli investimenti fissi lordi; nella tabella 2 è riportato il deflatore degli investimenti fissi lordi per il calcolo dei ricavi di riferimento per l'anno termico 2005-2006;
- c) calcolo dell'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti come somma dei valori risultanti dalle rivalutazioni di cui alla precedente lettera b);
- d) determinazione del fondo di ammortamento economico - tecnico derivante dalla somma dei prodotti degli incrementi patrimoniali di cui alla precedente lettera b) per le rispettive percentuali di degrado (PD), come definite di seguito:

$$PD = \frac{(t-1) - AIP}{DC} \times 100;$$

dove  $(t-1)$  è l'anno precedente a quello della presentazione delle proposte tariffarie, ovvero il 2004 per il calcolo dei ricavi di riferimento per l'anno termico 2005-2006,  $AIP$  è l'anno dell'incremento patrimoniale e  $DC$  è la durata convenzionale tariffaria delle infrastrutture, per le singole categorie di cespiti,

individuata nella tabella 1, salvo per i fabbricati iscritti a bilancio fino all'anno 2004, per i quali si utilizza una durata convenzionale pari a 50 anni;

- e) calcolo in relazione ai contributi a fondo perduto per lo sviluppo delle infrastrutture finalizzate alle attività di trasporto versati da pubbliche amministrazioni e ai contributi versati da altri soggetti, in coerenza con i criteri tecnico-economici emanati dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 8.2, del decreto legislativo n. 164/00, del valore dei contributi ricevuti in ciascun anno rivalutato in base al deflatore degli investimenti fissi lordi, al netto della quota già degradata, calcolata come somma dei prodotti dei contributi rivalutati per le rispettive percentuali di degrado, come definite alla lettera d);
- f) calcolo dell'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) e la somma dei contributi di cui alla lettera e).

Il costo storico iscritto in bilancio è l'elemento base del metodo di rivalutazione utilizzato. Esso tiene in considerazione la capitalizzazione delle costruzioni in economia, degli oneri accessori e degli interessi passivi in corso d'opera, determinata dalle imprese di trasporto in sede di bilancio ed in base ai principi previsti dal Codice civile e dai Principi contabili nazionali in materia.

Ai fini del calcolo del valore dei contributi versati in coerenza con i criteri tecnico-economici definiti dall'Autorità, di cui alla lettera e), fino all'emanazione delle disposizioni di cui all'articolo 8, comma 8.2, del decreto legislativo n. 164/00, tali contributi sono calcolati sulla base dei criteri provvisori contenuti nel codice di rete dell'impresa di trasporto, approvato dall'Autorità.

Quale indice di rivalutazione, l'Autorità ha confermato l'adozione del deflatore degli investimenti fissi lordi in quanto consente di ottenere una rivalutazione monetaria congruente degli investimenti storici effettuati nell'attività di trasporto e risulta coerente con la struttura del meccanismo di indicizzazione contenuto nel *price cap*, meccanismo che sterilizza gli effetti inflazionistici sui flussi finanziari dell'impresa regolata.

Tabella 1 – Durata convenzionale tariffaria delle infrastrutture

<b>Categoria di cespiti</b>	<b>Durata in anni</b>
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	40
Centrali di spinta	20
Misuratori	20
Altre immobilizzazioni	10

Tabella 2 - Deflatore degli investimenti fissi lordi

<b>Anno</b>	<b>Deflatore investimenti fissi lordi</b>	<b>Anno</b>	<b>Deflatore investimenti fissi lordi</b>
1950	31,3283	1978	5,3276
1951	29,3940	1979	4,6017
1952	29,1520	1980	3,6989
1953	29,7013	1981	3,0409
1954	30,1830	1982	2,6365
1955	30,1685	1983	2,3580
1956	29,3074	1984	2,1527
1957	28,4924	1985	1,9750
1958	29,1497	1986	1,9016
1959	29,3553	1987	1,8155
1960	28,1769	1988	1,7138
1961	27,1942	1989	1,6261
1962	26,0864	1990	1,5251
1963	24,1296	1991	1,4397
1964	23,1192	1992	1,3849
1965	23,0463	1993	1,3300
1966	22,4262	1994	1,2889
1967	21,6891	1995	1,2400
1968	21,2010	1996	1,2075
1969	20,0197	1997	1,1852
1970	17,6190	1998	1,1645
1971	16,5303	1999	1,1517
1972	15,8729	2000	1,1234
1973	13,0894	2001	1,0985
1974	10,1003	2002	1,0727
1975	8,6958	2003	1,0528
1976	7,1445	2004	1,0200
1977	6,0517	2005	1,0000

### *La valorizzazione del capitale circolante netto*

A differenza di quanto previsto nel primo periodo di regolazione del trasporto, l'Autorità ha ritenuto opportuno riconoscere alle imprese di trasporto un valore corrispondente al capitale circolante netto, in analogia a quanto previsto per la disciplina tariffaria della trasmissione elettrica.

Il valore del capitale circolante netto, data l'esistenza di un livello strutturale del capitale di esercizio per le attività commerciali delle imprese di trasporto è stato determinato in via convenzionale pari all'1% dell'attivo immobilizzato netto riconosciuto ai fini tariffari.

### **5.3 Il tasso di remunerazione del capitale investito**

Il tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto è stato fissato in modo da garantire ai portatori di capitale (di rischio e di debito) dell'impresa una remunerazione comparabile a quella che potrebbero ottenere sul mercato investendo in attività con un analogo profilo di rischio. La modalità di calcolo del tasso di remunerazione risulta dal consolidamento della prassi regolatoria del primo periodo di regolazione ed è inoltre coerente con quella adottata in sede di revisione della metodologia tariffaria per il secondo periodo di regolazione del settore elettrico e per il servizio di distribuzione del gas.

L'Autorità ha determinato il tasso di rendimento del capitale investito come media ponderata del tasso di rendimento sul capitale di rischio e di quello sul debito (*Weighted Average Cost of Capital, WACC*), utilizzando la seguente formula per determinare il tasso reale *pre-tax*:

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

dove:

- $Ke$  è il tasso nominale di rendimento del capitale di rischio;
- $E$  è il capitale di rischio;
- $D$  è l'indebitamento;
- $Kd$  è il tasso di rendimento nominale sull'indebitamento;
- $tc$  è l'aliquota fiscale per il calcolo dello scudo fiscale degli oneri finanziari;
- $T$  è l'aliquota teorica di incidenza delle imposte (compresa l'IRAP) sul risultato d'esercizio;
- $rpi$  è il tasso di inflazione.

La formula sopra riportata si discosta parzialmente da quella utilizzata nel primo periodo di regolazione, ma tiene conto del fatto che le imposte pagate dalle imprese si applicano ai profitti nominali e non a quelli reali. Essa inoltre risulta coerente con la formula applicata per la recente determinazione delle tariffe per il servizio di

distribuzione del gas e per le tariffe dei servizi di trasmissione, distribuzione, misura e vendita dell'energia elettrica.

### *Il rendimento del capitale di rischio*

Con riferimento al tasso di rendimento del capitale di rischio l'Autorità ha utilizzato il modello del *Capital Asset Pricing Model (CAPM)*, metodo comunemente impiegato nei mercati finanziari<sup>1</sup> per determinare il rendimento richiesto dagli investitori per attività caratterizzate da un determinato livello di rischio.

Il *CAPM* ipotizza che ad ogni singolo investimento sia associato un rischio che è caratteristico di quella specifica attività e che può essere messo a confronto con la rischiosità media del mercato.

Secondo il *CAPM* il tasso di rendimento richiesto dagli investitori sul capitale di rischio di una attività è tanto più basso/alto quanto minore/maggiore è la sensibilità dell'attività ai movimenti del mercato; di conseguenza, dal momento che la remunerazione del capitale di rischio deve garantire agli investitori un premio per l'esposizione al rischio sistematico, anche il premio rispetto alle attività prive di rischio risulterà funzione di tale sensibilità.

