

**REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI  
TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL SESTO  
PERIODO DI REGOLAZIONE 2024-2027 (6PRT)**  
**(RTTG 2024-2027)**

Approvata con deliberazione 139/2023/R/GAS  
e aggiornata con deliberazioni 234/2023/R/GAS, 319/2023/R/GAS, 497/2023/R/COM,  
618/2023/R/COM, 216/2024/R/GAS, 365/2024/R/GAS, 130/2025/R/COM,  
215/2025/R/GAS, 328/2025/R/GAS e 556/2025/R/GAS.

## INDICE

<b>TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI .....</b>	<b>4</b>
<b>Articolo 1 Definizioni .....</b>	<b>4</b>
<b>Articolo 2 Ambito di applicazione.....</b>	<b>6</b>
<b>Articolo 3 Definizione dei ricavi .....</b>	<b>7</b>
<b>TITOLO II - RICAVI DI RIFERIMENTO PER LE TARIFFE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO.....</b>	<b>8</b>
<b>Articolo 4 Articolazione dei ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di trasporto .....</b>	<b>8</b>
<b>Articolo 5 Remunerazione del capitale investito .....</b>	<b>8</b>
<b>Articolo 6 Criteri di incentivazione .....</b>	<b>11</b>
<b>Articolo 7 Ammortamenti economico-tecnici .....</b>	<b>12</b>
<b>Articolo 8 Costi operativi .....</b>	<b>13</b>
<b>Articolo 9 Autoconsumi, perdite di rete e Gas Non Contabilizzato (GNC) .....</b>	<b>15</b>
<b>Articolo 10 Costi relativi al sistema di Emission Trading.....</b>	<b>16</b>
<b>Articolo 11 Costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema.....</b>	<b>17</b>
<b>Articolo 12 Ricavi di riferimento relativi a nuove imprese di trasporto.....</b>	<b>17</b>
<b>TITOLO III - RICAVI DI RIFERIMENTO PER LE TARIFFE DEL SERVIZIO DI MISURA .....</b>	<b>19</b>
<b>Articolo 13 Articolazione dei ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di misura .....</b>	<b>19</b>
<b>TITOLO IV - CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>20</b>
<b>Articolo 14 Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base annuale.....</b>	<b>20</b>
<b>Articolo 15 Tariffa di trasporto per il servizio continuo su base inferiore all'anno .....</b>	<b>20</b>
<b>Articolo 16 Tariffa di trasporto per il servizio interrompibile .....</b>	<b>21</b>
<b>Articolo 17 Corrispettivi unitari di capacità .....</b>	<b>21</b>
<b>Articolo 18 Corrispettivo unitario variabile.....</b>	<b>25</b>
<b>Articolo 19 Corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi .....</b>	<b>25</b>
<b>Articolo 20 Reti di trasporto non interconnesse .....</b>	<b>26</b>
<b>TITOLO V – CORRISPETTIVI PER SERVIZI NON DI TRASPORTO.....</b>	<b>27</b>
<b>Articolo 21 Corrispettivo per il servizio di misura .....</b>	<b>27</b>
<b>Articolo 22 Corrispettivo per il servizio di metering presso i clienti finali .....</b>	<b>27</b>
<b>Articolo 23 Corrispettivi per la fornitura di ulteriori servizi .....</b>	<b>28</b>
<b>TITOLO VI - MECCANISMI PEREQUATIVI DEI RICAVI .....</b>	<b>29</b>
<b>Articolo 24 Definizione dei corrispettivi ai fini dei meccanismi perequativi.....</b>	<b>29</b>

<b>Articolo 25</b> Perequazione dei ricavi di rete nazionale relativi al gettito associato ai corrispettivi di uscita .....	29
<b>Articolo 26</b> Perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti .....	30
<b>Articolo 27</b> Perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi variabili.....	30
<b>Articolo 28</b> Perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi per il servizio di misura .....	30
<b>Articolo 29</b> Ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto .....	30
 <b>TITOLO VII - MECCANISMI CORRETTIVI E DI CONGUAGLIO DEI RICAVI .....</b>	 <b>32</b>
<b>Articolo 30</b> Definizione dei corrispettivi ai fini dei meccanismi correttivi .....	32
<b>Articolo 31</b> Fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto .....	32
<b>Articolo 32</b> Fattore correttivo dei ricavi di commodity del servizio di trasporto ..	33
<b>Articolo 33</b> Conguaglio delle partite relative ad autoconsumi, perdite e Gas Non Contabilizzato .....	33
<b>Articolo 34</b> Conguaglio delle partite relative agli oneri ETS .....	35
<b>Articolo 35</b> Fattore correttivo dei ricavi di misura .....	35
<b>Articolo 36</b> Regolazione delle spettanze relative ai fattori correttivi e dei conguagli .....	36
<b>Articolo 36 bis</b> Conguaglio tra i ricavi rilevanti ai fini tariffari e i ricavi ammessi .....	36
 <b>TITOLO VIII - APPROVAZIONE DELLE TARIFFE E OBBLIGHI INFORMATIVI.....</b>	 <b>38</b>
<b>Articolo 37</b> Approvazione delle proposte tariffarie e determinazione dei corrispettivi .....	38
<b>Articolo 38</b> Pubblicazione dei corrispettivi e delle informazioni rilevanti .....	40
<b>Articolo 39</b> Obblighi informativi in materia di investimenti .....	41
<b>Articolo 40</b> Obblighi informativi in materia di attestazione dei ricavi.....	41
 <b>TITOLO IX – COMPONENTI TARIFFARIE A COPERTURA DEGLI ONERI DI CARATTERE GENERALE DEL SISTEMA GAS.....</b>	 <b>42</b>
<b>Articolo 41</b> Componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto a copertura di oneri di carattere generale del sistema gas .....	42
<b>Articolo 42</b> Destinazione del gettito delle componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto .....	44
<b>Articolo 43</b> Modalità di determinazione ed aggiornamento delle componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto.....	45

## **Titolo I - DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Articolo 1** *Definizioni*

- 1.1 Ai fini del presente provvedimento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del Regolamento (CE) n. 715/2009 del 13 luglio 2009 (di seguito: Regolamento 715/2009), le definizioni di cui all'articolo 3 del Regolamento (UE) n. 460/2017 del 16 marzo 2017 (di seguito: Regolamento 460/2017), le definizioni di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00), come modificato e integrato dal decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 (di seguito: decreto legislativo n. 93/11), le definizioni di cui alle deliberazioni dell'Autorità 17 luglio 2002, n. 137/02, 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM, 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS, 23 novembre 2021, 512/2021/R/GAS, nonché le seguenti definizioni:
- a) **Autorità** è l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente, istituita ai sensi della legge 14 novembre 1995, n. 481;
  - b) **autoconsumo** è il quantitativo di gas misurato per gli usi dell'impresa, incluso il gas necessario al funzionamento delle centrali di compressione;
  - c) **Cassa** è la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali;
  - d) **Codice di rete** è il codice di rete predisposto dall'impresa di trasporto ai sensi dell'articolo 24, comma 5 del decreto legislativo n. 164/00;
  - e) **conferimento** è l'esito del processo di impegno di capacità di trasporto che individua la quantità massima di gas che ciascun utente può immettere nella rete o prelevare dalla rete, espressa come volume giornaliero misurato alle condizioni *standard*;
  - f) **contributi erogati da soggetti privati** sono i contributi percepiti in coerenza con i criteri tecnico-economici emanati dall'Autorità ai sensi dell'articolo 8, comma 8.2, del decreto legislativo n. 164/00;
  - g) **corrispettivi di scostamento** sono i corrispettivi applicati ai sensi dell'articolo 17 della deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02, come successivamente modificato e integrato;
  - h) **costi compensativi** sono i costi compensativi, esogeni al servizio, nella misura e ove questi siano previsti da normative nazionali e locali;
  - i) **costi ambientali** sono i costi ambientali non previsti da normative locali e nazionali;
  - j) **criteri ROSS** sono i criteri e i principi generali della regolazione per obiettivi di spesa e di servizio per il periodo 2024-2031, di cui all'Allegato A della deliberazione 18 aprile 2023, 163/2023/R/COM, come successivamente modificato e integrato (TIROSS), inclusivi dei criteri applicativi approvati con deliberazione 31 ottobre 2023, 497/2023/R/COM;

- k) **gas non contabilizzato (GNC)** è il quantitativo di gas non misurato riconducibile a tutte le indeterminatezze dei termini che costituiscono l'equazione di bilancio della rete di trasporto;
- l) **impresa di trasporto** è l'impresa che svolge l'attività di trasporto;
- m) **impresa maggiore** è l'impresa che svolge l'attività di trasporto sulla maggior parte della rete nazionale di gasdotti;
- n) **incremento patrimoniale** è il costo storico lordo di primo acquisto o di costruzione nel caso di lavori in economia, senza tenere conto di eventuali rivalutazioni;
- n)*bis* **Indice di rivalutazione del capitale** è, fino alla rivalutazione dei costi di capitale all'anno 2023 incluso (ossia fino all'Indice con base 1 nell'anno 2023), il deflatore degli investimenti fissi lordi rilevato dall'Istat, riferito agli ultimi quattro trimestri disponibili sulla base del calendario di pubblicazione dell'Istat; a decorrere dalla rivalutazione all'anno 2024 (ossia dall'Indice con base 1 nell'anno 2024), con prima applicazione ai fini della rideterminazione dei ricavi di riferimento per l'anno 2025, è l'Indice dei prezzi al consumo armonizzato per i Paesi dell'Unione Europea relativo all'Italia (IPCA Italia), facendo riferimento all'indice generale pubblicato da Eurostat;
- o) **interventi per il mantenimento in esercizio** sono gli interventi di manutenzione straordinaria strettamente finalizzati al mantenimento in esercizio e all'allungamento della vita utile di metanodotti, purché non comportino la sostituzione o il rifacimento del metanodotto, nei limiti del 10% del costo storico rivalutato dell'opera principale cui tali interventi afferiscono;
- p) **misura** è l'attività di misura del gas naturale sulle reti di trasporto gas, erogata ai sensi della deliberazione 23 novembre 2021, 512/2021/R/GAS e del relativo Allegato A (RMTG) come successivamente modificato e integrato;
- q) **perdite di rete** è il quantitativo di gas non misurato riconducibile alle perdite derivanti da emissioni fuggitive, pneumatiche e da ventato della rete di trasporto;
- r) **Piano** è il Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto che le imprese di trasporto sono tenute a predisporre ai sensi dell'articolo 16, del decreto legislativo n. 93/11;
- s) **punto di consegna** è il punto fisico delle reti nel quale l'utente rende disponibile il gas all'impresa di trasporto per la sua immissione in rete;
- t) **punto di riconsegna** è il punto fisico delle reti nel quale l'impresa di trasporto rende disponibile il gas all'utente per il prelievo dalla rete regionale di gasdotti;
- u) **punto di entrata** è un punto di consegna, o un aggregato di punti di consegna o un punto di entrata da stoccaggio;

- v) **punto di uscita** è un punto di riconsegna, o un punto di uscita verso stoccaggio o un punto fisico di interconnessione tra la rete nazionale di gasdotti e un sistema di gasdotti estero;
- w) **Requisiti minimi di Piano** sono i requisiti per la consultazione e la valutazione dei Piani, nonché per la relativa predisposizione e per l'analisi costi-benefici degli interventi, di cui alla deliberazione 468/2018/R/GAS come successivamente modificata e integrata;
- x) **rete nazionale di gasdotti** è la rete di trasporto definita con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00;
- y) **rete regionale di gasdotti** è la rete di trasporto definita con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00, come modificato dall'articolo 31 del decreto legislativo n. 93/11;
- z) **servizio di bilanciamento orario del sistema** è l'attività di modulazione oraria del sistema di trasporto;
- aa) **servizio di trasporto** è il servizio che comprende le attività di trasporto e dispacciamento di gas naturale come definite nella deliberazione 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM;
- bb) **TIB** è il Testo integrato del bilanciamento, approvato con deliberazione 16 giugno 2016, 312/2016/R/GAS, come successivamente modificato e integrato;
- cc) **TISG** è il Testo integrato delle disposizioni per la regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di bilanciamento del gas naturale (*settlement*), approvato con deliberazione 16 aprile 2019, 148/2019/R/GAS, come successivamente modificato e integrato;
- dd) **TIUC** è il Testo integrato delle disposizioni in merito agli obblighi di separazione contabile (*unbundling contabile*) e relativi obblighi di comunicazione, approvato con deliberazione 24 marzo 2016, 137/2016/R/COM, come successivamente modificato e integrato;
- ee) **TIWACC** è l'allegato A alla deliberazione 614/2021/R/COM, recante criteri per la determinazione e l'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito per i servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas per il periodo 2022-2027, come successivamente modificato e integrato;
- ff) **ulteriori servizi** sono gli ulteriori servizi rispetto al servizio di trasporto e inerenti all'attività caratteristica dell'impresa;
- gg) **utente** è l'utilizzatore del sistema gas che acquista capacità di trasporto per uso proprio o per cessione ad altri.

## **Articolo 2**

### *Ambito di applicazione*

- 2.1 Il presente provvedimento definisce i criteri tariffari per il servizio di trasporto e misura per il sesto periodo di regolazione, ossia il periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2027 (6PRT).

- 2.2 Le tariffe, determinate sulla base dei criteri fissati nel presente provvedimento, sono da intendersi come tariffe massime o come prezzi di riserva ai sensi dell'articolo 12 del Regolamento 460/2017, da applicarsi nel periodo 1° gennaio – 31 dicembre di ciascun anno del periodo di regolazione. Le imprese di trasporto applicano le tariffe, e le eventuali riduzioni, assicurando trasparenza e parità di trattamento tra utenti.

**Articolo 3**  
*Definizione dei ricavi*

- 3.1 I ricavi per i gestori della rete di trasporto sono distinti in:

- a) ricavi di riferimento per le tariffe, rilevanti ai fini del calcolo dei corrispettivi tariffari;
- b) ricavi ammessi, determinati in applicazione dei criteri ROSS.

## **Titolo II - RICAVI DI RIFERIMENTO PER LE TARIFFE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO**

### **Articolo 4**

*Articolazione dei ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di trasporto*

- 4.1 I ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di trasporto  $RT$ , per ciascun anno  $t$  del periodo di regolazione, sono pari alla somma delle quote di ricavo a copertura:
- a) della remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori ( $RT_{CAPITALE}$ ), ai sensi del successivo Articolo 5;
  - b) dei meccanismi di incentivazione ( $RT_{INC}$ ), ai sensi del successivo Articolo 6;
  - c) degli ammortamenti economico - tecnici ( $RT_{AMM}$ ), ai sensi del successivo Articolo 7;
  - d) dei costi operativi ( $RT_{COR}$ ), ai sensi del successivo Articolo 8;
  - e) dei costi relativi ai consumi delle centrali di compressione, alle perdite di rete e al gas non contabilizzato ( $RT_{APG}$ ), ai sensi del successivo Articolo 9;
  - f) dei costi relativi al sistema di *Emission Trading* ( $RT_{ETS}$ ), ai sensi del successivo Articolo 10;
  - g) dei costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema ( $RA$ ), ai sensi del successivo Articolo 11.
- 4.2 I ricavi di riferimento  $RT$  sono ripartiti nelle seguenti componenti di ricavo:
- a)  $RT^{CAP}$ , determinata come somma delle quote  $RT_{CAPITALE}$ ,  $RT_{INC}$ ,  $RT_{AMM}$  e  $RA$ ;
  - b)  $RT^{COM}$ , determinata come somma delle quote  $RT_{COR}$ ,  $RT_{APG}$ ,  $RT_{ETS}$ .
- 4.3 Ai fini della gestione dei meccanismi di perequazione dei ricavi di cui al Titolo VI, ciascuna impresa di trasporto ripartisce altresì le quote di ricavo  $RT_{CAPITALE}$ ,  $RT_{INC}$  e  $RT_{AMM}$ , tra rete nazionale ( $RT^{CAP,N}$ ) e rete regionale ( $RT^{CAP,R}$ ), sulla base degli incrementi patrimoniali afferenti a ciascuna tipologia di rete.

### **Articolo 5**

*Remunerazione del capitale investito*

- 5.1 Il riconoscimento del valore delle immobilizzazioni avviene a condizione che i relativi investimenti siano compatibili con l'efficienza e la sicurezza del sistema e realizzati secondo criteri di economicità.
- 5.2 Gli investimenti devono altresì essere inclusi nei Piani di cui all'articolo 16 del decreto legislativo n. 93/11, approvati dall'Autorità ai sensi dei Requisiti minimi di Piano. Nei casi in cui, per un dato intervento, risulti un beneficio per il sistema nazionale del gas inferiore ai costi, tale intervento è ammesso al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici quantificabili e monetizzabili.
- 5.3 Gli interventi di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione devono sottostare alle condizioni minime di cui ai Requisiti minimi di Piano. Qualora non sia rispettato l'indice di capacità minima di trasporto, pari a 0,3 Smc/g per metro di rete realizzata, gli investimenti relativi allo sviluppo di rete di trasporto

in aree di nuova metanizzazione sono ammessi al riconoscimento tariffario in misura non superiore all'indice di costo massimo, pari a 2.800 euro per Smc/g, da rivalutare annualmente per mezzo dell'Indice di rivalutazione del capitale.

5.4 Ai fini della determinazione della quota di ricavo per le tariffe a copertura del capitale investito netto riconosciuto per l'anno 2024, l'impresa di trasporto:

- a) calcola il valore dell'attivo immobilizzato netto ai sensi del comma 5.5;
- b) somma il valore del capitale circolante netto, fissato pari allo 0,8% dell'attivo immobilizzato lordo di cui al comma 5.5, lettera c);
- c) deduce il trattamento di fine rapporto;
- d) deduce il valore dei contributi in conto capitale erogati da enti pubblici o privati per la realizzazione delle infrastrutture ricevuti in ciascun anno, rivalutato in base all'Indice di rivalutazione del capitale di cui al comma 5.5, lettera b), al netto della quota già degradata calcolata come somma dei prodotti dei contributi rivalutati per la percentuale di degrado del cespote "Metanodotti" di cui alla Tabella 3.

5.5 Ai fini della determinazione del valore dell'attivo immobilizzato netto di cui al comma 5.4, lettera a), l'impresa di trasporto:

- a) individua gli incrementi patrimoniali annuali relativi alle immobilizzazioni in esercizio al 31 dicembre 2022 e alle immobilizzazioni che si prevede entrino in esercizio al 31 dicembre 2023 sulla base dei dati di preconsuntivo, raggruppate nelle categorie di cui alla Tabella 1, per i quali il fondo ammortamento economico-tecnico, calcolato ai sensi della lettera d), non abbia già coperto il valore lordo degli stessi; dal valore degli incrementi patrimoniali sono esclusi gli interessi passivi in corso d'opera (IPCO) maturati successivamente all'avviamento dell'erogazione del servizio di trasporto;
- b) rivaluta i costi storici degli incrementi di cui alla precedente lettera a) applicando l'Indice di rivalutazione del capitale riportato nella Tabella 2 con base 1 nel 2023 e considerando una variazione dal 2022 al 2023 pari al 4,2%; tale variazione è aggiornata *ex post*, ai fini della determinazione dei ricavi ammessi, secondo quanto previsto dai criteri ROSS e tenendo conto delle disposizioni di raccordo di cui all'Articolo 42 della deliberazione 497/2023/R/COM;
- c) calcola l'attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti come somma dei valori risultanti dalle rivalutazioni di cui alla precedente lettera b);
- d) determina il fondo di ammortamento economico - tecnico derivante dalla somma dei prodotti degli incrementi patrimoniali di cui alla precedente lettera a) per le rispettive percentuali di degrado, di cui alla Tabella 3;
- e) calcola l'attivo immobilizzato netto detraendo dal valore dell'attivo immobilizzato lordo di cui alla lettera c) il fondo di ammortamento economico - tecnico di cui alla lettera d).

- 5.6 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota dei ricavi a copertura della remunerazione del capitale investito riconosciuto è aggiornata considerando:
- a) il tasso di variazione medio annuo dell'Indice di rivalutazione del capitale, secondo quanto previsto dai criteri ROSS;
  - b) gli investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria;
  - c) gli investimenti che si prevede entrino in esercizio nell'anno di presentazione della proposta tariffaria sulla base dei dati di preconsuntivo;
  - d) ove disponibili, gli investimenti riconducibili alla quota di *slow money* in applicazione dei criteri ROSS, determinati tenendo conto della spesa effettiva totale, anche stimata, e del tasso di capitalizzazione approvato dall'Autorità ai sensi dell'articolo 43 della deliberazione 497/2023/R/COM;
  - e) eventuali contributi in conto capitale ottenuti per la realizzazione degli investimenti;
  - f) l'incremento del fondo di ammortamento sulla base delle durate convenzionali di cui in Tabella 1;
  - g) le alienazioni e le dismissioni effettuate a qualsiasi titolo secondo quanto previsto dai criteri ROSS, e per il completamento della vita utile convenzionale dei cespiti;
  - h) eventuali richieste, supportate da adeguate motivazioni, di riconoscimento di costi associati alle dismissioni di lavori in corso.
- 5.7 Il tasso di remunerazione reale pre-tasse del capitale investito netto riconosciuto è fissato e aggiornato ai sensi del TIWACC.
- 5.8 Per gli investimenti effettuati successivamente al 31 dicembre 2013 ed entro il 31 dicembre 2016, il valore di cui al comma 5.7 è incrementato dell'1%.
- 5.9 Ai fini della determinazione dei livelli tariffari dell'anno  $t$ , le immobilizzazioni in corso realizzate fino al 31 dicembre dell'anno  $t-1$ , opportunamente rivalutate all'anno  $t-1$  ai sensi dell'articolo 22 del TIROSS, concorrono alla determinazione del capitale investito netto remunerato per il servizio di trasporto, di norma per un periodo massimo di quattro anni, mediante l'applicazione di un tasso pari al valore del *WACC* determinato assumendo un rapporto tra capitale di terzi e capitale proprio pari a 4. Dopo il quarto anno, tale remunerazione è riconosciuta per ulteriori due anni qualora un intervento (come definito all'articolo 1 dell'Allegato A alla deliberazione 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS), non oggetto di valutazione critica da parte dell'Autorità, abbia spese di investimento complessivamente superiori a 1 miliardo di euro e tempo di costruzione stimato *ex ante* superiore a quattro anni, sulla base di evidenze desumibili dal Piano.
- 5.9bis Con riferimento agli anni di mancata remunerazione delle immobilizzazioni in corso nei livelli tariffari, al momento dell'entrata in esercizio è consentito maggiorare il valore immobilizzato riconosciuto tariffariamente di un importo pari

agli oneri finanziari effettivamente capitalizzati relativi ai suddetti investimenti, nei limiti del tasso di remunerazione riconosciuto per le immobilizzazioni in corso.

- 5.10 L'impresa di trasporto che svolge il servizio di trasporto mediante infrastrutture di proprietà di soggetti diversi dall'impresa stessa calcola i ricavi di riferimento ai sensi del comma 4.1 considerando, ai fini del calcolo dell'attivo immobilizzato, gli incrementi patrimoniali utilizzati per lo svolgimento del servizio di trasporto presenti nel bilancio di soggetti diversi dall'impresa stessa, nonché eventuali contributi in conto capitale afferenti a tali infrastrutture.

## **Articolo 6**

### *Criteri di incentivazione*

- 6.1 Ai fini del calcolo della quota di ricavo per le tariffe a copertura dei meccanismi di incentivazione ( $RT_{INC}$ ), sono considerati gli incentivi di cui ai seguenti commi 6.2 e 6.3.
- 6.2 È riconosciuta una remunerazione addizionale per i nuovi investimenti entrati in esercizio nei precedenti periodi di regolazione, determinata in applicazione dei criteri previsti dalle rispettive deliberazioni dell'Autorità n. 166/05, ARG/gas 184/09, 575/2017/R/GAS, e 114/2019/R/GAS. Il valore del capitale investito netto riconosciuto per il calcolo di tale remunerazione addizionale è determinato secondo i medesimi criteri di cui al precedente comma 5.4, lettere a) e d), e aggiornato secondo i medesimi criteri di cui al precedente comma 5.6.
- 6.3 Ai sensi della deliberazione 27 dicembre 2022, 723/2022/R/GAS, è riconosciuto in via sperimentale per il 6PRT un incentivo annuale per il mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate che possono essere ancora esercite in sicurezza. Tale incentivo è pari all'1% del costo storico rivalutato del cespote oggetto di incentivazione, e 0,5% per i metanodotti in esercizio che hanno terminato la loro vita utile regolatoria da più di 10 anni.
- 6.4 In aggiunta agli incentivi di cui ai commi 6.2 e 6.3 è altresì riconosciuto, in via sperimentale per il 6PRT, un incentivo per il funzionamento efficiente di centrali di compressione *dual fuel*, pari al 50% della quota di ricavo derivante dall'offerta di servizi di flessibilità sul mercato dei servizi di dispacciamento (MSD), nel limite di un tetto massimo pari a 4 milioni di euro/anno, e al 50% dei ricavi derivanti dalla partecipazione al meccanismo dei certificati bianchi. L'applicazione di tale meccanismo è subordinata all'approvazione, da parte dell'Autorità, di una proposta dell'impresa di trasporto sulle modalità operative di partecipazione al mercato dei servizi di dispacciamento (MSD), che garantiscono l'efficiente funzionamento dei servizi di bilanciamento gas e dispacciamento elettrico, da presentare nell'ambito della proposta tariffaria di cui al successivo comma 37.1. I servizi di flessibilità su MSD devono essere resi dall'impresa di trasporto secondo le seguenti modalità:
- a) in caso di servizi "a salire" (di riduzione dei consumi elettrici), presentando offerte al prezzo del mercato del giorno prima registrato nel giorno in cui è stata presentata l'offerta;

- b) in caso di servizi “a scendere” (di aumento dei consumi elettrici), presentando offerte ad un prezzo che riflette il costo-opportunità del gestore, tenuto conto del criterio di copertura del costo del consumo elettrico, valorizzato al minore fra il prezzo medio giornaliero dell’energia elettrica (PUN medio) e il prezzo del gas sul comparto per l’approvvigionamento di gas di sistema (P<sub>AGS</sub>), ai sensi del successivo comma 9.4.
- 6.5 La quota parte di gettito derivante dall’offerta dei servizi di flessibilità, esclusa dal meccanismo di incentivazione ai sensi del comma 6.4, è versata sul “Conto oneri trasporto” secondo le medesime tempistiche di cui al comma 42.1 relativo alla destinazione del gettito delle componenti tariffarie addizionali. Il gettito complessivamente conseguito dall’offerta di servizi di flessibilità è comunicato all’Autorità in sede di attestazione dei ricavi di cui al comma 40.1.