Il rendimento atteso dall'investimento in una attività  $i$  è determinato dal *CAPM* come:

$$r_i = r_f + MRP \cdot \beta_{levered}$$

dove:

- $r_f$  è il tasso di rendimento di attività prive di rischio;
- *MRP* (o *market risk premium*) rappresenta il premio per il rischio di mercato, ovvero il premio, rispetto al rendimento di attività prive di rischio, che gli investitori richiedono per detenere attività con rischio pari a quello medio di mercato;
- $\beta_{levered}$  (o *equity beta*) è la misura del rischio sistematico dell'attività. Tale parametro indica il grado di rischio sistematico, e quindi non diversificabile, di un'attività.

In relazione al livello del tasso di rendimento delle attività prive di rischio da assumere come base per la determinazione del costo medio ponderato del capitale investito riconosciuto, la decisione di utilizzare la media di 12 mesi (1 gennaio 2004 – 31 dicembre 2004) dei rendimenti lordi del *BTP decennale benchmark* rilevato dalla Banca d'Italia quale tasso delle attività prive di rischio, risulta in linea con quanto adottato sia per la determinazione del tasso di remunerazione dell'attività di rigassificazione, stoccaggio e di distribuzione del gas che per le attività di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica, nonché con le indicazioni contenute nella legge 27 ottobre 2003, n. 290.

Si ritiene inoltre che il riferimento a un intervallo temporale di 12 mesi rappresenti un ragionevole punto di equilibrio tra l'esigenza di sterilizzare gli effetti di situazioni contingenti e il mantenimento del valore prospettico del rendimento di titoli di lungo

---

<sup>1</sup> Cfr. Graham J.R., Harvey, C.R., - *The Theory and Practice of Corporate Finance: Evidence from the Field* – Journal of Financial Economics, 2001.

periodo. Il tasso delle attività prive di rischio riconosciuto è pertanto stato fissato pari al 4,259%.

Il premio per il rischio di mercato (*MRP*) è il sovra rendimento atteso richiesto da un investitore razionale per accettare di investire in un'attività rischiosa in equilibrio di mercato. Nella relazione tecnica relativa alla deliberazione n. 120/01 venivano richiamati i risultati di una ricerca effettuata da Ambrosetti Stern Stewart Italia in collaborazione con l'AIAF<sup>2</sup> presso gli analisti finanziari italiani, che indicava un valore del *MRP* compreso in un intervallo tra il 3% e il 6%, con la maggioranza dei consensi espressi in corrispondenza di 3,5%. Per quanto riguarda il mercato italiano, Mediobanca<sup>3</sup> in uno studio sulla Borsa Italiana aggiornato annualmente, indica per il periodo 1945/2004 un rendimento medio reale pari al 4%.

In un'ottica di continuità con le scelte operate per la regolazione nel settore elettrico e nella distribuzione del gas l'Autorità ha ritenuto opportuno confermare un valore di *MRP* pari al 4%.

Il livello di rischio sistematico dell'attività è rappresentato dal coefficiente  $\beta_{levered}$ , che misura la volatilità del rendimento delle attività regolamentate rispetto al rendimento medio di mercato. In base alla prassi corrente tale coefficiente può essere determinato sulla base di serie storiche rilevate quotidianamente, settimanalmente o mensilmente e che fanno riferimento ad un periodo di rilevazione che varia solitamente dai tre ai cinque anni.

Per la definizione del parametro  $\beta$  si è fatto riferimento al coefficiente di correlazione tra il rendimento atteso del mercato azionario e il rendimento atteso del capitale di rischio della principale società italiana proprietaria di reti di trasporto del gas e di altre società europee comparabili. Tale valore è stato poi confrontato con le scelte degli altri regolatori europei in materia di tariffe di trasporto e con il livello di rischio riconosciuto alle altre attività regolate in sede di revisione tariffaria. L'insieme di queste considerazioni ha comportato una revisione al rialzo, rispetto ai riscontri del mercato azionario, posizionando il valore di  $\beta_{levered}$  a 0,56.

### *La struttura di finanziamento*

Durante il primo periodo di regolazione, in considerazione dell'evoluzione dell'assetto del settore del gas verso la separazione societaria, con conseguenti effetti sulla composizione del capitale delle imprese, era stato definito un rapporto tra debito e capitale di rischio pari 0,48. Tuttavia, veniva ipotizzato che tale rapporto nel corso del periodo di regolazione<sup>4</sup>, anche sulla base dell'esperienza internazionale, si potesse avvicinare all'unità ovvero a livelli più tipici di imprese specializzate nell'attività di trasporto in paesi a regolazione matura.

Ai fini della determinazione del WACC del secondo periodo di regolazione, l'Autorità, in analogia a quanto previsto per il servizio di trasmissione elettrica, nonché al fine di fornire segnali favorevoli per il futuro sviluppo delle infrastrutture di trasporto,

---

<sup>2</sup> Quaderno AIAF n. 97 – *Best practices nei metodi di valutazione e di stima del costo del capitale* – Supplemento alla Rivista AIAF, n. 32, ottobre 1999.

<sup>3</sup> Ufficio Studi Mediobanca, *La borsa italiana dal 1928, 2005*.

<sup>4</sup> Si veda a tale proposito quanto riportato nella relazione tecnica della deliberazione 120/01.

fondamentale per la realizzazione della concorrenza nel settore, ha ritenuto opportuno utilizzare un rapporto tra debito e capitale di rischio pari a 0,7.

#### *Il costo dell'indebitamento finanziario*

Il costo dell'indebitamento finanziario  $K_D$  è rappresentato dalla remunerazione richiesta dai soggetti che finanziano l'azienda a copertura del *credit risk* (o rischio di perdita degli interessi e del capitale) da loro sopportato che, in estrema sintesi, esprime il costo medio atteso del debito di un'azienda al netto dello scudo fiscale consentito dalla deducibilità degli interessi passivi, secondo la formula:

$$K_D = r_f + DRP$$

dove:

- $r_f$  è il tasso di rendimento delle attività prive di rischio;
- $DRP$  è il *Debt Risk Premium* pari alla differenza tra il tasso privo di rischio e il costo medio dell'indebitamento delle aziende dell'attività/settore.

Per quanto riguarda il tasso di rendimento delle attività prive di rischio si rinvia alla sezione precedente. Per il calcolo del  $DRP$ , che misura il differenziale che le aziende del settore devono mediamente sostenere per finanziare con capitale di debito le proprie attività, l'Autorità riconosce uno *spread* all'attività di trasporto pari a quello definito per le altre attività regolate del gas, pari a 0,41%.

Il costo del debito, al lordo delle imposte, che si ottiene dalla somma dei valori di  $r_f$  e di  $DRP$  risulta pari al 2,97% in termini reali ed al 4,67% in termini nominali. Tale valore risulta compatibile con le osservazioni rilevate sulle condizioni di costo del debito praticate alle principali imprese del settore, considerando anche le condizioni prevalenti nel mercato finanziario.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, il  $WACC$  reale *pre tax* risulta pari al 6,7%. I parametri utilizzati ai fini del calcolo del tasso di rendimento del capitale investito riconosciuto sono riassunti nella tabella 3.

Tabella 3 - Parametri per la determinazione del tasso di rendimento del capitale investito riconosciuto

<b>Parametro</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Trasporto</b>
$r_f$	Tasso nominale delle attività prive di rischio	4,259
$\beta_{levered}$	Rischio sistematico attività	0,56
$MRP$	Premio di mercato (%)	4
$Kd$ (nominale)	Rendimento capitale di debito	4,67
$T$	Aliquota fiscale (%)	40
$Tc$	Scudo fiscale (%)	33
$Rpi$	Inflazione tendenziale media (%)	1,7
<b>WACC</b>	<b>Costo medio ponderato del capitale (%)</b>	<b>6,7</b>

#### **5.4 *Gli ammortamenti economico-tecnici***

Ai fini della determinazione degli ammortamenti economico-tecnici riconosciuti annualmente ai fini tariffari l'impresa di trasporto:

- a) calcola la somma dell'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di immobilizzi materiali;
- b) determina gli ammortamenti annui dividendo tale somma, al netto degli incrementi patrimoniali relativi alle immobilizzazioni in corso presenti nel bilancio al 31 dicembre 2004, per ogni categoria, per la durata convenzionale riportata nella tabella 1;
- c) somma gli ammortamenti annui di cui alla precedente lettera b), relativi alle diverse categorie.