## **Articolo 7**

### *Ammortamenti economico-tecnici*

- 7.1 Ai fini della determinazione della quota di ricavo per le tariffe a copertura degli ammortamenti economico-tecnici di cui al comma 4.1, lettera c), per l’anno 2024, l’impresa di trasporto:
  - a) calcola l’attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti relativo agli investimenti in esercizio al 31 dicembre 2022 che a tale data non hanno completato la loro durata convenzionale tariffaria, coerentemente con i criteri di cui al precedente comma 5.5, lettere da a) a c);
  - b) sottrae dall’attivo immobilizzato lordo delle singole categorie di cespiti di cui alla precedente lettera a) il valore di eventuali contributi in conto capitale erogati da soggetti pubblici o privati, rivalutati applicando l’Indice di rivalutazione del capitale, fatto salvo quanto disposto al successivo comma 7.2;
  - c) determina gli ammortamenti annui dividendo il valore di cui alla lettera b), per ogni categoria di cespiti, per la durata convenzionale tariffaria riportata nella Tabella 1;
  - d) somma gli ammortamenti annui di cui alla precedente lettera c), relativi alle diverse categorie.
- 7.2 Il valore dei contributi pubblici in conto capitale percepiti nel periodo di regolazione a copertura dei costi infrastrutturali non è portata in deduzione dell’attivo immobilizzato lordo del relativo cespiti per un periodo pari a 5 anni dall’ottenimento del contributo, e comunque fino al raggiungimento di una soglia massima pari al 10% del valore del contributo percepito.
- 7.3 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota di ricavo a copertura degli ammortamenti è aggiornata considerando:
  - a) il tasso di variazione medio annuo dell’Indice di rivalutazione del capitale, secondo quanto previsto dai criteri ROSS;

- b) gli investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria, nonché gli investimenti che si prevede entrino in esercizio nell'anno di presentazione della proposta tariffaria sulla base dei dati di preconsuntivo, in coerenza con il *lag* regolatorio di un anno nel riconoscimento degli ammortamenti previsto dai criteri ROSS;
- c) ove disponibili, gli investimenti riconducibili alla quota di *slow money* in applicazione dei criteri ROSS, determinati tenendo conto della spesa effettiva totale, anche stimata, e del tasso di capitalizzazione approvato dall'Autorità ai sensi dell'articolo 43 della deliberazione 497/2023/R/COM;
- d) eventuali contributi in conto capitale ottenuti per la realizzazione degli investimenti;
- e) le alienazioni e le dismissioni effettuate a qualsiasi titolo secondo quanto previsto dai criteri ROSS, e per il completamento della vita utile convenzionale dei cespiti.

**Articolo 8**  
*Costi operativi*

- 8.1 La quota di ricavo per le tariffe a copertura dei costi operativi (*COR*) è determinata, per l'anno 2024, sulla base dei costi operativi effettivamente sostenuti dalle imprese di trasporto. I costi operativi effettivi comprendono tutte le voci di costo di natura ricorrente effettivamente sostenute nell'esercizio 2021 e attribuite al servizio di trasporto, e sono determinati, nei limiti di quanto stabilito nel successivo comma 8.3, sulla base dei conti annuali separati predisposti ai sensi del TIUC, al netto dei costi attribuibili ad altre attività, dei ricavi per vendita interna di beni e servizi, e dei costi capitalizzati. Tale quota di ricavo costituisce la *baseline* dei costi operativi ai sensi dei criteri ROSS.
- 8.2 Qualora si riscontrassero significativi scostamenti in eccesso tra le voci di costo sostenute nell'anno 2021 e quelle sostenute negli anni precedenti, ove non chiaramente giustificati dall'impresa di trasporto, i costi operativi effettivi sono determinati sulla base di una media della specifica voce di costo negli anni 2019-2021, escludendo la quota parte di natura non ricorrente.
- 8.3 Le imprese di trasporto possono presentare istanza per includere, nei costi operativi effettivi di cui al comma 8.1, eventuali specifiche voci di costo di natura ricorrente relative all'anno 2022 incrementali rispetto all'anno 2021, come desumibili dai dati di consuntivo, qualora contribuiscano a determinare un costo complessivo dell'anno 2022 superiore rispetto a quello dell'anno 2021 preso a riferimento. Ai fini del riconoscimento di tali voci di costo, le imprese sono tenute a dimostrarne i requisiti di ammissibilità ed efficienza di cui al presente Articolo.
- 8.4 Non sono da comprendere nei costi operativi effettivi di cui al comma 8.1, neppure attraverso l'attribuzione di quote di costi dei servizi comuni e delle funzioni operative condivise, le seguenti voci di costo:

- a) le voci di costo operativo generalmente non ammesse al riconoscimento tariffario, e in particolare:
    - i) i costi relativi a canoni di affitto di infrastrutture di proprietà di altre imprese;
    - ii) gli accantonamenti, diversi dagli ammortamenti, operati in applicazione di norme tributarie o per la copertura di rischi e oneri;
    - iii) gli oneri finanziari e le rettifiche di valori di attività finanziarie;
    - iv) gli oneri straordinari;
    - v) gli oneri per assicurazioni, qualora non espressamente previste da specifici obblighi normativi;
    - vi) gli oneri per sanzioni, penali e risarcimenti, nonché i costi sostenuti per il contenzioso ove l'impresa sia risultata soccombente;
    - vii) i costi connessi all'erogazione di liberalità;
    - viii) i costi pubblicitari e di *marketing*, ad esclusione di oneri che derivino da obblighi posti in capo alle imprese di trasporto la cui copertura non sia assicurata da disposizioni specifiche;
  - b) i costi relativi all'acquisto di quote di emissione per il sistema di *Emission Trading*, del gas per gli autoconsumi, le perdite di rete e il gas non contabilizzato, dell'energia elettrica per i consumi delle centrali di compressione, inclusi i costi di sbilanciamento relativi ai consumi di tali centrali;
  - c) i costi correlati al servizio di trasporto alternativo di gas naturale mediante carro bombolaio, ad eccezione di quelli dovuti a emergenze di servizio o interruzioni con cause non imputabili all'impresa di trasporto;
  - d) eventuali costi incrementali associati al mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate che beneficiano del relativo meccanismo incentivante di cui alla deliberazione 723/2022/R/GAS.
- 8.5 Per l'anno 2024 è altresì considerata, in aggiunta alla voce di ricavo a copertura dei costi operativi (*COR*), una quota pari al 50% delle maggiori (o minori) efficienze realizzate nel corso del precedente periodo di regolazione (*PS<sup>SPRT</sup>*). Tali maggiori (o minori) efficienze sono definite come differenza tra i costi operativi effettivi determinati ai sensi dei precedenti commi da 8.1 a 8.4 e i costi operativi riconosciuti per l'anno 2021, al netto della quota residua delle maggiori efficienze realizzate nel corso dei precedenti periodi regolatori.
- 8.6 Il costo operativo effettivo, nonché la quota di maggiori (o minori) efficienze, sono rivalutati all'anno 2024 per tenere conto del tasso di inflazione ai fini degli aggiornamenti tariffari per gli anni 2022 (-0,3%), 2023 (1,9%), e 2024 (8,1%); *ex post* si considera il tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo dell'anno *t* coerente con i criteri di cui all'articolo 36 del TIROSS.
- 8.7 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la *baseline* dei costi operativi è soggetta a un aggiornamento annuale sulla base della seguente formula:

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

dove:

- $RPI_t$  è il tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo dell'anno  $t$  di cui all'articolo 36 del TIROSS; *ex ante*, si considerano le aspettative di andamento dei prezzi al consumo in Italia rese disponibili dalla Banca d'Italia ai sensi del comma 35.2 del TIROSS;
  - $X$  è il tasso annuale prefissato di variazione del recupero di produttività (*X-factor*), determinato in applicazione dei criteri ROSS;
  - $Y$  è un ulteriore parametro di variazione dei costi operativi riconosciuti che tiene conto di costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo, in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 39 del TIROSS, di cui al successivo comma 8.8;
  - $Z$  è un ulteriore parametro di variazione dei costi operativi riconosciuti che tiene conto di costi incrementali, determinato in applicazione dei criteri ROSS.
- 8.8 Le imprese di trasporto possono presentare istanza per l'attivazione del parametro  $Y$  per la copertura dei costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali e a mutamenti del quadro normativo. Le imprese che presentano istanza sono tenute a dimostrare che tali costi siano incrementali rispetto ai costi effettivi considerati nell'anno base, nonché l'effettiva imprevedibilità ed eccezionalità degli eventi considerati; con riferimento ai mutamenti normativi, le imprese sono tenute a dimostrare le eventuali attività già svolte e i relativi costi nell'anno base, nonché le ulteriori attività che si rendono necessarie in applicazione di detta nuova normativa.
- 8.8bis Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota di ricavo a copertura dei costi operativi è aggiornata considerando la quota *fast money* determinata in coerenza con i criteri ROSS, tenendo conto della spesa effettiva totale, anche stimata, e del tasso di capitalizzazione approvato dall'Autorità ai sensi dell'articolo 43 della deliberazione 497/2023/R/COM.
- 8.9 Negli anni del periodo di regolazione successivi al primo, la quota delle maggiori (o minori) efficienze realizzate nel corso del precedente periodo di regolazione è soggetta a un aggiornamento annuale considerando:
- a) il tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo dell'anno  $t$ , di cui al precedente comma 8.7;
  - b) la graduale restituzione agli utenti di tali efficienze, attribuendone alle imprese una quota pari a 37,5% nel 2025, 25% nel 2026, 12,5% nel 2027.

## **Articolo 9**

### *Autoconsumi, perdite di rete e Gas Non Contabilizzato (GNC)*

- 9.1 In ciascun anno del periodo di regolazione, la determinazione della quota di ricavo per le tariffe a copertura dei costi relativi ad autoconsumi, perdite di rete e GNC ( $RT_{APG}$ ) è determinata considerando i quantitativi di gas naturale e di energia

elettrica riconosciuti ai sensi dei successivi commi 9.2 e 9.5 e le rispettive valorizzazioni ai sensi dei successivi commi 9.3 e 9.6.

9.2 I quantitativi di gas naturale riconosciuti:

- a) a copertura degli autoconsumi sono approvati dall'Autorità sulla base delle proposte delle imprese di trasporto, in relazione agli assetti di rete previsti nel successivo anno e ai dati storici disponibili;
- b) a copertura delle perdite di rete sono approvati dall'Autorità sulla base delle proposte delle imprese di trasporto, in relazione ai fattori di emissione efficienti di cui alla Tabella 5;
- c) a copertura del gas non contabilizzato sono approvati dall'Autorità sulla base di una proposta dell'impresa maggiore in misura pari alla media dei quantitativi di GNC registrati negli ultimi quattro anni disponibili.

9.3 I quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC di cui al comma 9.2 sono valorizzati sulla base del prezzo medio ponderato dei prodotti a termine con consegna al PSV nell'anno tariffario di riferimento, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell'anno.

9.4 I quantitativi di gas riconosciuti a copertura di autoconsumi, perdite e GNC sono approvvigionati dall'impresa maggiore, in qualità di responsabile del bilanciamento, nell'ambito del mercato centralizzato del gas.

9.5 I quantitativi di energia elettrica riconosciuti a copertura dei consumi elettrici delle centrali *dual fuel* sono approvati dall'Autorità sulla base delle proposte delle imprese di trasporto, in relazione agli assetti di rete previsti nel successivo anno e ai dati storici, ove disponibili.

9.6 I quantitativi di energia elettrica riconosciuti a copertura degli autoconsumi di cui al comma 9.4 sono valorizzati sulla base delle quotazioni disponibili dei prodotti di energia elettrica a termine nell'anno tariffario, tenendo conto del profilo con cui tali quantitativi si rendono necessari nel corso dell'anno.

## **Articolo 10**

### *Costi relativi al sistema di Emission Trading*

10.1 La determinazione della quota di ricavo per le tariffe a copertura dei costi relativi al sistema di *Emission Trading* (*RTETS*) è determinata considerando i quantitativi di titoli di *Emission Trading* riconosciuti ai sensi del successivo comma 10.2, e la relativa valorizzazione ai sensi del successivo comma 10.4.

10.2 I quantitativi dei titoli di *Emission Trading* riconosciuti sono pari, per ciascun anno *t*, al prodotto tra:

- a) il quantitativo unitario di titoli di *Emission Trading* in funzione di un determinato *driver* di riferimento;
- b) la stima del *driver* di riferimento per l'anno tariffario;

al netto delle quote eventualmente ottenute a titolo gratuito.

- 10.3 Il *driver* di riferimento e il quantitativo unitario in funzione di tale *driver* sono proposti dall'impresa di trasporto nell'ambito della proposta tariffaria di cui al successivo comma 37.1, e sono soggetti ad approvazione da parte dell'Autorità. La proposta del quantitativo unitario in funzione del *driver* deve includere un confronto con il medesimo dato relativo agli ultimi quattro anni disponibili.
- 10.4 La valorizzazione dei titoli di *Emission Trading* è determinata sulla base del valore medio, registrato nell'ultimo anno disponibile, dei prezzi risultanti dalle aste pubbliche europee di tali titoli.

### **Articolo 11**

#### *Costi relativi al servizio di bilanciamento orario del sistema*

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

### **Articolo 12**

#### *Ricavi di riferimento relativi a nuove imprese di trasporto*

- 12.1 I ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di trasporto delle imprese che avviano nel periodo di regolazione l'attività di trasporto attraverso nuove reti di trasporto sono determinati e aggiornati secondo i medesimi criteri applicati alle imprese di trasporto esistenti, fatto salvo quanto di seguito specificato.
- 12.2 Ai fini del calcolo dell'attivo immobilizzato netto, le nuove imprese possono includere nel valore dei relativi incrementi patrimoniali gli eventuali oneri di finanziamento capitalizzati, per un valore non superiore a quello derivante dall'applicazione, sul valore degli investimenti in corso e per la loro durata, di un tasso di interesse determinato per ciascun anno in coerenza con i criteri di cui al comma 5.9.
- 12.3 La quota di ricavo annuo riconducibile ai costi operativi:
  - a) nei primi anni di avvio dell'effettiva erogazione del servizio di trasporto, fino alla disponibilità di dati di consuntivo relativi ai costi operativi effettivi desumibili da un bilancio rappresentativo di un intero anno di esercizio, è proposta dalle imprese e sottoposta a verifica dell'Autorità; tale proposta deve includere un confronto con realtà similari o l'evidenza di procedure di minimizzazione degli oneri;
  - b) per gli anni successivi, è determinata a partire dal bilancio dell'esercizio precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria, sulla base dei

criteri generali di cui ai commi da 8.1 a 8.4, e aggiornata annualmente secondo i criteri di cui al comma 8.7.

- 12.4 Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto avvii l'erogazione del servizio in corso d'anno, il valore dei ricavi di riferimento è riproporzionato in ragione dei giorni in cui il servizio viene reso effettivamente disponibile.
- 12.5 Nel caso in cui una nuova impresa di trasporto venga a costituirsi a seguito di una riclassificazione di tratti di rete di distribuzione, sarà salvaguardato il principio di invarianza dei costi per gli utenti del sistema del gas naturale: ogni riclassificazione delle reti esistenti non potrà determinare un incremento dei costi coperti dalle tariffe dei servizi infrastrutturali del gas naturale nel momento in cui tale riclassificazione diviene operativa. Non saranno pertanto riconosciuti nella tariffa di trasporto tratti di rete di distribuzione esistenti riclassificati in trasporto regionale, a meno che non ci sia una equivalente rinuncia, in termini di copertura dei costi, a valere sulla tariffa di distribuzione. Inoltre, nel rispetto del principio di non aggravio, per gli utenti del sistema, dei costi derivanti dalla mera riclassificazione delle reti, qualora sia dimostrabile che dalla riclassificazione delle reti si determini un incremento della redditività dell'impresa, l'Autorità si riserva la possibilità di limitarne il tasso di remunerazione al fine di garantire la stessa redditività che l'impresa aveva prima della riclassificazione.

### **Titolo III - RICAVI DI RIFERIMENTO PER LE TARIFFE DEL SERVIZIO DI MISURA**

#### **Articolo 13**

*Articolazione dei ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di misura*

- 13.1 I ricavi di riferimento per le tariffe del servizio di misura del trasporto *RM* sono pari alla somma delle quote di ricavo a copertura:
- a) della remunerazione del capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori ( $RM_{CAPITALE}$ ), calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 5, applicando le categorie di cespiti e la relativa durata convenzionale tariffaria di cui alla Tabella 1 e le percentuali di degrado di cui alla Tabella 4;
  - b) della remunerazione addizionale del capitale investito netto per gli investimenti sostenuti nei precedenti periodi di regolazione ( $RM_{INC}$ );
  - c) degli ammortamenti economico - tecnici ( $RM_{AMM}$ ), calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 7;
  - d) dei costi operativi ( $RM_{COR}$ ), calcolata applicando i medesimi criteri di cui all'Articolo 8.
- 13.2 Ai fini della determinazione dei corrispettivi del servizio di misura di cui al Titolo V, i ricavi di riferimento *RM* sono ripartiti nelle seguenti componenti di ricavo:
- a)  $RM^T$ , a copertura dei costi relativi all'attività di misura, al netto dei costi relativi agli impianti di misura presso i clienti finali;
  - b)  $RM^{CF}$ , a copertura dei costi relativi agli impianti di misura presso i clienti finali.

## **Titolo IV - CORRISPETTIVI PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO**

### **Articolo 14**

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

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

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

dove:

- $K_e$  è la capacità conferita all'utente nel punto di entrata  $e$  della rete nazionale di gasdotti (ossia un punto di interconnessione con l'estero, di entrata da terminali di Gnl, di entrata da stoccaggi, di entrata da produzioni nazionali), espressa in metri cubi/giorno;
- $CP_e$  è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto relativo ai conferimenti nel punto di entrata  $e$  della rete nazionale di gasdotti, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- $K_u$  è la capacità conferita all'utente nel punto di uscita  $u$  della rete (ossia un punto di interconnessione con l'estero, di uscita verso stoccaggi, di riconsegna), espressa in metri cubi/giorno;
- $CP_u$  è il corrispettivo unitario di capacità per il trasporto relativo ai conferimenti nel punto di uscita  $u$  della rete, espresso in euro/anno/metro cubo/giorno;
- $V$  è il quantitativo di gas prelevato da un punto di uscita  $u$  della rete, espresso in metri cubi;
- $V_{FC}$  è il quantitativo di gas prelevato da un punto di uscita  $u$  della rete, ad eccezione dei punti di uscita interconnessi con l'estero, espresso in metri cubi;
- $CV_U$  è il corrispettivo unitario variabile, espresso in euro/metro cubo;
- $CV_{FC}$  è il corrispettivo complementare unitario variabile per il recupero dei ricavi, espresso in euro/metro cubo.

- 14.2 I corrispettivi unitari facenti parte della tariffa  $T$  sono espressi con riferimento a un metro cubo *standard* di gas alla pressione assoluta di 1,01325 bar e alla temperatura di 15 °C.

### **Articolo 15**

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

- 15.1 Nei casi di conferimenti infrannuali di capacità si applicano i corrispettivi unitari di capacità  $CP_e$  e  $CP_u$  riproporzionati su base giornaliera, moltiplicati per i coefficienti moltiplicativi riportati nella Tabella 6.
- 15.2 Alle capacità conferite su base giornaliera ai sensi del comma 3.3 della deliberazione 147/2019/R/GAS si applica il corrispettivo unitario di capacità  $CP_u$  relativo ai punti di uscita aventi distanza dalla rete nazionale maggiore di 15 km riproporzionato su base giornaliera, moltiplicato per un coefficiente moltiplicativo  $k$  pari a:

$$k = 365 \cdot \alpha \cdot \frac{\sum_i CTC_{PdRi}}{\sum_i CA_{PdRi}}$$

dove:

- a)  $CTC_{PdRi}$  è la capacità convenzionale dei PdR con conferimento giornaliero di cui alla deliberazione 147/2019/R/GAS dell'*i-esimo* impianto di distribuzione, calcolata sulla base del criterio di cui al comma 3.1, lettera a), della medesima deliberazione;
- b)  $CA_{PdRi}$  è il consumo annuo dei PdR con conferimento giornaliero di cui alla deliberazione 147/2019/R/GAS dell'*i-esimo* impianto di distribuzione;
- c)  $\alpha$  è pari a 0,98, valore che tiene conto della distribuzione dei prelievi cui si applicano i conferimenti giornalieri di capacità tra i punti di uscita aventi distanza maggiore ovvero inferiore a 15 chilometri dalla rete nazionale e dei corrispettivi applicabili agli stessi.

Il valore di  $k$  è calcolato annualmente dall'impresa maggiore di trasporto prendendo a riferimento i dati relativi all'ultimo anno termico disponibile e arrotondato alla prima cifra decimale. Tale valore è comunicato nell'ambito della proposta tariffaria, e si applica a decorrere dall'anno termico successivo alla data di approvazione del coefficiente.

## **Articolo 16**

### *Tariffa di trasporto per il servizio interrompibile*

- 16.1 L'impresa maggiore rende disponibile nei punti di interconnessione con l'estero un servizio di trasporto interrompibile secondo le modalità definite nel Codice di rete applicando corrispettivi di capacità ridotti rispetto a quelli calcolati secondo le modalità di cui all'Articolo 17 al fine di riflettere il rischio associato all'interruzione del servizio, assicurando trasparenza e parità di trattamento agli utenti del servizio.
- 16.2 L'impresa maggiore pubblica i criteri adottati per la determinazione delle capacità interrompibili e continue.

## **Articolo 17**

### *Corrispettivi unitari di capacità*

- 17.1 I ricavi da recuperare mediante l'applicazione dei corrispettivi unitari di capacità sono pari, in ciascun anno  $t$  del periodo di regolazione, alla differenza tra:
  - a) la somma, per tutte le imprese di trasporto, dei ricavi di riferimento ascrivibili alla componente  $RT^{CAP}$  di cui al comma 4.2, lettera a), relativi all'anno  $t$ ;
  - b) i ricavi  $RSC$  derivanti dall'applicazione dei corrispettivi di scostamento nei punti di entrata e uscita della rete gasdotti nell'anno  $t-2$ , incluse le penali corrisposte nel medesimo anno ai sensi del comma 10.1 della deliberazione 31 luglio 2006, n. 168/06, nei limiti di una soglia pari al 5% dei ricavi di

riferimento ascrivibili alla componente  $RT^{CAP}$  di cui al comma 4.2, lettera a).

17.2 I ricavi di cui al precedente comma, lettera b), eccedenti la soglia del 5% sono considerati ai fini della determinazione dei corrispettivi unitari di capacità relativi all'anno  $t+1$ .

17.3 I corrispettivi unitari di capacità  $CP_e$  e  $CP_u$  sono determinati secondo la metodologia basata sulla distanza ponderata per la capacità, sulla base del seguente procedimento:

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

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

dove:

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

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

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

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

dove:

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

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

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

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

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

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

dove:

- $W_{c,En}$  è l'incidenza del costo per un determinato punto di entrata;
- $W_{c,Ex}$  è l'incidenza del costo per un determinato punto di uscita;

- d) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su ciascun punto di entrata e per ciascun punto di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

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

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

dove:

- $R_{En}$  è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di entrata;
- $R_{Ex}$  è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di uscita;

- $R_{\Sigma En}$  è pari al 25% dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità;
- $R_{\Sigma Ex}$  è pari al 75% dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità;
- e) i valori risultanti di cui alla lettera d) sono divisi per la capacità prevista in conferimento presso ciascun punto di entrata e ciascun punto di uscita utilizzando le seguenti formule:

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

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

dove:

- $T_{En}$  è il corrispettivo pre-aggiustamenti su un punto di entrata;
- $T_{Ex}$  è corrispettivo pre-aggiustamenti su un punto di uscita;

- f) rispetto ai valori come risultanti dalla precedente lettera e):
  - i. dai corrispettivi di entrata specifici per impianto di stoccaggio è determinato un unico corrispettivo di entrata a livello nazionale;
  - ii. dai corrispettivi di uscita specifici per impianto di stoccaggio è determinato un unico corrispettivo di uscita a livello nazionale;
  - iii. dai corrispettivi di uscita verso aree di prelievo sono determinati due corrispettivi di uscita a livello nazionale, in funzione del *cluster* (entro/oltre 15 chilometri di distanza dalla rete nazionale dei gasdotti);
- g) rispetto ai valori come risultanti dalla precedente lettera f), sub i. e ii., al corrispettivo di entrata da stoccaggio e al corrispettivo di uscita verso stoccaggio è applicato uno sconto pari al 50%;
- h) rispetto ai valori come risultanti dalla precedente lettera e), al futuro punto di interconnessione di uscita presso Gela (verso Malta) è applicato uno sconto pari al 50%;
- i) ai fini della determinazione dei corrispettivi di entrata e di uscita, ai valori come risultanti dalle precedenti lettere sono applicati due coefficienti moltiplicativi di riproporzionamento determinati in modo tale da garantire rispettivamente la copertura dei ricavi  $R_{\Sigma En}$  e  $R_{\Sigma Ex}$  in funzione delle capacità previste in conferimento  $CAP_{En}$  e  $CAP_{Ex}$ .

17.4 Nell'ambito della metodologia di cui al comma 17.2, la capacità prevista in conferimento in un determinato anno tariffario è determinata come media ponderata della capacità prevista in conferimento nei due anni termici rilevanti per tale anno. La stima è effettuata dalle imprese di trasporto sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento di presentazione della proposta tariffaria, ed è

soggetta ad approvazione da parte dell'Autorità. Tale stima include anche le previsioni relative ai conferimenti:

- a) di capacità infrannuale, tenuto conto del riproporzionamento su base annua nonché del livello dei coefficienti moltiplicativi riportati nella Tabella 6;
- b) di capacità interrompibile, tenuto conto del relativo sconto applicato ai sensi dell'Articolo 16.

### **Articolo 18**

*Corrispettivo unitario variabile*

18.1 Per ciascun anno  $t$  del periodo di regolazione, il corrispettivo unitario variabile  $CV_U$  è determinato sulla base della seguente formula:

$$CV_{U,t} = \frac{RT_t^{COM}}{Q_t^{COM}}$$

dove:

- $RT_t^{COM}$  è la somma, per tutte le imprese di trasporto, delle componenti di ricavo di cui al comma 4.2, lettera b), relative all'anno  $t$ ;
- $Q_t^{COM}$  sono i volumi di riferimento per l'anno  $t$ , pari ai quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio, nei punti di interconnessione con i sistemi esteri, e nei punti di riconsegna, nell'anno  $t-2$ .

18.2 Per ciascun anno  $t$  del periodo di regolazione, il corrispettivo unitario variabile specifico d'impresa  $CV_{U,t,i}$  è determinato dividendo la componente di ricavo  $RT_{t,i}^{COM}$  di ciascuna impresa di trasporto per i volumi di riferimento  $Q_t^{COM}$ .

18.3 Il corrispettivo unitario variabile  $CV_U$  è applicato ai quantitativi allocati agli utenti dalla rete nei punti di uscita dalla rete di trasporto, ossia nei punti di riconsegna, nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di interconnessione con i sistemi esteri. Tale corrispettivo è inoltre applicato agli scostamenti tra i quantitativi prelevati dalla rete e quelli allocati agli utenti, e attribuito al Responsabile del Bilanciamento.