L'Autorità ha pertanto riconfermato le categorie di cespiti e la durata convenzionale tariffaria delle infrastrutture previste per il primo periodo di regolazione, introducendo una categoria distinta per i misuratori e modificando la durata della categoria fabbricati. Entrambe le modifiche sono state definite in analogia con quanto previsto per il settore elettrico e per il settore della distribuzione gas.

#### **5.5 *I costi operativi***

I costi operativi comprendono tutte le spese operative e di carattere generale attribuibili all'attività di trasporto effettivamente sostenuti nell'esercizio 2004 e risultanti dai bilanci d'esercizio sottoposti a revisione contabile dalle imprese di trasporto e dai conti separati presentati ai sensi della deliberazione n. 311/01. I costi operativi sono calcolati al netto dei costi attribuibili ai ricavi compensativi e alle attività capitalizzate, comprendendo in particolare:

- il costo del personale;
- i costi sostenuti per acquisti di materiali di consumo;
- i costi di compressione e di spinta e perdite di rete;
- i costi per servizi e prestazioni esterne;
- gli altri accantonamenti diversi dagli ammortamenti, purché non operati esclusivamente in applicazione di norme tributarie.

Per le imprese che dispongono di tariffe approvate per l'anno termico 2004/2005 l'Autorità ha applicato l'articolo 11, comma 11.9 della deliberazione n. 120/01, che prevedeva che il valore dei costi operativi riconosciuti per il primo anno del secondo periodo di regolazione sarebbe stato definito riconoscendo alle imprese almeno la metà degli ulteriori recuperi di produttività realizzati in eccesso rispetto a quelli prefissati.

In esito al processo di consultazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno ripartire equamente tra le imprese di trasporto e gli utenti del servizio i recuperi di produttività raggiunti al termine del periodo di regolazione, e ha pertanto fissato nel 50% la percentuale delle maggiori efficienze raggiunte da riconoscere alle imprese di trasporto.

L'Autorità ha inoltre definito, in analogia a quanto fatto per il settore elettrico, la formula da applicare per il calcolo dei costi operativi riconosciuti a fini tariffari per il secondo periodo di regolazione prevedendo che al valore dei costi operativi effettivamente sostenuti nell'esercizio 2004, così come risultanti dal bilancio d'esercizio certificato dall'impresa di trasporto, sia sommato il 50% della differenza tra il valore dei costi operativi riconosciuti per il primo periodo di regolazione, aggiornato tenuto conto del recupero di produttività prefissato e dei costi operativi riconosciuti per i nuovi investimenti effettuati nel quadriennio in misura pari all'1,2% del valore di tali investimenti, e il costo operativo effettivamente sostenuto come risultante dal bilancio d'esercizio 2004.

Per determinare il valore dei costi operativi aggiornato al primo anno termico del secondo periodo di regolazione, così come applicato per la trasmissione elettrica, si è considerato il livello di recupero di produttività definito per il primo periodo di regolazione - applicato per gli anni termici 2002-2003, 2003-2004 e 2004-2005 - e il livello di recupero di produttività definito per il primo anno del secondo periodo di regolazione.

Ai fini della determinazione dei costi operativi riconosciuti a fronte degli investimenti di estensione e sviluppo effettuati nell'arco del quadriennio 2001-2004, si è tenuto conto della quota parte, pari al 60%, dei costi operativi riconosciuti nel primo periodo di regolazione (complessivamente pari al 2% del valore degli incrementi patrimoniali relativi agli investimenti), riconosciuta attraverso i ricavi di *capacity*. La rimanente quota del 40%, infatti, è già prevista continui ad essere riconosciuta mediante la componente variabile  $CV^P$ , per i 6 anni successivi all'entrata in esercizio dell'investimento.

La formula per la determinazione dei costi operativi è di seguito riportata:

$$COR_{2005} = COE_{2004} + 50\% \times \left[ COR_{2001} \times \prod_{j=02}^{04} (1 + I_j - X) \times (1 + I_{05} - \bar{X}) + COR_{2001-2004}^{NI} - COE_{2004} \right]$$

dove:

- $COR_{2005}$  è il livello dei costi operativi riconosciuto per l'anno termico 2005-2006;
- $COE_{2004}$  è il livello dei costi operativi effettivamente sostenuti nell'esercizio 2004 e risultanti dai bilanci d'esercizio sottoposti a revisione contabile delle imprese di trasporto;
- $COR_{2001}$  è il livello dei costi operativi riconosciuto per l'anno termico 2001-2002, primo anno del primo periodo di regolazione;
- $I$  è il tasso annuo di inflazione rilevante ai fini dell'applicazione del *price cap* per l'aggiornamento tariffario;
- $X$  è l'obiettivo annuo di recupero di produttività in vigore nel primo periodo di regolazione, pari al 2%;
- $\bar{X}$  è l'obiettivo annuo di recupero di produttività in vigore nel secondo periodo di regolazione, pari al 2%;

- $COR_{2001-2004}^{NI}$  è il livello dei costi operativi relativo ai nuovi investimenti effettuati nel periodo compreso tra l'anno 2001 e l'anno 2004, riconosciuto pari all'1,2% del valore dei medesimi.

Non sono compresi nei costi operativi, neppure attraverso l'attribuzione di quote di costi dei servizi comuni e delle funzioni operative condivise, i costi relativi a canoni di affitto di infrastrutture di trasporto di proprietà di altre imprese, gli oneri finanziari, le rettifiche di valori di attività finanziarie e i proventi straordinari. Tali costi sono infatti riconosciuti mediante altre componenti di ricavo o non appartengono alla gestione caratteristica dell'attività di trasporto.

Per le imprese di trasporto, costituite durante il primo periodo di regolazione, che non dispongono di tariffe approvate per l'anno termico 2004-2005, i costi operativi sono proposti dalle imprese e sottoposti a verifica dell'Autorità. In tal caso, l'impresa di trasporto, non avendo a disposizione dati di bilancio relativi all'esercizio precedente, obbligatoriamente deve presentare una proposta di costi operativi supportata o da un confronto con realtà simili o da un'evidenza di procedure di minimizzazione degli oneri. I costi dovranno essere dimensionati rispetto alla situazione attuale, non considerando pertanto i costi prospettici, al fine di non discriminare le altre imprese di trasporto per le quali si è provveduto al riconoscimento dei costi effettivamente sostenuti nell'esercizio 2004.

Nel caso di impresa di trasporto che svolge l'attività di trasporto mediante infrastrutture di proprietà di soggetti diversi dall'impresa stessa, essa calcola i ricavi di riferimento come di seguito indicato:

- ai fini del calcolo dell'attivo immobilizzato considera gli incrementi patrimoniali utilizzati per lo svolgimento dell'attività di trasporto presenti nel bilancio di soggetti diversi dall'impresa stessa;
- ai fini del calcolo dei costi operativi considera i costi operativi relativi alle infrastrutture in gestione.

## 5.6 *Ripartizione dei ricavi*

Si è ritenuto opportuno confermare anche per il secondo periodo di regolazione la ripartizione del vincolo sui ricavi nelle componenti *capacity* e *commodity* già adottata per il primo periodo di regolazione. I ricavi ammessi vengono suddivisi in una parte maggiore garantita e in una parte minore esposta ai rischi e alle opportunità derivanti dall'oscillazione della domanda. In questo modo si offre all'impresa un'elevata garanzia di copertura dei costi, ma la si rende comunque partecipe dei rischi e delle opportunità legate allo sviluppo della domanda, incentivando altresì le imprese a promuovere il più elevato utilizzo delle infrastrutture e quindi l'aumento del gas trasportato, che è remunerato ad un ricavo marginale superiore al costo marginale.

L'assegnazione di una percentuale predominante alla parte *capacity*, rispetto alla quale vengono definiti i corrispettivi di capacità, permette comunque di responsabilizzare gli utenti del servizio in sede di determinazione dei propri impegni di trasporto, lasciando comunque all'impresa di trasporto incentivi alla massimizzazione del volume trasportato.

I ricavi di riferimento RT sono pertanto ripartiti in una componente  $RT^E$ , pari al 30 per cento di RT, e in una componente  $RT^C$ , pari al 70 per cento di RT. Quest'ultima componente viene a sua volta ripartita nelle quote di ricavo  $RT^N$  e  $RT^R$ , attribuite alle capacità di trasporto conferite su tali reti, a partire dalla remunerazione del capitale investito nelle rispettive reti,  $RT_{capitale}^N$  e  $RT_{capitale}^R$ , e dei relativi costi operativi e di ammortamento  $RT_{co+amm}^N$  e  $RT_{co+amm}^R$ .

Tale ripartizione avviene nel primo anno del periodo di regolazione, ovvero nel primo anno termico di regolazione dell'attività di trasporto per le nuove società; per gli anni successivi si procede all'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile CV e della componente di ricavo  $RT^C$  secondo quanto descritto al capitolo 8.

A differenza del primo periodo di regolazione, non è più prevista una quota di ricavo pari al 3% del vincolo di riferimento da attribuire al corrispettivo fisso del trasporto, la cui applicazione aveva limitato lo sviluppo della concorrenza nel mercato della vendita ai clienti finali. Si prevede la definizione a partire dall'anno termico 2006-2007 di un corrispettivo per l'attività di misura che sarà definito sulla base dei costi attribuibili a tale attività.

### **5.7 I costi per il bilanciamento della rete**

In analogia con quanto previsto nel primo periodo di regolazione, in aggiunta ai ricavi di cui ai precedenti paragrafi è consentita un'ulteriore componente di ricavo RA, pari al costo riconosciuto dei servizi per il bilanciamento del sistema, determinata come somma delle seguenti voci:

- costi relativi alle prestazioni di stoccaggio, calcolati in base ai requisiti di iniezione, erogazione e volume di gas da stoccaggio necessari al bilanciamento del sistema e alle tariffe di stoccaggio;
- costo del capitale relativo ai volumi di gas immobilizzati.

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

Come proposto durante la consultazione, per una migliore attribuzione dei costi agli utenti del servizio di trasporto, l'Autorità ha apportato le seguenti migliorie alla metodologia già applicata durante il primo periodo di regolazione:

- gli importi riscossi a seguito dell'applicazione, ai sensi dell'articolo 17 della deliberazione n. 137/02, dei corrispettivi di disequilibrio, RD, vengono sottratti dalla voce di ricavo RA in sede di aggiornamento dei ricavi relativi alla rete nazionale di gasdotti;
- gli importi riscossi in merito all'applicazione dei corrispettivi di scostamento della rete nazionale di gasdotti,  $RSC^N$ , vengono sottratti dalla voce di ricavo RA in sede di aggiornamento dei ricavi relativi alla rete nazionale di gasdotti;
- gli importi riscossi in merito all'applicazione dei corrispettivi di scostamento della rete regionale di gasdotti,  $RSC^R$ , sono considerate in sede di aggiornamento della quota di ricavi relativa alla rete regionale.

## 6 IL TRATTAMENTO DEI NUOVI INVESTIMENTI

### 6.1 Incentivi ai nuovi investimenti

Lo sviluppo delle infrastrutture esistenti nonché la realizzazione di nuove infrastrutture di importazione costituiscono una condizione necessaria per favorire il processo di liberalizzazione del mercato del gas.

In coerenza con l'obiettivo di garantire un'offerta tale da assicurare un mercato concorrenziale, risulta opportuno incentivare la realizzazione di nuova capacità di trasporto congruente con le esigenze di sviluppo del sistema, garantendo la remunerazione dei nuovi investimenti effettuati nel rispetto di criteri di economicità ed efficienza.

Alla luce di quanto sopra, agli investimenti che saranno effettuati nel corso del secondo periodo di regolazione a partire dall'esercizio 2005, si riconosce una componente di ricavo addizionale  $RNI_t$ , che remunera in misura maggiore, rispetto a quanto già previsto per il capitale investito netto determinato ai sensi del paragrafo 5.2, il valore degli incrementi patrimoniali relativo ai nuovi investimenti, compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema e coerenti con criteri di economicità.

A differenza del primo periodo di regolazione, in cui l'incentivo era riconosciuto ai soli nuovi investimenti di estensione e potenziamento, il provvedimento incentiva tutti gli investimenti che saranno effettuati dalle imprese di trasporto, anche al fine di garantire la sicurezza del sistema e stimolare investimenti di efficientamento.

Inoltre, all'impresa di trasporto è garantito il recupero della componente di ricavo addizionale  $RNI_t$ , che remunera i nuovi investimenti, a prescindere dai volumi trasportati. Le imprese di trasporto, sulla base della proporzione esistente tra i nuovi investimenti relativi alla rete nazionale e quelli relativi alla rete regionale, ripartiscono la componente complessiva di ricavo  $RNI_t$  in due voci di ricavo distinte  $RT^{NP}$ , relativa alla rete nazionale di gasdotti e  $RT^{RP}$ , relativa alla rete regionale di gasdotti. Tali componenti di ricavo confluiscono nei ricavi di riferimento per il calcolo dei corrispettivi di capacità sulla rete nazionale e regionale di trasporto soggetti al meccanismo del fattore correttivo.

Tenuto conto che i nuovi investimenti realizzabili dalle imprese di trasporto presentano un livello di rischio differente, nonché apportano differenti contributi all'incremento delle fonti di approvvigionamento di gas naturale e all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, vengono riconosciuti trattamenti differenziati, su archi temporali diversi, in funzione della tipologia degli investimenti effettuati.

Dall'anno termico 2006-2007 per gli investimenti realizzati nell'esercizio precedente e riportati sui bilanci pubblicati, benché ancora in corso d'opera e non ancora entrati in esercizio, le imprese di trasporto calcolano la componente di ricavo addizionale  $RNI_t$  come segue:

$$RNI_t = \sum_{T=1}^6 RNI_{t,T}$$

dove:

$$RNI_{t,T} = NI_{t-1,T} \times (rT + rT_T^{NI}) + AMM_{NI,t-1}$$

dove:

- $RNI_{t,T}$  è la componente di ricavo addizionale riconducibile agli investimenti della tipologia  $T$ , come di seguito definite, realizzati nell'esercizio  $t-1$ ;
- $NI_{t-1,T}$  è il valore degli investimenti della tipologia  $T$ , realizzati nell'esercizio  $t-1$ , e calcolati con la seguente formula:

$$NI_{t-1,T} = NI_{bil,T} - CONTR_{cap,T}$$

dove:

- $NI_{bil,T}$  è il valore degli investimenti della tipologia  $T$ , realizzati e riportati sui bilanci sottoposti a revisione contabile;
- $CONTR_{cap,T}$  è il valore dei contributi a fondo perduto versati da pubbliche amministrazioni e dei contributi versati da altri soggetti, salvo quanto previsto al comma 4.8 del provvedimento, per la realizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture finalizzate alle attività di trasporto, riferibili agli investimenti  $NI_{bil,T}$ , capitalizzati e riportati sui bilanci sottoposti a revisione contabile;
- $rT$  è il tasso di remunerazione del capitale investito netto riconosciuto nel periodo di regolazione, pari al 6,7% per il secondo periodo di regolazione;
- $rT_T^{NI}$  è l'incremento del tasso di remunerazione del capitale investito netto per il secondo periodo di regolazione, riconosciuto per ciascuna tipologia  $T$ ;
- $AMM_{NI,t-1}$  è il valore degli ammortamenti relativi ai nuovi investimenti realizzati nell'esercizio precedente e si calcola con la seguente formula:

$$AMM_{NI,t-1} = \sum_c \frac{NI_{bil,T,c}^{amm}}{DC_c}$$

dove:

- $NI_{bil,T,c}^{amm}$  è il valore di  $NI_{bil,T}$ , al netto degli investimenti realizzati nell'esercizio relativi a immobilizzazioni in corso, comprensivo degli investimenti in lavori in corso realizzati in esercizi precedenti e relativi a cespiti entrati in esercizio nell'anno  $t-1$ , distinto per le categorie di cespiti riportate nella tabella 1;
- $DC_c$  è la durata convenzionale tariffaria delle infrastrutture, per le singole categorie di cespiti, riportata nella tabella 1.