### **Articolo 19**

*Corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi*

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

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

dove:

- $FC_{t-2}^T$  è la somma, per tutte le imprese di trasporto, dei fattori correttivi e di conguaglio dei ricavi di cui al Titolo VII di competenza dell'anno  $t-2$ ;
  - $Q_t^{FC}$  sono i volumi di riferimento per l'anno  $t$  rilevanti ai fini dell'applicazione del corrispettivo  $CV_{FC}$ , pari ai quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di uscita verso impianti di stoccaggio e nei punti di riconsegna, nell'anno  $t-2$ .
- 19.2 Il corrispettivo complementare per il recupero di ricavi  $CV_{FC}$  è applicato ai quantitativi allocati agli utenti dalla rete nei punti di uscita dalla rete di trasporto corrispondenti ai punti di riconsegna e ai punti di uscita verso impianti di stoccaggio, come maggiorazione (se di segno positivo) o riduzione (se di segno negativo) del corrispettivo unitario variabile  $CV_U$ . Tale corrispettivo è inoltre applicato agli scostamenti tra i quantitativi prelevati dalla rete e quelli allocati agli utenti, e attribuito al Responsabile del Bilanciamento.
- 19.3 Le imprese di trasporto regolano con la Cassa, con cadenza mensile secondo le medesime tempistiche di cui al comma 42.1, a valere sul “Conto oneri trasporto”, le partite relative al corrispettivo complementare per il recupero di ricavi  $CV_{FC}$  versando (se di segno positivo) o ricevendo (se di segno negativo) le somme derivanti dall'applicazione del medesimo corrispettivo.
- 19.4 Fermo restando quanto previsto al precedente comma 19.1, ai fini del dimensionamento del corrispettivo complementare  $CV_{FC}$ , l'Autorità terrà altresì conto di eventuali straordinarie esigenze di finanziamento o eccedenze del “Conto oneri trasporto”, nonché delle esigenze di finanziamento derivanti dalla gestione degli scostamenti di cui al comma 36bis.1 e degli acconti di cui al comma 36bis.3.

## **Articolo 20**

### *Reti di trasporto non interconnesse*

- 20.1 Salvo provvedimenti specifici da parte dell'Autorità, i corrispettivi per il servizio di trasporto su nuove reti non interconnesse con la rete di trasporto esistente sono determinati sulla base dei seguenti principi:
- a) allocazione del costo delle reti di trasporto non interconnesse esclusivamente ai rispettivi utenti del servizio di trasporto;
  - b) applicazione di una metodologia distinta e semplificata rispetto a quella utilizzata per la rete esistente, di cui all'Articolo 17.

## **Titolo V – CORRISPETTIVI PER SERVIZI NON DI TRASPORTO**

### **Articolo 21**

#### *Corrispettivo per il servizio di misura*

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

$$CM_{T,t} = \frac{RM_t^T}{CAP_t^T}$$

dove:

- $RM_t^T$  è la somma per tutte le imprese di trasporto, per l’anno  $t$ , delle componenti a copertura dei costi relativi all’attività di misura, al netto dei costi di capitale relativi agli impianti di misura presso i clienti finali, di cui al comma 13.2, lettera a);
  - $CAP_t^T$  sono le capacità previste in conferimento per l’anno  $t$  nei punti di riconsegna della rete di trasporto;
- 21.2 Per ciascun anno  $t$  del periodo di regolazione, il corrispettivo  $CM_{T,t,i}$  specifico d’impresa è determinato dividendo la somma della componente di ricavo  $RM_{t,i}^T$  di ciascuna impresa di trasporto  $i$  per le capacità previste in conferimento  $CAP_{t,i}^T$  riconducibili a ciascuna impresa di trasporto  $i$ .
- 21.3 Il corrispettivo  $CM_T$  è applicato alla capacità conferita nei punti di riconsegna della rete di trasporto.
- 21.4 Nei casi di conferimenti infrannuali di capacità si applica il corrispettivo unitario  $CM_T$  riproporzionato su base giornaliera, moltiplicato per i coefficienti riportati nella Tabella 6.
- 21.5 Il corrispettivo unitario  $CM_T$  riproporzionato su base giornaliera, moltiplicato per il coefficiente giornaliero riportato nella Tabella 6, si applica anche agli scostamenti di cui al comma 17.9 della deliberazione 137/02.

### **Articolo 22**

#### *Corrispettivo per il servizio di metering presso i clienti finali*

- 22.1 Per ciascuna anno  $t$  del periodo di regolazione, è definito un corrispettivo  $CM_{CF}^{pdr}$  a copertura dell’attività di *metering* sui punti di riconsegna dei clienti finali, espresso in euro/punto di riconsegna/anno, applicato ai punti di riconsegna che alimentano clienti finali, la cui titolarità dell’impianto di misura è in capo all’impresa di trasporto. Tale corrispettivo è differenziato secondo le seguenti classi di portata dell’impianto di misura ( $Qero$ ):

- a)  $Qero \leq 16 \text{ Smc/h}$ ;

- b)  $16 \text{ Smc/h} < Q_{ero} \leq 65 \text{ Smc/h};$
  - c)  $65 \text{ Smc/h} < Q_{ero} \leq 200 \text{ Smc/h};$
  - d)  $200 \text{ Smc/h} < Q_{ero} \leq 4.000 \text{ Smc/h};$
  - e)  $Q_{ero} > 4.000 \text{ Smc/h}.$
- 22.2 Il corrispettivo  $CM_{CF}^{pdr}$  è definito per l'anno 2024 in esito all'approvazione delle proposte tariffarie delle imprese di trasporto, e aggiornato negli anni del periodo di regolazione successivi al primo per tenere conto esclusivamente delle variazioni dell'Indice di rivalutazione del capitale rilevato *ex ante* ai sensi del comma 16.3 del TIROSS.
- 22.3 Ai punti di riconsegna per i quali la titolarità dell'impianto di misura sia stata acquisita dall'impresa di trasporto, a decorrere dall'anno 2022, tramite cessione da parte dei clienti finali ai sensi dell'Articolo 6 della RMTG, il corrispettivo  $CM_{CF}^{pdr}$  è applicato in misura pari al 50% per un periodo di tempo di 4 anni dal momento della cessione.
- 22.4 In relazione ai punti di riconsegna la cui titolarità dell'impianto di misura è in capo alle imprese di trasporto, le imprese di trasporto rendono disponibili agli utenti del servizio le informazioni sulla classe di portata dell'impianto di misura.

### **Articolo 23**

*Corrispettivi per la fornitura di ulteriori servizi*

- 23.1 L'impresa di trasporto ha facoltà di offrire in maniera trasparente e non discriminatoria eventuali ulteriori servizi, comunque nell'ambito della propria attività caratteristica.
- 23.2 Le condizioni economiche a cui vengono offerti tali ulteriori servizi sono determinate sulla base dei costi sottostanti al servizio offerto; i costi relativi agli ulteriori servizi possono essere enucleati dai costi riconosciuti per i servizi di trasporto e di misura sulla rete di trasporto, e non ricompresi nei costi operativi riconosciuti.
- 23.3 L'impresa di trasporto disciplina nell'ambito del proprio Codice di rete e rende pubbliche le condizioni tecniche ed economiche per l'erogazione degli ulteriori servizi ed offre il relativo servizio assicurando trasparenza e parità di trattamento tra gli utenti.
- 23.4 L'impresa di trasporto ha inoltre facoltà di offrire servizi attraverso l'impiego delle infrastrutture di trasporto per finalità ulteriori rispetto al servizio gas, a condizione che ciò sia compatibile con il mantenimento degli standard di qualità e sicurezza del servizio di trasporto. L'offerta di tali servizi è soggetta ad approvazione da parte dell'Autorità, in esito ad una apposita istanza presentata dall'impresa di trasporto nell'ambito della proposta tariffaria. I ricavi netti derivanti dall'offerta di tali servizi sono versati dall'impresa di trasporto sul "Conto oneri trasporto" in misura pari al 50%.

## **Titolo VI - MECCANISMI PEREQUATIVI DEI RICAVI**

### **Articolo 24**

*Definizione dei corrispettivi ai fini dei meccanismi perequativi*

- 24.1 Ai fini della gestione dei meccanismi perequativi, sono definiti:
- a) un corrispettivo *pro forma*  $CP_u$ , pari alla media dei corrispettivi  $CP_u$  applicati ai punti di riconsegna (<15 km e >15 km), ponderata per le rispettive capacità previste in conferimento;
  - b) un corrispettivo *pro forma*  $CP_u^R$ , riferito ai ricavi di rete regionale, definito pari al rapporto tra:
    - i) i ricavi di rete regionale  $RT^{CAP,R}$  di cui al comma 4.3, al netto della quota parte dei ricavi RSC e delle penali di cui al comma 17.1, lettera b), riconducibili ai soli punti di riconsegna;
    - ii) le capacità previste in conferimento ai punti di riconsegna;
  - c) un corrispettivo *pro forma*  $CP_u^N$ , riferito ai ricavi di rete nazionale, definito come  $CP_u^N = (CP_u - CP_u^R)$ .
- 24.2 Ai fini della gestione del meccanismo di perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti di cui al successivo Articolo 26, è definito per ciascuna impresa di trasporto  $i$  che svolge attività di trasporto su rete regionale di gasdotti un corrispettivo *pro forma*  $CP_{u,i}^R$  specifico d'impresa, determinato dividendo la componente di ricavo  $RT_i^{CAP,R}$  di ciascuna impresa di trasporto  $i$  per le capacità previste in conferimento ai punti di riconsegna riconducibili a ciascuna impresa di trasporto  $i$ .

### **Articolo 25**

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

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

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

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

- 25.2 L'impresa di trasporto  $i$  è tenuta a trasferire mensilmente all'impresa maggiore l'ammontare di perequazione  $T^{CU}$  di cui al precedente comma.
- 25.3 Le modalità di gestione della perequazione dei ricavi di cui al precedente comma 25.1, nonché la ripartizione del gettito di rete nazionale tra le imprese di trasporto

titolari di rete nazionale, è demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi sottoscritti ai sensi del successivo Articolo 29.

**Articolo 26**

*Perequazione dei ricavi relativi alla rete regionale dei gasdotti*

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

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

- 26.2 La Cassa, attenendosi alle modalità previste nel presente articolo, provvede alla quantificazione e liquidazione, per ciascuna impresa di trasporto di cui al comma 26.1, dei saldi derivanti dall'applicazione dei meccanismi di perequazione.
- 26.3 Ai fini di quanto previsto dal comma 26.2:

- entro il 15 marzo di ciascun anno, ciascuna impresa di trasporto fa pervenire alla Cassa le informazioni necessarie al calcolo dell'ammontare di perequazione di cui al comma 26.1;
- entro il 15 aprile di ciascun anno, la Cassa comunica all'Autorità e a ciascuna impresa di trasporto l'ammontare di perequazione  $T^{CR}$ ;
- entro il 31 maggio di ciascun anno, a valere sul “Conto oneri trasporto”:
  - ciascuna impresa di trasporto provvede a versare alla Cassa quanto dovuto;
  - la Cassa liquida quanto di competenza di ciascuna impresa di trasporto.

**Articolo 27**

*Perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi variabili*

- 27.1 La perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile  $CV_U$  di cui all'Articolo 18 è demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi sottoscritti ai sensi del successivo Articolo 29.

**Articolo 28**

*Perequazione dei ricavi relativi ai corrispettivi per il servizio di misura*

- 28.1 La perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo per il servizio di misura di cui all'Articolo 21 è demandata a specifici accordi di ripartizione dei ricavi sottoscritti ai sensi del successivo Articolo 29.

**Articolo 29**

*Ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto*

- 29.1 Con cadenza annuale, entro 90 giorni dalla data di approvazione delle proposte tariffarie, le imprese di trasporto definiscono, in via contrattuale, le modalità per la

gestione della perequazione dei ricavi di rete nazionale di cui all'Articolo 25, nonché per la ripartizione dei ricavi derivanti dall'applicazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto di cui all'Articolo 17, all'Articolo 18 e all'Articolo 19, e dei ricavi derivanti dall'applicazione del corrispettivo per il servizio di misura di cui all'Articolo 21.

- 29.2 Copia dei contratti di cui al precedente comma 29.1 è trasmessa all'Autorità entro 15 giorni dalla data di stipula.
- 29.3 Qualora i contratti di cui al precedente comma 29.1 non si perfezionino entro il termine ivi previsto, provvede l'Autorità, sentite le imprese interessate.

## **Titolo VII - MECCANISMI CORRETTIVI E DI CONGUAGLIO DEI RICAVI**

### **Articolo 30**

*Definizione dei corrispettivi ai fini dei meccanismi correttivi*

30.1 Ai fini della gestione dei meccanismi correttivi, sono definiti:

- a) un corrispettivo unitario variabile *pro forma*  $CV_{COR}$ , determinato come rapporto tra la componente  $RT_{COR}$  a copertura dei costi operativi, e i volumi di riferimento per la determinazione del corrispettivo  $CV_U$ ;
- b) un corrispettivo unitario variabile *pro forma*  $CV_{APG}$ , determinato come rapporto tra la componente  $RT_{APG}$  a copertura di autoconsumi, perdite di rete e GNC, e i volumi di riferimento per la determinazione del corrispettivo  $CV_U$ ;
- c) un corrispettivo unitario variabile *pro forma*  $CV_{ETS}$ , determinato come rapporto tra la componente  $RT_{ETS}$  a copertura dei costi relativi al sistema di *Emission Trading*, e i volumi di riferimento per la determinazione del corrispettivo  $CV_U$ .