A ciascuna tipologia di nuovi investimenti sono riconosciuti incrementi del tasso di remunerazione del capitale investito netto  $rT_T^{NI}$  e relative durate come di seguito descritto.

La tipologia T=1 è relativa agli investimenti di sostituzione indispensabili, per i quali non è prevista alcuna remunerazione incrementale in quanto essa è già riconosciuta nella quota di ammortamento del capitale investito di cui al paragrafo 5.4. Per tali investimenti il valore di  $rT_T^{NI}$  è pari a 0%.

La tipologia T=2 è relativa agli investimenti destinati alla sicurezza, alla qualità del gas e al sostegno al mercato e agli investimenti nella rete regionale di trasporto che non

comportano la realizzazione di nuova capacità; negli investimenti relativi alla qualità del gas sono compresi anche gli investimenti relativi all'installazione di apparecchiature per misura e la rilevazione dei dati di qualità e del contenuto energetico del gas, sia nei punti di immissione che nei punti di prelievo della rete di trasporto. A tali investimenti è riconosciuta una remunerazione incrementale pari all'1% per una durata di 5 anni.

La tipologia T=3 riguarda gli investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto di rete regionale, per i quali è prevista una remunerazione incrementale pari al 2% per una durata di 7 anni; in tali investimenti sono compresi i nuovi gasdotti di rete regionale o i potenziamenti di reti regionali esistenti e gli allacciamenti ai nuovi punti di riconsegna.

La tipologia T=4 riguarda gli investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto di rete nazionale, per i quali è prevista una remunerazione incrementale pari al 2% per una durata di 10 anni.

La tipologia T=5 riguarda gli investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto di rete nazionale funzionale a nuova capacità di importazione, per i quali è prevista una remunerazione incrementale pari al 3% per una durata di 10 anni. In questa tipologia di investimenti sono compresi anche gli investimenti finalizzati a incrementare la capacità di trasporto per l'esportazione verso sistemi di gasdotti esteri.

La tipologia T=6 riguarda gli investimenti destinati a rendere disponibile una maggiore capacità in ingresso alle frontiere, per i quali è prevista una remunerazione incrementale pari al 3% per una durata di 15 anni. Sono compresi gli investimenti diretti relativi alle infrastrutture di interconnessione e i metanodotti di collegamento di nuovi terminali di Gnl alla rete nazionale di gasdotti.

Per quanto attiene ai costi operativi derivanti dai nuovi investimenti, si evidenzia che la tipologia T=1 non genera costi incrementali, mentre le tipologie da T=2 a T=4 trovano già copertura con riferimento ai maggiori volumi trasportati a seguito dei medesimi potenziamenti.

A fronte però della realizzazione degli investimenti appartenenti alle tipologie T=5 e T=6 l'impresa di trasporto può richiedere il riconoscimento di una componente di ricavo,  $CO_{NI-1}$ , riconducibile ai costi incrementali generati dai suddetti investimenti, addizionale rispetto alla componente di ricavo  $RNI_t$  che confluisce nella componente  $RT_{co+amm}^N$ , determinata come differenza tra il valore dei costi operativi effettivamente sostenuti nell'esercizio precedente, e risultanti dal bilancio dell'impresa di trasporto sottoposto a revisione contabile, e il valore dei costi operativi riconosciuti nel primo anno del periodo regolatorio e aggiornati con il meccanismo del *price cap*.

L'Autorità ha inoltre definito le modalità di trattamento dei contributi per lo sviluppo delle reti e per l'allacciamento alle reti di trasporto, ritenendo opportuno affermare il principio che i soggetti che finanziano gli investimenti in infrastrutture di trasporto hanno diritto alla remunerazione e all'ammortamento dell'investimento per un periodo pari alla vita utile dell'investimento.

Pertanto, gli utenti che, a partire dall'anno 2001, hanno contribuito finanziariamente allo sviluppo di reti in misura superiore al contributo definito ai sensi dei criteri tecnico-economici emanati dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 8.2, del decreto

legislativo n. 164/00, hanno diritto a riduzioni annue dei corrispettivi unitari di trasporto.

La riduzione è complessivamente pari alla remunerazione del maggior onere sostenuto, rivalutato in base al deflatore degli investimenti fissi lordi e ridotto in ragione del 2,5% annuo, a partire dall'anno di erogazione del contributo, e della relativa quota di ammortamento, pari al 2,5% del valore rivalutato lordo, per un periodo pari alla vita utile dell'investimento.

Fino all'emanazione delle disposizioni di cui all'articolo 8, comma 8.2, del decreto legislativo n. 164/00, i contributi sono definiti sulla base dei criteri provvisori contenuti nel codice di rete dell'impresa di trasporto, approvato dall'Autorità. Relativamente agli anni termici 2001-2002 e 2002-2003, tali contributi sono calcolati con il criterio adottato nel codice di rete approvato dall'Autorità, utilizzando le tariffe in vigore nei medesimi anni termici.

Relativamente ai contributi versati per la realizzazione delle reti di trasporto precedenti all'anno 2001, l'Autorità ha ritenuto opportuno non intervenire in quanto la determinazione del contributo era regolata da contratti bilaterali, con criteri tecnico-economici non omogenei tra loro; in ogni caso, anche i finanziamenti precedenti all'anno 2001 per i quali il contributo era da considerarsi come anticipo tariffario del servizio di trasporto, potrebbero essere assimilati alla disciplina prevista dal provvedimento.

A fronte dei contributi versati in coerenza con i criteri tecnico-economici emanati dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 8.2, del decreto legislativo n. 164/00, non è riconosciuta alcuna riduzione dei corrispettivi tariffari in quanto è già previsto che tali contributi siano portati in detrazione dal valore degli incrementi patrimoniali nel calcolo dell'attivo immobilizzato netto e dei nuovi investimenti.

## ***6.2 Nuove reti e costituzione di nuove imprese durante il secondo periodo di regolazione***

Alle imprese che avviano nel secondo periodo di regolazione l'attività di trasporto attraverso nuove reti si riconosce la libertà tariffaria per i primi due anni di attività. Per il terzo anno di attività, le imprese di trasporto calcolano i ricavi di riferimento sulla base del valore degli incrementi patrimoniali relativi alle immobilizzazioni presenti nel bilancio dell'esercizio precedente l'anno termico cui si riferisce il calcolo, tenuto conto dell'incremento di remunerazione riconosciuto per i nuovi investimenti. La libertà tariffaria è una facoltà riconosciuta all'impresa di trasporto, che può comunque optare per la definizione di tariffe regolate a far data dal primo anno di attività.

Per le nuove imprese di trasporto i costi operativi sono proposti dalle imprese e sottoposti a verifica dell'Autorità: l'impresa di trasporto, non avendo a disposizione dati di bilancio relativi all'esercizio precedente, obbligatoriamente deve presentare una proposta di costi operativi supportata o da un confronto con realtà simili o da un'evidenza di procedure di minimizzazione degli oneri.

Le imprese di trasporto che si costituiscono a seguito di una riclassificazione di tratti di rete di distribuzione in rete di trasporto non godono della libertà tariffaria per i primi due anni di attività e calcolano per il primo anno termico i ricavi di riferimento sulla

base del valore degli incrementi patrimoniali relativi alle immobilizzazioni presenti nel bilancio dell'esercizio precedente l'anno termico cui si riferisce il calcolo. I costi operativi sono determinati ai sensi del paragrafo 5.5: l'articolo 7, comma 7.6, della deliberazione 29 settembre 2004, n. 170/04, ha già previsto le modalità di calcolo del vincolo sui ricavi di distribuzione nel caso di imprese che provvedono alla riclassifica delle proprie reti in reti di trasporto, garantendo che il riconoscimento dei suddetti costi non sia duplicato.

Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto venga a costituirsi su impianti già precedentemente compresi in una rete di trasporto, i relativi ricavi di riferimento e i ricavi della società complementare saranno dimensionati per coprire il livello di costi corrispondente alla precedente struttura societaria.

## **7 ARTICOLAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITÀ DI TRASPORTO**

### **7.1 Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale**

La tariffa di trasporto  $T$  per l'utente del servizio di trasporto continuo su base annuale è data dalla seguente formula:

$$T = (K_e \cdot CP_e) + (K_u \cdot CP_u) + (K_r \cdot CR_r) + CM + E \cdot (CV + CV^p);$$

dove:

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

- $CV^p$  è il corrispettivo integrativo unitario variabile, espresso in euro/gigajoule.

## **7.2 I corrispettivi relativi alla rete nazionale di gasdotti**

### **7.2.1 Definizione dei punti di entrata e punti di uscita**

Come già previsto per il primo periodo di regolazione, l'impresa maggiore, sentite le altre imprese di trasporto, individua i punti di entrata e di uscita, secondo criteri di trasparenza e imparzialità, sulla base di aggregazioni territoriali caratterizzate dal minimo interscambio di gas naturale tra punti contigui e in modo tale che le differenze tra i valori dei corrispettivi unitari relativi a punti di uscita contigui non superino il 30 per cento del valore medio nazionale dei corrispettivi  $CP_e$  e  $CP_u$ .

Per una miglior caratterizzazione dei corrispettivi della rete nazionale di gasdotti e per favorire i flussi di transito, l'Autorità ha disposto che vengano definiti corrispettivi specifici, non soggetti al vincolo di contiguità, per i punti di uscita interconnessi con sistemi di gasdotti esteri, differenziando pertanto tali corrispettivi dal corrispettivo di uscita dell'area nella quale si trova fisicamente il punto per l'esportazione del gas.

### **7.2.2 Definizione dei corrispettivi nei punti di entrata e punti di uscita**

I corrispettivi di capacità per il trasporto sulla rete nazionale sono calcolati dall'impresa maggiore sulla base del modello *entry-exit* e sono applicati alle capacità conferite agli utenti della rete rispettivamente nei punti di entrata e di uscita.

L'insieme dei corrispettivi di capacità percepiti per il servizio di trasporto sulla rete nazionale di gasdotti non può superare la quota capacitiva dei ricavi di riferimento previsti per l'anno termico.

In merito alle modalità di definizione dei corrispettivi  $CP_e$  e  $CP_u$  si rimanda a quanto già indicato nella relazione tecnica della delibera n. 120/01 e nel documento 2 maggio 2005, salvo per quanto riguarda la valorizzazione del costo delle tratte percorse in controflusso, relativamente alla quale si è adottata una percentuale pari al 14% rispetto al costo in flusso.

Il corrispettivo unitario di uscita dalla rete verso gli stoccaggi è posto transitoriamente pari a zero. L'Autorità ha rimandato alla revisione della disciplina tariffaria dell'attività di stoccaggio la valutazione sull'opportunità di definire corrispettivi di entrata e uscita della rete nazionale interconnessa con gli stoccaggi.

## **7.3 I corrispettivi relativi alla rete regionale di trasporto**

L'Autorità ha confermato per il secondo periodo di regolazione un corrispettivo di capacità per il trasporto sulla rete regionale a francobollo, non differenziato in funzione delle caratteristiche di prelievo o dimensionali del punto di riconsegna, nel rispetto dei vincoli imposti dal decreto legislativo n. 164/00.

Nonostante i costi unitari di servizio di un punto di riconsegna considerato isolatamente siano correlati alla capacità, l'introduzione di elementi di degressività nella determinazione e applicazione dei corrispettivi di trasporto regionale comporterebbe, a fronte di limitati benefici, implicazioni negative sugli altri punti di prelievo, visto che il gettito complessivo dei corrispettivi tariffari deve rimanere invariato. In tal caso, si verificherebbero:

- la penalizzazione dei punti di riconsegna di minori dimensioni: se la degressività fosse applicata all'intera capacità prenotata, si avrebbero tariffe differenziate per dimensione del punto di riconsegna, con conseguente penalizzazione dei punti di riconsegna di minori dimensioni, in particolar modo quelli che alimentano il mercato civile o i piccoli industriali. Inoltre tale applicazione condurrebbe alla determinazione di condizioni economiche differenziate per località, in contrasto con gli orientamenti verso un'unica tariffa di fornitura regionale o nazionale;
- la discriminazione tra clienti industriali allacciati alla rete di trasporto e clienti industriali allacciati alla rete di distribuzione: se la degressività fosse applicata solo ai punti di riconsegna che alimentano i clienti industriali diretti, verrebbero discriminati i clienti industriali indiretti con caratteristiche analoghe, collegati alla rete di distribuzione.

In continuità con quanto previsto dalla deliberazione n. 120/01 si è definito un corrispettivo che si riduce in proporzione alla distanza per i punti di riconsegna che distano meno di 15 km dalla rete nazionale di gasdotti, allo scopo di evitare incentivi alla costruzione di nuove linee non economiche da parte dei clienti più vicini alla rete nazionale. Il calcolo della distanza si riferisce alla distanza effettiva di ciascun punto di riconsegna.

Anche per il secondo periodo sono confermate le previsioni di riduzioni nei casi di avviamenti e prelievi concentrati in periodo fuori punta.

Per l'anno termico 2005/2006, è prevista la definizione di un corrispettivo regionale specifico per impresa di trasporto. A partire dall'anno termico 2006/2007, sarà definito un unico corrispettivo regionale valido su tutto il territorio nazionale. A tal proposito, entro il termine del 31 dicembre 2005, le imprese di trasporto trasmettono una proposta per la definizione di un corrispettivo regionale unico e per le modalità di ripartizione dei relativi ricavi.

#### **7.4 Tariffe e conferimenti di trasporto infrannuali**

L'Autorità ha previsto l'introduzione di corrispettivi di capacità infrannuali a partire dall'anno termico 2006/2007 per permettere l'aggiornamento contestuale dei criteri di accesso di cui alla deliberazione n. 137/02 e dei codici di rete delle imprese di trasporto.

I corrispettivi infrannuali saranno definiti limitatamente ai punti di entrata interconnessi con l'estero, per un servizio di trasporto continuo, in modo da favorire i contratti di approvvigionamento di tipo *spot*. Tale limitazione avviene con riferimento al fatto che i punti di entrata interconnessi con l'estero rispondono sostanzialmente ad una logica di disponibilità di gas e della capacità di trasporto nelle infrastrutture di trasporto internazionale.

L'articolazione dei corrispettivi terrà conto della stagionalità e della durata del conferimento di capacità, mediante l'applicazione di coefficienti moltiplicativi ai corrispettivi annuali determinati mediante la matrice *entry-exit*.