### **Articolo 31**

*Fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto*

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

$$FC_t^{T,CAP} = RT_t^{CAP} - RSC_t - RT_t^{CAP,eff}$$

dove:

- $FC_t^{T,CAP}$ , è il fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto, di competenza dell'anno  $t$ ;
- $RT_t^{CAP}$  è la componente di ricavo di cui al comma 4.2, lettera a), per l'anno  $t$ ;
- $RSC_t$  è la componente di cui al comma 17.1, lettera b), considerata ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto applicate alla capacità per l'anno  $t$ ;
- $RT_t^{CAP,eff}$  è il ricavo conseguito applicando i corrispettivi  $CP_e$  e  $CP_u$  al lordo di eventuali riduzioni operate dall'impresa e non previste dalla presente deliberazione, alle capacità effettivamente conferite per l'anno  $t$ , al lordo di eventuali penali corrisposte dall'impresa di trasporto ai sensi del comma 10.2 della deliberazione 31 luglio 2006, n. 168/06, e al netto dei meccanismi perequativi di cui al precedente Articolo 25 e Articolo 26.

31.2 Nel calcolo dei ricavi effettivi  $RT_t^{CAP,eff}$  si tiene conto anche di eventuali ricavi addizionali riscossi dalla società di trasporto per la fornitura di ulteriori servizi ai

sensi di disposizioni stabilite dal Codice di rete, i cui costi non risultino enucleati dai costi riconosciuti per il servizio di trasporto ai sensi del comma 23.2.

- 31.3 Ai fini del calcolo dei ricavi effettivi, con riferimento all'importo di risoluzione anticipato dei contratti di trasporto di durata pluriennale si considerano gli importi effettivamente riscossi in luogo degli importi fatturati, fermo restante l'obbligo per l'impresa di compiere tutte le azioni volte a ridurre o a contenere il rischio derivante dall'inadempimento dell'utente, secondo un criterio di massima diligenza.

### **Articolo 32**

#### *Fattore correttivo dei ricavi di commodity del servizio di trasporto*

- 32.1 Qualora, rispetto ai volumi di riferimento di cui al comma 18.1, si registrino a consuntivo variazioni eccedenti, in più o in meno, una franchigia pari al 4%, per l'impresa maggiore è determinato il fattore correttivo dei ricavi di *commodity* del servizio di trasporto  $FC_t^{T,COM}$  di competenza dell'anno  $t$  del periodo regolazione mediante la seguente formula:

$$FC_t^{T,COM} = RT_{COR,t} - RT_{COR,t}^{eff}$$

dove:

- $FC_t^{T,COM}$ , è il fattore correttivo dei ricavi di *commodity* del servizio di trasporto, di competenza dell'anno  $t$ ;
- $RT_{COR,t}$  è la componente di ricavo di cui al comma 4.1, lettera d), per l'anno  $t$ , a livello di sistema;
- $RT_{COR,t}^{eff}$  è il ricavo *pro forma* conseguito applicando il corrispettivo *pro forma*  $CV_{COR}$  ai quantitativi prelevati dalla rete, al lordo di eventuali riduzioni operate dall'impresa e non previste dalla presente deliberazione, tenuto conto della franchigia di cui al presente comma.

### **Articolo 33**

#### *Conguaglio delle partite relative ad autoconsumi, perdite e Gas Non Contabilizzato*

- 33.1 Le imprese di trasporto provvedono a versare a Cassa, sul “Fondo per la copertura degli oneri connessi al sistema del bilanciamento del sistema del gas”, secondo le medesime tempistiche di cui al comma 42.1, il gettito determinato sulla base del corrispettivo *pro forma*  $CV_{APG}$  applicato ai quantitativi prelevati dalla rete.
- 33.2 Cassa riconosce al Responsabile del bilanciamento, con cadenza mensile, tramite il meccanismo di neutralità del TIB:
- a) i costi sostenuti per l'approvvigionamento del gas a copertura di autoconsumi, perdite e GNC su tutta la rete di trasporto;
  - b) i costi a copertura dei consumi elettrici delle centrali di compressione, inclusi eventuali costi di sbilanciamento.

33.3 Ai fini dei riconoscimenti dei costi di cui al precedente comma 33.2, gli autoconsumi di gas delle centrali di compressione *dual fuel* sono valorizzati applicando ai quantitativi giornalieri di gas approvvigionati per la copertura degli autoconsumi il minore tra:

- a) il prezzo giornaliero del gas sul comparto per l'approvvigionamento di gas di sistema ( $P_{AGS}$ ) nell'ambito del Mercato del giorno prima del gas (MGP-GAS);
- b) il prezzo medio giornaliero dell'energia elettrica (PUN medio), moltiplicato per il rapporto tra il rendimento medio dei compressori a gas e il rendimento medio dei compressori elettrici.

Conseguentemente, per ciascun giorno, l'eventuale differenza, se positiva, tra il prezzo di cui alla lettera a) e quello di cui alla lettera b), moltiplicata per i quantitativi di autoconsumo approvvigionati in tale giorno, è sottratta dai costi riconosciuti da Cassa ai sensi del comma 33.2, lettera a).

33.4 Ai fini dei riconoscimenti dei costi di cui al precedente comma 33.2, i consumi elettrici delle centrali di compressione *dual fuel* sono valorizzati applicando ai quantitativi giornalieri di energia elettrica effettivamente consumati il minore tra il minore fra:

- a) il prezzo medio giornaliero dell'energia elettrica (PUN medio);
- b) il prezzo del gas sul comparto per l'approvvigionamento di gas di sistema ( $P_{AGS}$ ) nell'ambito del Mercato del giorno prima del gas (MGP-GAS), moltiplicato per il rapporto tra il rendimento medio dei compressori elettrici e il rendimento medio dei compressori a gas.

33.5 Per ciascuna impresa di trasporto, il conguaglio dei costi derivanti dagli scostamenti tra i quantitativi di perdite riconosciuti e quelli allocati di competenza di ciascun anno  $t$  ( $C^{T,PER}$ ) è determinato sulla base della seguente formula:

$$C^{T,PER} = -(6,86 \text{ €}/MWh \cdot \Delta Q_{t,i})$$

dove  $\Delta Q_{t,i}$  è la differenza, per ciascuna impresa di trasporto  $i$ , tra i quantitativi di perdite allocati nell'anno  $t$  e i quantitativi riconosciuti.

33.6 Per ciascuna impresa di trasporto, il conguaglio dei costi derivanti dagli scostamenti tra i quantitativi di GNC riconosciuti e quelli effettivi di competenza di ciascun anno  $t$  ( $C^{T,GNC}$ ) è determinato come segue:

- a) nel caso in cui i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t$  risultino superiori ai quantitativi di GNC riconosciuti ( $\Delta Q_t > 0$ ), le imprese sono tenute a versare alla Cassa una somma pari a:

$$C^{T,GNC} = -\min (6,86 \text{ €}/MWh \cdot \Delta Q_{t,i}; RM_{COR,t,i})$$

- b) nel caso in cui i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t$  risultino inferiori ai quantitativi di GNC riconosciuti ( $\Delta Q_{t-1} < 0$ ), le imprese sono tenute a ricevere dalla Cassa una somma pari a:

$$C^{T,GNC} = \min \left( -6,86 \text{ €/MWh} \cdot \Delta Q_{t,i}; RM_{COR,t,i} \right)$$

dove:

- $\Delta Q_{t,i}$  è la differenza, per ciascuna impresa di trasporto  $i$ , tra i quantitativi di GNC effettivamente registrati nell'anno  $t$  e i quantitativi di GNC riconosciuti nell'anno  $t$ , di cui al comma 9.2, lettera c);
- $RM_{COR,t,i}$  è la quota di ricavo a copertura dei costi operativi, di cui al comma 13.1, lettera d), per l'anno  $t$ , per ciascuna impresa di trasporto  $i$ .

### **Articolo 34**

#### *Conguaglio delle partite relative agli oneri ETS*

- 34.1 Per ciascuna impresa di trasporto, è definito il conguaglio ( $C^{T,ETS}$ ) di competenza di ciascun anno  $t$ , determinato come differenza tra il gettito determinato sulla base del corrispettivo *pro forma*  $CV_{ETS}$  e il costo riconosciuto a copertura degli oneri ETS rideterminato per tenere conto del valore a consuntivo del *driver* di riferimento utilizzato e del prezzo delle quote ETS.

### **Articolo 35**

#### *Fattore correttivo dei ricavi di misura*

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

$$FC_t^M = RM_t - RM_t^{eff}$$

dove:

- $RM_t$  sono i ricavi di riferimento del servizio di misura, per l'anno  $t$ ;
  - $RM_t^{eff}$  è il ricavo effettivamente conseguito in esito all'applicazione dei corrispettivi  $CM_t$  e  $CM_{CF}^{pdr}$  al lordo di eventuali riduzioni operate dall'impresa e non previste dalla presente deliberazione, al netto dei meccanismi perequativi di cui al precedente Articolo 28.
- 35.2 Nel calcolo dei ricavi effettivi  $RM_t^{eff}$  si tiene conto anche di eventuali ricavi addizionali riscossi dalla società di trasporto per la fornitura di ulteriori servizi ai sensi di disposizioni stabilite dal Codice di rete, i cui costi non risultino enucleati dai costi riconosciuti per il servizio di misura sulla rete di trasporto ai sensi del comma 23.2.

### **Articolo 36**

#### *Regolazione delle spettanze relative ai fattori correttivi e dei conguagli*

- 36.1 Entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di competenza e contestualmente all'invio delle informazioni di cui al comma 40.1, le imprese di trasporto comunicano all'Autorità l'ammontare dei fattori correttivi e dei conguagli di cui al presente Titolo VII, e le informazioni utilizzate per il calcolo, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia.
- 36.2 In sede di determinazione dei corrispettivi per l'anno successivo a quello di presentazione delle proposte tariffarie, ai sensi del comma 37.5, l'Autorità approva l'ammontare dei fattori correttivi e dei conguagli di cui al presente Titolo VII per ciascuna impresa di trasporto, dandone separata evidenza.
- 36.3 Entro il 30 giugno di ciascun anno, la Direzione Infrastrutture Energia dell'Autorità comunica alla Cassa l'ammontare dei fattori correttivi e dei conguagli di cui al presente Titolo VII per ciascuna impresa di trasporto, contestualmente alla comunicazione di cui al comma 37.6.
- 36.4 Entro il 31 luglio di ciascun anno, le imprese di trasporto e la Cassa provvedono a regolare le spettanze relative ai fattori correttivi dei ricavi e ai conguagli a valere sul "Conto oneri trasporto".
- 36.5 Nel caso in cui le disponibilità del "Conto oneri trasporto" non siano sufficienti a liquidare quanto di spettanza di ogni impresa di trasporto, la Cassa effettua pagamenti *pro quota* rispetto agli importi vantati dalle medesime imprese, fino a concorrenza delle disponibilità del conto suddetto. Nel caso in cui tale liquidazione non possa essere completata entro 3 mesi dal termine previsto, la Cassa riconosce alle medesime imprese un interesse pari al tasso di riferimento fissato dalla Banca Centrale Europea, con un minimo pari allo 0,5%, calcolato a decorrere dal 1° gennaio del secondo anno successivo a quello a cui si riferiscono gli ammontari di perequazione.
- 36.6 Le imprese di trasporto provvedono altresì a regolare, in via contrattuale, la ripartizione delle somme relative al Fattore correttivo dei ricavi di *commodity* di cui all'Articolo 32.

### **Articolo 36 bis**

#### *Conguaglio tra i ricavi rilevanti ai fini tariffari e i ricavi ammessi*

- 36 bis.1 Con riferimento a ciascun anno del periodo di regolazione (anno *t*), le imprese di trasporto trasmettono all'Autorità, entro il 15 ottobre di ciascun anno successivo (anno *t+1*), le spese effettive dell'anno *t*, la proposta relativa ai ricavi ammessi di cui al comma 3.1, lettera b) relativi al medesimo anno *t*, e l'ammontare dello scostamento tra tali ricavi ammessi e i ricavi di riferimento per le tariffe (c.d. conguaglio *tariff decoupling*), al netto delle partite escluse dall'applicazione dei criteri ROSS, tenuto conto delle eventuali partite di acconto erogate ai sensi del successivo comma 36bis.3.

36 bis.2 L'Autorità approva le proposte di cui al comma precedente entro 60 giorni dal loro ricevimento, comunicando alla Cassa l'ammontare del conguaglio *tariff decoupling*. Le imprese di trasporto e la Cassa provvedono a regolare le spettanze relative a tale partita di conguaglio, a valere sul "Conto oneri trasporto", entro 30 giorni dall'approvazione delle proposte.

36 bis.3 In ciascun anno del periodo di regolazione (anno  $t$ ), in sede di presentazione delle proposte tariffarie per l'anno successivo (anno  $t+1$ ), le imprese di trasporto determinano una partita di acconto dei ricavi ammessi per l'anno in corso (anno  $t$ ), pari allo scostamento tra i ricavi di riferimento per le tariffe per l'anno in corso come approvati, e i medesimi ricavi ricalcolati ai sensi del comma 37.3bis. L'Autorità, in sede di determinazione delle tariffe di trasporto per l'anno  $t+1$ , approva i ricavi di riferimento ricalcolati per l'anno  $t$  ai fini della determinazione degli acconti sui ricavi ammessi per il medesimo anno. Le imprese di trasporto e la Cassa provvedono a regolare le spettanze relative a tale partita di acconto, a valere sul "Conto oneri trasporto", in misura pari al 50% entro il 31 luglio, e per la quota rimanente entro il 31 dicembre del medesimo anno  $t$ .

## **Titolo VIII - APPROVAZIONE DELLE TARIFFE E OBBLIGHI INFORMATIVI**

### **Articolo 37**

#### *Approvazione delle proposte tariffarie e determinazione dei corrispettivi*

- 37.1 Entro il 31 marzo di ogni anno, le imprese di trasporto presentano all'Autorità le proposte tariffarie per l'anno successivo, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia. Le proposte tariffarie devono essere sottoscritte dal legale rappresentante della società che attesti la conformità e riconciliabilità dei dati riportati nella proposta tariffaria con quelli desumibili dai documenti contabili della società, la conformità dei valori indicati con le modalità di valorizzazione a costo storico di primo acquisto o di costruzione nel caso di lavori in economia, senza tenere conto di eventuali rivalutazioni, nonché la pertinenza delle immobilizzazioni e dei contributi in conto capitale dichiarati con l'attività di trasporto e misura del gas naturale. Tali proposte includono:
- a) i ricavi *RT* e *RM* relativi all'anno successivo;
  - b) i corrispettivi specifici di impresa relativi all'anno successivo;
  - c) i quantitativi di gas riconsegnati agli utenti del servizio nell'anno precedente;
  - d) le capacità previste in conferimento nell'anno successivo e nei restanti anni del periodo di regolazione, unitamente ad una stima dei quantitativi di gas previsti in immissione e in prelievo sulla rete di trasporto;
  - e) le distanze dei punti di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti;
  - f) le eventuali proposte di approvazione di corrispettivi per ulteriori servizi, nonché le eventuali istanze di offerta di servizi attraverso l'impiego delle infrastrutture di trasporto per finalità ulteriori rispetto al servizio gas;
  - g) i ricavi *RSC* derivanti dall'applicazione dei corrispettivi di scostamento nei punti di entrata e uscita della rete gasdotti nell'anno *t-2*, incluse le penali corrisposte nel medesimo anno, considerando altresì le partite di conguaglio dei ricavi di scostamento di competenza degli anni precedenti determinate in esito alle sessioni di *settlement* di cui al TISG;
  - h) i ricavi *RT* e *RM* relativi all'anno di presentazione della proposta tariffaria, rideterminati ai sensi del comma 37.3bis.
- 37.2 Le informazioni di cui al precedente comma, lettere d) ed e), sono altresì comunicate dalle imprese di trasporto all'impresa maggiore, entro il medesimo termine.
- 37.3 Le distanze dei punti di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti di cui al precedente comma, lettera e), sono calcolate nel seguente modo:
- a) nel caso di impianti di distribuzione, come media aritmetica delle distanze dei punti di riconsegna che li alimentano;
  - b) nel caso di punti di riconsegna non compresi alla lettera a), come la distanza effettiva di ciascun punto di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti.

37.3bis I ricavi *RT* e *RM* relativi all'anno di presentazione della proposta tariffaria sono rideterminati considerando:

- a) i dati patrimoniali di consuntivo;
- b) la variazione dell'Indice di rivalutazione del capitale e dell'inflazione, sulla base dei valori consuntivati o delle stime più aggiornate a disposizione, in coerenza con i criteri ROSS;
- c) l'eventuale aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale ai sensi del TIWACC;
- d) le quote *slow money* e *fast money* di competenza dell'anno, determinate tenendo conto della spesa effettiva totale, anche stimata, e del tasso di capitalizzazione approvato dall'Autorità ai sensi dell'articolo 43 della deliberazione 497/2023/R/COM.

37.4 Entro il 30 aprile di ogni anno, l'impresa maggiore trasmette all'Autorità un modello tariffario che permetta di calcolare le tariffe di trasporto applicabili per il periodo tariffario successivo e di stimarne la possibile evoluzione oltre tale periodo, unitamente alle seguenti informazioni:

- a) elenco dei punti di entrata e di uscita della rete di trasporto;
- b) rappresentazione grafica della rete di trasporto;
- c) entità della riduzione applicata ai corrispettivi di capacità per la capacità di trasporto interrompibile;
- d) volumi di gas naturale immessi nella rete di trasporto nell'anno precedente l'anno di presentazione della proposta tariffaria.

Tale modello include le distanze tra i punti di entrata e i punti di uscita, nonché le capacità previste in conferimento nell'anno successivo e nei restanti anni del periodo di regolazione, con riferimento all'intero perimetro della rete di trasporto, anche sulla base dei dati relativi alle altre imprese di trasporto.

37.4bis Entro il 30 aprile di ogni anno, contestualmente alla trasmissione del modello tariffario e delle informazioni di cui al comma 37.4, l'impresa maggiore trasmette alla Cassa la stima dei quantitativi di gas previsti in immissione e in prelievo sulla rete di trasporto, a livello di sistema, per l'anno successivo.

37.4ter Entro il 31 ottobre di ogni anno, l'impresa maggiore di trasporto invia all'Autorità e alla Cassa un aggiornamento della stima di cui al precedente comma 37.4bis.

37.5 Entro il 31 maggio di ogni anno, l'Autorità valuta le proposte tariffarie di cui al precedente comma 37.1 e provvede a determinare, sulla base dei criteri di cui al presente provvedimento, i corrispettivi di cui al Titolo IV e al Titolo V relativi all'anno successivo.

37.6 Entro 30 giorni dalla data di approvazione dei corrispettivi da parte dell'Autorità, la Direzione Infrastrutture Energia dell'Autorità provvede a comunicare alla Cassa e a ciascuna impresa di trasporto i corrispettivi unitari specifici d'impresa approvati ai sensi del presente articolo.

37.7 Le proposte di cui al precedente comma 37.1 si intendono approvate qualora l'Autorità non si pronunci in senso contrario entro 60 giorni dal loro ricevimento. Tali termini si intendono sospesi nel caso in cui vengano richiesti ulteriori approfondimenti.

### **Articolo 38**

#### *Pubblicazione dei corrispettivi e delle informazioni rilevanti*

38.1 Entro il 31 maggio di ogni anno, contestualmente alla determinazione dei corrispettivi di cui al precedente comma 37.5, l'Autorità rende disponibili sul proprio sito internet:

- a) i corrispettivi di cui al Titolo IV e al Titolo V;
- b) le informazioni di cui all'articolo 29 del Regolamento 460/2017;
- c) le informazioni di cui all'articolo 30 del Regolamento 460/2017, incluso il modello tariffario semplificato di cui al comma 0 integrato sulla base dei dati e delle informazioni di cui alle proposte tariffarie approvate;
- d) le informazioni di cui all'Allegato I, paragrafo 1, punti 2-4, del Regolamento (UE) 2024/1789 non ricomprese nelle informazioni di cui alla precedente lettera c).

38.2 Le informazioni di cui al precedente comma 38.1 sono altresì rese disponibili dall'impresa maggiore sul proprio sito internet, entro il trentesimo giorno precedente l'asta annuale per la capacità annua. Tali informazioni sono rese disponibili secondo le modalità e i principi di cui all'articolo 31 del Regolamento 460/2017, ossia devono essere accessibili al pubblico, gratuite, e pubblicate:

- a) in una forma che ne consenta una facile consultazione;
- a) in modo da essere chiare e facilmente accessibili e su base non discriminatoria;
- b) in un formato scaricabile;
- c) anche in lingua inglese.

38.3 Entro 15 giorni dalla data di approvazione delle tariffe da parte dell'Autorità, le imprese di trasporto rendono disponibili sul proprio sito internet:

- a) i corrispettivi di cui al precedente Titolo IV e Titolo V;
- b) la distanza di ciascun punto di riconsegna dalla rete nazionale di gasdotti calcolata ai sensi del comma 37.2.

38.4 Per i punti di interconnessione, l'impresa maggiore pubblica, sulla piattaforma di cui all'allegato I, punto 3.1.1, paragrafo 1, lettera h), del Regolamento 715/2009, le informazioni di cui all'articolo 31, paragrafo 2 del Regolamento 460/2017, secondo quanto disposto dal paragrafo 3 del medesimo articolo.

38.5 Le imprese di trasporto pubblicano ogni anno, in un'apposita sezione del loro sito internet, le informazioni di cui all'Allegato I, paragrafo 1, punto 5, del Regolamento (UE) 2024/1789, relativamente all'ultimo anno per cui sono disponibili i dati di

consuntivo, secondo le tempistiche di cui al comma 38.1 e le modalità di cui al comma 38.2.

### **Articolo 39**

#### *Obblighi informativi in materia di investimenti*

- 39.1 Entro il 31 marzo di ogni anno, contestualmente alla presentazione della proposta tariffaria di cui al comma 37.1, le imprese di trasporto comunicano all'Autorità, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia dell'Autorità:
  - a) gli investimenti e le dismissioni effettuati nell'anno precedente, riportati nei bilanci sottoposti a revisione contabile, distinti per categoria di cespiti e per le tipologie di investimento individuate all'Articolo 6;
  - b) gli investimenti programmati per i 4 anni successivi mediante un prospetto riportante l'illustrazione degli obiettivi, dei costi e dei tempi di realizzazione delle opere, distinti per le tipologie di investimento individuate all'Articolo 6;
  - c) le dismissioni programmate per i 4 anni successivi, con illustrazione dei motivi e della valutazione dei cespiti dismessi;
  - d) la documentazione comprovante i costi compensativi e ambientali sostenuti nell'anno precedente per la realizzazione di ciascun investimento, unitamente agli atti autorizzativi e ai provvedimenti derivanti dalla normativa nazionale o locale o, qualora presenti, agli accordi sottoscritti con gli enti locali, per la realizzazione delle opere compensative;
  - e) l'andamento dei costi medi di investimento a livello aggregato, suddivisi per tipologia di investimento e anno di realizzazione;
  - f) l'evoluzione delle immobilizzazioni in corso negli ultimi 6 anni e stimata per i successivi 4 anni, monitorando il tempo di permanenza come immobilizzazioni in corso.
- 39.2 Con riferimento agli investimenti entrati in esercizio nell'anno precedente e in corso di realizzazione, ai fini delle valutazioni di efficienza ed economicità di cui ai commi 5.2 e 5.3, le imprese di trasporto trasmettono, entro il medesimo termine di cui al precedente comma 39.1, le informazioni di cui all'articolo 3, comma 3 e le analisi economiche di cui all'articolo 10 dei Requisiti minimi di Piano.

### **Articolo 40**

#### *Obblighi informativi in materia di attestazione dei ricavi*

- 40.1 Entro il 30 aprile di ogni anno le imprese di trasporto comunicano all'Autorità, utilizzando la modulistica predisposta dalla Direzione Infrastrutture Energia dell'Autorità, una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante e certificata da una società di revisione iscritta nel Registro dei Revisori legali istituito ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39, riportante l'attestazione dei ricavi conseguiti nell'anno precedente.

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

**Articolo 41**

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

41.1 Sono istituite le seguenti componenti tariffarie, addizionali rispetto alla tariffa di trasporto di cui all’Articolo 14, a copertura degli oneri di carattere generale del sistema gas:

- a) il corrispettivo unitario variabile  $CRV^{FG}$ , espresso in euro/Smc, a copertura degli oneri derivanti dall’applicazione del fattore di copertura dei ricavi per il servizio di rigassificazione del Gnl;
- b) la componente tariffaria  $GS_T$ , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri per la compensazione delle agevolazioni tariffarie ai clienti del settore gas in stato di disagio;
- c) la componente tariffaria  $RE_T$ , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri per misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale nonché degli oneri derivanti dalle disposizioni di cui agli articoli 22 e 32 del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28;
- d) la componente tariffaria  $UG_{3T}$ , espressa in euro/Smc a copertura degli importi di morosità riconosciuti ai fornitori transitori ai sensi dell’articolo 3 della deliberazione dell’Autorità 12 settembre 2012, 363/2012/R/GAS;
- e) la componente tariffaria  $CRV^I$ , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri per il contenimento dei consumi di gas e, per una quota parte identificata dalla sottocomponente  $CRV^{INN}$ , a copertura degli oneri per la sperimentazione di utilizzi innovativi delle reti gas di cui alla deliberazione 2 agosto 2022, 404/2022/R/GAS;
- f) la componente tariffaria  $CRV^{OS}$ , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri derivanti dall’applicazione del fattore correttivo dei ricavi di riferimento per il servizio di stoccaggio, volto ad assicurare la parziale copertura dei costi riconosciuti per tale servizio anche in caso di una sua valorizzazione al di sotto del ricavo tariffario ammissibile, nonché del conguaglio dei costi di ripristino;
- g) la componente tariffaria  $CRV^{BL}$ , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri connessi al sistema del bilanciamento del sistema gas;
- h) la componente tariffaria  $CRV^{ST}$ , espressa in euro/Smc, a copertura degli oneri connessi al *settlement gas*;
- i) la componente tariffaria  $CRV^{CS}$ , espressa in euro/Smc, a copertura dei costi per la disponibilità di stoccaggio strategico di cui all’articolo 22 della Regolazione in materia di garanzia di libero accesso al servizio di stoccaggio del gas naturale (RAST).