### **7.5 Tariffe per il servizio di trasporto interrompibile e incentivi al mercato interrompibile**

Si è esteso anche al secondo periodo di regolazione la previsione di tariffe relative ai servizi di trasporto interrompibili, anche al fine di garantire la disponibilità di strumenti di flessibilità nei riguardi degli utenti del servizio di trasporto.

Per l'anno termico 2005/2006 l'impresa maggiore di trasporto ha reso disponibili nuove forme di servizi interrompibili, introducendo ai punti di entrata interconnessi con l'estero interrompibilità annuali e stagionali cosiddette di secondo livello, in quanto ad esse sono connesse durate delle interrompibilità maggiori (e di conseguenza maggiori riduzioni tariffarie) rispetto ai servizi interrompibili di primo livello.

L'Autorità ha inoltre introdotto incentivi tariffari in materia di mercato interrompibile, disponendo riduzioni tariffarie per i corrispettivi di capacità  $CP_u$  e  $CR_r$  nel caso di punti di riconsegna che alimentano i clienti finali titolari di contratti di fornitura di gas naturale con clausola di interrompibilità e clienti finali titolari di impianti industriali con alimentazione *dual fuel*, individuati ai sensi della procedura di emergenza climatica.

Nel caso in cui, a fronte di ordine di interruzione ai sensi della procedura di emergenza climatica, in tali punti di riconsegna si verificano scostamenti tra la capacità utilizzata e la capacità complessivamente conferita, al netto della capacità che beneficia della riduzione, l'impresa di trasporto applica in luogo della riduzione prevista, corrispettivi  $CP_u$  e  $CR_r$  annui maggiorati.

L'Autorità ha disposto che durante la fase transitoria, avviata a partire dall'anno termico 2005/2006, l'impresa di trasporto applichi una riduzione dei corrispettivi di uscita  $CP_u$  e del corrispettivo unitario regionale  $CR_r$  pari al 30 per cento e, in caso di mancato dell'interrompibilità, una maggiorazione del 60 per cento dei corrispettivi. Le percentuali di riduzione e maggiorazione sono state transitoriamente definite sulla base di valutazioni dell'incentivo minimo da garantire per stimolare la diffusione di contratti di fornitura interrompibili, per incrementare la flessibilità del sistema anche ai fini della sicurezza dello stesso nei casi di emergenza climatica.

### **7.6 Il corrispettivo variabile**

L'impresa maggiore calcola il corrispettivo unitario variabile  $CV$  per il primo anno termico del periodo di regolazione dividendo la somma complessiva delle quote di ricavi  $RT^E$  di tutte le imprese di trasporto per l'energia associata ai volumi immessi nella rete nazionale di gasdotti nei punti di entrata, esclusi i siti di stoccaggio, nell'anno solare 2004, opportunamente normalizzati per quanto riguarda i prelievi dei clienti civili e tenuto conto dei volumi soggetti a riduzione del corrispettivo variabile, assunta pari a 3.013,34 petajoule.

Il corrispettivo variabile integrativo del trasporto,  $CV^P$ , riconosciuto ai sensi della deliberazione n. 120/01 a fronte degli investimenti effettuati nel primo periodo di

regolazione, continua ad essere applicato in modo da avere effetto per un periodo di sei anni dall'entrata in servizio delle opere relative.

Nel caso in cui il servizio di trasporto sia svolto attraverso la sola rete nazionale di gasdotti, oppure attraverso reti regionali di gasdotti senza transito attraverso la rete nazionale di gasdotti, il corrispettivo  $CV$  e  $CV^P$  sono ridotti del 40 per cento.

## **8 AGGIORNAMENTO ANNUALE DEL VINCOLO SUI RICAVI E DELLE TARIFFE DI TRASPORTO**

Come già ricordato nel paragrafo 5.6, i ricavi di riferimento  $RT$  dell'anno termico 2005-2006 sono ripartiti in una componente  $RT^E$ , pari al 30 per cento di  $RT$ , e in una componente  $RT^C$ , pari al 70 per cento di  $RT$ .

Nella componente  $RT^C$  sono individuabili due quote di ricavo distinte: una relativa alla remunerazione del capitale investito netto, calcolata come indicato nel paragrafo 5.2 e ripartita nelle componenti  $RT_{capitale}^N$  e  $RT_{capitale}^R$  proporzionalmente al capitale investito nella rete nazionale e regionale, e un'altra relativa ai costi operativi e alla quota di ammortamento, calcolata per differenza. Anche quest'ultima quota di ricavo è ripartita proporzionalmente ai costi operativi e agli ammortamenti relativi alle reti di trasporto nazionale e regionale, nelle componenti  $RT_{co+amm}^N$  e  $RT_{co+amm}^R$ .

A partire dalla somma delle componenti di ricavi  $RT^E$  di ciascuna impresa di trasporto, viene invece calcolato il corrispettivo variabile di trasporto, unico a livello nazionale.

Tenuto conto delle modalità di calcolo del vincolo sui ricavi di cui al paragrafo 5 e del fatto che la quota di remunerazione del capitale è già ricompresa nella componente di ricavo  $RT^C$ , ne consegue che il corrispettivo variabile di trasporto garantisce la copertura dei costi operativi e la quota di ammortamento, residuale rispetto a quella già ricompresa nelle componenti  $RT_{co+amm}^N$  e  $RT_{co+amm}^R$ .

Tenuto conto di quanto previsto all'articolo 2, comma 18, della legge n. 481/95 e in analogia a quanto indicato dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290, in sede di aggiornamento, il recupero di produttività viene applicato alle sole componenti del vincolo relative ai costi di gestione e alla quota ammortamento e non sul totale del vincolo, come avveniva per il primo periodo di regolazione.

Per quanto riguarda la remunerazione del capitale investito netto negli anni termici del periodo di regolazione successivi al primo, si procede all'aggiornamento mediante ricalcolo annuale del capitale investito netto esistente al 31 dicembre 2004, tenuto conto dell'inflazione e delle dismissioni eventualmente effettuate dall'impresa nel corso degli anni, e calcolando la quota del fondo ammortamento relativo agli anni successivi al 2004 sulla base delle durate convenzionali riportate in tabella 1. Il costo riconosciuto è annualmente allocato nelle componenti  $RT_{capitale}^N$  e  $RT_{capitale}^R$ .

Anche le imprese che avviano l'attività di trasporto successivamente all'anno termico 2005-2006, ai fini dell'aggiornamento del capitale investito netto seguono il medesimo procedimento, con riferimento al capitale investito riconosciuto, iscritto nel bilancio dell'esercizio che precede la regolazione tariffaria.

La quota parte dei ricavi riconducibile ai costi operativi e alla quota di ammortamento della rete nazionale di gasdotti  $RT_{co+amm}^N$  e della rete regionale di gasdotti  $RT_{co+amm}^R$ , è aggiornata mediante la seguente formula:

$$RT_{co+amm,t}^N = RT_{co+amm,t-1}^N \times (1 + I_{t-1} - RP + Y + Q + W)$$

$$RT_{co+amm,t}^R = RT_{co+amm,t-1}^R \times (1 + I_{t-1} - RP + Y + Q + W)$$

dove:

- $I_{t-1}$  è il tasso di variazione medio annuo, riferito ai dodici mesi precedenti, dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, rilevato dall'Istat;
- $RP$  è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività pari al 2%;
- $Y$  è un ulteriore parametro di variazione dei ricavi che tiene conto di costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo;
- $Q$  è un ulteriore parametro di variazione dei ricavi che tiene conto di eventuali recuperi di qualità rispetto a standard prefissati;
- $W$  è un ulteriore parametro di variazione dei ricavi che tiene conto di eventuali nuove attività volte al controllo della domanda e all'uso efficiente delle risorse.

Con successivi provvedimenti l'Autorità definisce i parametri  $Y$ ,  $Q$  e  $W$ . Fino all'emanazione di tali provvedimenti, i parametri  $Y$ ,  $Q$  e  $W$  sono pari a zero.

Il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività  $RP$  è stato assunto pari al 2%, in analogia a quanto definito per il primo periodo di regolazione sulla base dell'analisi dei dati a disposizione che evidenziano l'esistenza di ulteriori margini per il recupero di efficienza, tenuto conto degli incentivi riconosciuti a fronte di tutte le possibili tipologie di investimento realizzate dalle imprese di trasporto, e non più solo a quelli di estensione e potenziamento, proprio al fine di favorire interventi volti all'efficientamento dei costi di trasporto.

Come già per il primo periodo di regolazione anche per il secondo periodo l'Autorità ha previsto un meccanismo di garanzia dei ricavi di *capacity* e pertanto, negli anni termici del periodo di regolazione successivi al secondo, l'impresa di trasporto calcola:

- a) il fattore correttivo  $FC^N$  con la seguente formula:

$$FC_t^N = (REF_{t-2}^N - RT_{t-2}^N - RT_{t-2}^{NP} - RA_{t-2} + RD_{t-2} + RSC_{t-2}^N + FC_{t-2}^N) (1 + r);$$

- b) il fattore correttivo  $FC^R$  con la seguente formula:

$$FC_t^R = (REF_{t-2}^R - RT_{t-2}^R - RT_{t-2}^{RP} + RSC_{t-2}^R + FC_{t-2}^R) (1 + r);$$

dove:

- $FC_t^N$ ,  $FC_t^R$ , sono i fattori correttivi per l'anno termico  $t$ ;
- $r$  è il tasso di rendimento medio annuo dei buoni del tesoro decennali dell'ultimo anno disponibile, aumentato dello 0,41 per cento;

- $REF_{t-2}^N$ ,  $REF_{t-2}^R$  sono i ricavi relativi rispettivamente alla rete nazionale di gasdotti e alle reti regionali di gasdotti, conseguiti applicando i corrispettivi di trasporto, al lordo di eventuali riduzione operate dall'impresa e non previste dal provvedimento, alle capacità effettivamente conferite per l'anno termico  $t-2$ ;
- $FC_{t-2}^N$ ,  $FC_{t-2}^R$ , sono i fattori correttivi determinati per l'anno termico  $t-2$ ;
- $RA_{t-2}$  è il costo riconosciuto per il servizio di bilanciamento del sistema per l'anno termico  $t-2$ ;
- $RD_{t-2}$  è il ricavo derivante dall'applicazione dei corrispettivi di disequilibrio, considerati ai fini del calcolo dei ricavi di riferimento per l'anno termico  $t-2$ ;
- $RSC_{t-2}^N$  e  $RSC_{t-2}^R$  sono i ricavi derivanti dall'applicazione rispettivamente dei corrispettivi di scostamento nei punti di entrata e uscita della rete nazionale di gasdotti e dei corrispettivi di scostamento nei punti di riconsegna della rete regionale, considerati ai fini del calcolo dei ricavi di riferimento per l'anno termico  $t-2$ .

L'impresa di trasporto applica i fattori correttivi  $FC_t^N$  e  $FC_t^R$  per un ammontare fino al 2% dei ricavi di riferimento per la rete nazionale di gasdotti ( $RT^N + RT^{NP} + RA - RD - RSC^N$ ) e per la rete regionale di gasdotti ( $RT^R + RT^{RP} - RSC^R$ ). Gli importi eccedenti tale soglia sono considerati ai fini del calcolo dei corrispettivi ripartendo l'ammontare su quattro anni termici successivi, tenuto conto della rivalutazione annua.

Nel calcolo dei ricavi effettivi,  $REF$ , si terrà conto anche di eventuali ricavi addizionali riscossi dalla società di trasporto e percepiti ai sensi dell'articolo 10 del provvedimento, (incentivi al mercato interrompibile) e dell'articolo 15, della deliberazione n. 137/02, (prelievi concentrati in periodi fuori punta), nonché di disposizioni stabilite dal codice di rete e di ricavi derivanti da altre attività.

Ai fini del calcolo dei ricavi di riferimento per l'anno termico 2006-2007 si tiene conto del fattore correttivo relativo all'anno termico 2004-2005, calcolato in coerenza con quanto previsto dalla deliberazione n. 120/01.

Per quanto riguarda il corrispettivo unitario variabile di trasporto  $CV$  associato all'energia trasportata, negli anni termici del periodo di regolazione successivi al primo, esso è soggetto ad eventuale integrazione per tener conto di nuove società di trasporto e ad un aggiornamento annuale sulla base della seguente formula:

$$CV_t = CV_{t-1} \times (1 + I_{t-1} - RP^V)$$

dove  $RP^V$  è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività per la quota di costo legata all'energia trasportata, pari al 3,5 per cento.

Il livello del recupero di produttività  $RP^V$  è stato determinato pari al 3,5%, sulla base di previsioni di crescita delle quantità trasportate nel periodo di regolazione intorno al 3% annuo, nell'ipotesi di lasciare in capo all'impresa di trasporto il 50% dei maggiori ricavi connessi alla crescita del gas trasportato a riconoscimento forfetario dei maggiori costi operativi connessi ai nuovi investimenti.

A partire dall'anno termico 2007-2008, l'impresa di trasporto, in aggiunta alla quota  $RNI_t$  relativa agli investimenti realizzati nell'esercizio precedente, somma il valore aggiornato della quota di ricavi  $RNI$  relativa agli investimenti realizzati negli esercizi pregressi, a partire dall'anno 2005, calcolata come segue:

- a) la quota di remunerazione riconosciuta per ciascuna tipologia di investimento, calcolata con riferimento al valore cumulato fino all'anno termico  $t-2$  degli investimenti realizzati negli esercizi precedenti, a partire dall'anno 2005, calcolato con il metodo del costo storico rivalutato, tenuto conto dell'inflazione, del fondo ammortamento relativo ai soli cespiti entrati in esercizio, calcolato sulla base delle durate convenzionali indicate in tabella 1, e dei contributi pubblici e di altri soggetti percepiti;
- b) la quota  $AMM_{NI}$  riconosciuta ai sensi dell'articolo 4, comma 4.3 del provvedimento, aggiornata sulla base della seguente formula:

$$AMM_{NI} = AMM_{NI,t-1} (1 + I_{t-1} - RP + Y + Q + W)$$

## **9 APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ATTIVITA' DI TRASPORTO**

Entro il 28 febbraio di ogni anno, le imprese di trasporto diverse dall'impresa maggiore trasmettono a quest'ultima i dati e le informazioni necessari per il calcolo dei corrispettivi unitari e per l'individuazione dei punti di entrata e di uscita della rete nazionale di gasdotti.

Entro il 31 marzo di ogni anno, le imprese di trasporto sottopongono all'Autorità:

- a) i ricavi  $RT^N$ ,  $RT^R$ ;
- b) i ricavi  $RT^{NP}$ ,  $RT^{RP}$ ;
- c) un'adeguata rappresentazione cartografica delle infrastrutture utilizzate per l'attività di trasporto;
- d) le proposte relative ai requisiti di iniezione e erogazione e di volume di gas e ai costi del servizio di bilanciamento del sistema per la determinazione del ricavo RA.

Entro il 31 marzo di ogni anno devono essere presentate dall'impresa maggiore all'Autorità, le proposte dei punti di entrata ed uscita, dei corrispettivi relativi alla rete nazionale e regionale di gasdotti e dei corrispettivi  $CV$  e  $CV^P$  e devono essere comunicate alle altre imprese di trasporto, in quest'ultimo caso unitamente alla documentazione necessaria per la valutazione delle medesime proposte.

E' comunque prevista la possibilità per le imprese di trasporto diverse dall'impresa maggiore di presentare all'Autorità osservazioni e richieste motivate di modifiche.

29 luglio 2005

il Direttore della Direzione Tariffe  
ing. Egidio Fedele Dell'Oste