41.2 L'impresa di trasporto applica agli utenti del servizio di trasporto, come componenti addizionali della tariffa di trasporto di cui all'Articolo 14:

- a) le componenti tariffarie  $GSt$  e  $UG_{3T}$  di cui al precedente comma 41.1, rispettivamente lettere b) e d), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti;
- b) la componente tariffaria  $RE_T$  di cui al precedente comma 41.1, lettera c), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti, in maniera differenziata per le classi di agevolazione di cui al comma 2.3 dell'Allegato A alla deliberazione 2 novembre 2022, 541/2022/R/GAS; tale componente è composta dai seguenti elementi:
  - i)  $RE_T^{IG}$  per la copertura degli oneri relativi alle misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale ad eccezione degli oneri derivanti dalle disposizioni di cui all'articolo 22 e all'articolo 32 del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, come prevista dall'articolo 32, lettera d), del decreto 21 dicembre 2021, n. 541; tale elemento è applicato in misura ridotta ai punti di riconsegna nella titolarità di imprese a forte consumo di gas naturale;
  - ii)  $RE_{TG}$  per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione in misura ridotta dell'elemento  $RE_T^{IG}$  di cui alla precedente lettera a); tale elemento è applicato ai punti di riconsegna che non sono nella titolarità di imprese a forte consumo di gas naturale;
  - iii)  $RE_{Tmin}$  per la copertura degli oneri relativi alle finalità di cui agli articoli 22 e 32 del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28; tale elemento è applicato indistintamente a tutti i punti di riconsegna;
- c) le componenti tariffarie  $CRV^{ST}$  e  $CRV^{CS}$  di cui al precedente comma 41.1, rispettivamente lettere h) e i), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione;
- d) le componenti tariffarie  $CRV^{FG}$ ,  $CRV^{OS}$  e  $CRV^{BL}$ , di cui al precedente comma 41.1, rispettivamente lettere a), f) e g), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione e a quelli che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti;
- e) la componente tariffaria  $CRV'$ , di cui al precedente comma 41.1, lettera e), ai quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti, ad esclusione dei punti di riconsegna che alimentano clienti finali termoelettrici, e nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione.

## **Articolo 42**

### *Destinazione del gettito delle componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto*

42.1 Con cadenza mensile, entro il 15° giorno del secondo mese successivo a quello in cui è avvenuta la fatturazione, le imprese di trasporto versano alla Cassa:

- a) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile  $CRV^{FG}$  sul “Conto oneri impianti di rigassificazione” di cui alla Regolazione tariffaria per il servizio di rigassificazione di gas naturale liquefatto (RTDG);
- b) il gettito derivante dall'applicazione della componente tariffaria  $GS_T$  sul “Conto per la compensazione delle agevolazioni tariffarie ai clienti del settore gas in stato di disagio”, di cui alla Regolazione delle tariffe dei servizi di distribuzione e misura del gas (RTDG);
- c) il gettito derivante dall'applicazione della componente tariffaria  $RE_T$  sul “Fondo per misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale”, di cui alla RTDG, sul “Fondo di garanzia a sostegno della realizzazione di reti di teleriscaldamento”, di cui alla RTDG, e sul “Conto per lo sviluppo tecnologico e industriale”, di cui al TIT;
- d) il gettito derivante dall'applicazione della componente tariffaria  $UG_{3T}$  sul “Conto oneri per il servizio di *default* sulla rete di trasporto” di cui all'articolo 6 della deliberazione dell'Autorità 12 settembre 2012, 363/2012/R/GAS e s.m.i.;
- e) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile  $CRV^I$  sul “Fondo per la promozione dell'interrompibilità del sistema gas” di cui al punto 2 della deliberazione dell'Autorità 29 dicembre 2005, n. 297/05, al netto del gettito associabile alla sottocomponente  $CRV^{INV}$ , destinato al “Fondo per la sperimentazione di utilizzi innovativi delle reti gas” di cui alla deliberazione 2 agosto 2022, 404/2022/R/GAS;
- f) il gettito derivante dall'applicazione dei corrispettivi unitari variabili  $CRV^{OS}$  e  $CRV^{CS}$  sul “Conto oneri stoccaggio” di cui al RAST;
- g) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile  $CRV^{BL}$  sul “Fondo per la copertura degli oneri connessi al sistema del bilanciamento del sistema del gas” di cui alla deliberazione ARG/gas 155/11;
- h) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile  $CRV^{ST}$  sul “Fondo per la copertura degli oneri connessi al sistema di *settlement gas*” di cui al TISG.

42.2 Entro il medesimo termine di cui al precedente comma 42.1, le imprese di trasporto trasmettono alla Cassa le informazioni relative all'applicazione delle componenti addizionali della tariffa di trasporto, con indicazione dei periodi di competenza, dei corrispettivi unitari applicati e dei quantitativi di gas riconsegnati.

- 42.3 La Cassa destina gli importi derivanti dall'applicazione della componente  $RE_T$  in quota parte al “Fondo per misure ed interventi per il risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel settore del gas naturale” di cui alla RTDG, in quota parte al “Fondo di garanzia a sostegno della realizzazione di reti di teleriscaldamento”, di cui alla RTDG e in quota parte al “Conto per lo sviluppo tecnologico e industriale” di cui al TIT, in funzione delle aliquote pubblicate dall'Autorità nel rispetto del principio di competenza.
- 42.4 L'impresa maggiore trasmette alla Cassa i quantitativi di gas riconsegnati, su base mensile, nei punti di riconsegna che alimentano clienti finali diretti allacciati alle reti regionali di gasdotti, nei punti di riconsegna che alimentano le reti di distribuzione, nonché presso i punti di interconnessione con altre imprese di trasporto, anche al fine di consentire alla medesima Cassa di monitorare la correttezza dei versamenti di cui al comma 42.1.

### **Articolo 43**

#### *Modalità di determinazione ed aggiornamento delle componenti tariffarie addizionali della tariffa di trasporto*

- 43.1 Il valore delle componenti tariffarie addizionali di cui all'Articolo 41 è determinato con specifici provvedimenti dell'Autorità e può essere aggiornato anche in corso d'anno, con cadenza trimestrale.
- 43.2 Il valore delle componenti tariffarie addizionali di cui all'Articolo 41 è di norma aggiornato con almeno due trimestri di anticipo rispetto alla sua entrata in vigore.

**Tabella 1 - Durata convenzionale tariffaria delle categorie di cespiti**

<b>Categoria di cespiti</b>	<b>Durata convenzionale (anni)</b>
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	50
Interventi per il mantenimento in esercizio	15
Centrali di compressione	20
Impianti di regolazione e riduzione della pressione	20
Misuratori	20
Misuratori clienti finali	20
Sistemi informativi	5
Immobilizzazioni materiali (macchine d'ufficio, automezzi, telefoni cellulari)	5
Altre immobilizzazioni materiali	10
Immobilizzazioni immateriali	5
Terreni	-

**Tabella 2 – Indice di rivalutazione del capitale**

<b>Anno</b>	<b>Deflatore</b>	<b>Anno</b>	<b>Deflatore</b>	<b>Anno</b>	<b>Deflatore</b>
<b>1959</b>	36,9861	<b>1981</b>	4,0444	<b>2003</b>	1,4000
<b>1960</b>	35,5015	<b>1982</b>	3,5143	<b>2004</b>	1,3629
<b>1961</b>	34,2633	<b>1983</b>	3,1498	<b>2005</b>	1,3234
<b>1962</b>	32,8675	<b>1984</b>	2,8853	<b>2006</b>	1,2885
<b>1963</b>	30,4021	<b>1985</b>	2,6462	<b>2007</b>	1,2568
<b>1964</b>	29,1290	<b>1986</b>	2,5486	<b>2008</b>	1,2172
<b>1965</b>	29,0371	<b>1987</b>	2,4418	<b>2009</b>	1,1818
<b>1966</b>	28,2558	<b>1988</b>	2,3131	<b>2010</b>	1,1818
<b>1967</b>	27,3271	<b>1989</b>	2,1944	<b>2011</b>	1,1552
<b>1968</b>	26,7122	<b>1990</b>	2,0581	<b>2012</b>	1,1226
<b>1969</b>	25,2238	<b>1991</b>	1,9444	<b>2013</b>	1,1071
<b>1970</b>	22,1990	<b>1992</b>	1,8700	<b>2014</b>	1,0983
<b>1971</b>	21,0805	<b>1993</b>	1,8014	<b>2015</b>	1,0951
<b>1972</b>	20,4092	<b>1994</b>	1,7418	<b>2016</b>	1,0918
<b>1973</b>	17,0297	<b>1995</b>	1,6744	<b>2017</b>	1,0918
<b>1974</b>	13,1403	<b>1996</b>	1,6272	<b>2018</b>	1,0853
<b>1975</b>	11,2087	<b>1997</b>	1,5846	<b>2019</b>	1,0799
<b>1976</b>	9,3679	<b>1998</b>	1,5554	<b>2020</b>	1,0692
<b>1977</b>	7,9783	<b>1999</b>	1,5375	<b>2021</b>	1,0649
<b>1978</b>	7,0455	<b>2000</b>	1,4938	<b>2022</b>	1,0420
<b>1979</b>	6,1259	<b>2001</b>	1,4631	<b>2023</b>	1,0000
<b>1980</b>	4,9442	<b>2002</b>	1,4219		

**Tabella 3 – Percentuali di degrado servizio di trasporto**

Anno	Fabbricati	Metanod. (condotte e derivazioni)	Centrali di spinta	Impianti di regolazione e riduzione della pressione	Sistemi informativi	Immob. materiali (macchine d'ufficio, automezzi, telefoni cellulari)	Interventi per manten. in esercizio	Altre immob. materiali	Immob. immateriali
Fino a 1976	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1977	99,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1978	97,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1979	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1980	93,00%	98,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1981	91,00%	95,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1982	89,00%	93,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1983	87,00%	90,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1984	85,00%	88,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1985	83,00%	85,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1986	81,00%	83,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1987	79,00%	80,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1988	77,00%	78,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1989	75,00%	75,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1990	73,00%	73,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1991	71,00%	70,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1992	69,00%	68,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1993	67,00%	65,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1994	65,00%	63,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1995	63,00%	60,50%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1996	61,00%	58,00%	100,00%	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1997	59,00%	55,50%	100,00%	97,50%	100,00%			100,00%	100,00%
1998	57,00%	53,00%	100,00%	95,00%	100,00%			100,00%	100,00%
1999	55,00%	50,50%	100,00%	92,50%	100,00%			100,00%	100,00%
2000	53,00%	48,00%	100,00%	90,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2001	51,00%	45,50%	100,00%	87,50%	100,00%			100,00%	100,00%
2002	49,00%	43,00%	100,00%	85,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2003	47,00%	40,50%	95,00%	82,50%	100,00%			100,00%	100,00%
2004	45,00%	38,00%	90,00%	80,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2005	42,50%	35,50%	85,00%	77,50%	100,00%			100,00%	100,00%
2006	40,00%	33,00%	80,00%	75,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2007	37,50%	30,50%	75,00%	72,50%	100,00%			100,00%	100,00%
2008	35,00%	28,00%	70,00%	70,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2009	32,50%	26,00%	65,00%	65,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2010	30,00%	24,00%	60,00%	60,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2011	27,50%	22,00%	55,00%	55,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2012	25,00%	20,00%	50,00%	50,00%	100,00%			100,00%	100,00%
2013	22,50%	18,00%	45,00%	45,00%	100,00%			90,00%	100,00%
2014	20,00%	16,00%	40,00%	40,00%	100,00%			80,00%	100,00%
2015	17,50%	14,00%	35,00%	35,00%	100,00%			70,00%	100,00%
2016	15,00%	12,00%	30,00%	30,00%	100,00%			60,00%	100,00%
2017	12,50%	10,00%	25,00%	25,00%	100,00%			50,00%	100,00%
2018	10,00%	8,00%	20,00%	20,00%	80,00%	80,00%		40,00%	80,00%
2019	7,50%	6,00%	15,00%	15,00%	60,00%	60,00%		30,00%	60,00%
2020	5,00%	4,00%	10,00%	10,00%	40,00%	40,00%		20,00%	40,00%
2021	2,50%	2,00%	5,00%	5,00%	20,00%	20,00%		10,00%	20,00%
2022	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		0,00%	0,00%
2023	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

**Tabella 4 – Percentuali di degrado servizio di misura**

Anno	Fabbricati	Misuratori	Misuratori clienti finali	Sistemi informativi	Immob. materiali (macchine d'ufficio, automezzi, telefoni cellulari)	Altre immob. materiali	Immob. immateriali
Fino a 1976	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1977	99,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1978	97,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1979	95,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1980	93,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1981	91,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1982	89,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1983	87,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1984	85,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1985	83,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1986	81,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1987	79,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1988	77,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1989	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1990	73,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1991	71,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1992	69,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1993	67,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1994	65,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1995	63,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1996	61,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1997	59,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1998	57,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
1999	55,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2000	53,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2001	51,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2002	49,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2003	47,00%	95,00%	95,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2004	45,00%	90,00%	90,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2005	42,50%	85,00%	85,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2006	40,00%	80,00%	80,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2007	37,50%	75,00%	75,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2008	35,00%	70,00%	70,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2009	32,50%	65,00%	65,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2010	30,00%	60,00%	60,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2011	27,50%	55,00%	55,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2012	25,00%	50,00%	50,00%	100,00%		100,00%	100,00%
2013	22,50%	45,00%	45,00%	100,00%		90,00%	100,00%
2014	20,00%	40,00%	40,00%	100,00%		80,00%	100,00%
2015	17,50%	35,00%	35,00%	100,00%		70,00%	100,00%
2016	15,00%	30,00%	30,00%	100,00%		60,00%	100,00%
2017	12,50%	25,00%	25,00%	100,00%		50,00%	100,00%
2018	10,00%	20,00%	20,00%	80,00%	80,00%	40,00%	80,00%
2019	7,50%	15,00%	15,00%	60,00%	60,00%	30,00%	60,00%
2020	5,00%	10,00%	10,00%	40,00%	40,00%	20,00%	40,00%
2021	2,50%	5,00%	5,00%	20,00%	20,00%	10,00%	20,00%
2022	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2023	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

**Tabella 5 – Fattori di emissione efficienti**

	Livello di pressione massima effettivamente raggiunta nell'esercizio della rete (P)		Unità di misura
	P<12 bar	P>12 bar	
<b>Emissioni Fuggitive</b>			
Pipeline	4,3	43	Smc/km/a
Nodi	-	12.050	Smc/sorgente/a
Stazioni PIG	-	3.382	Smc/sorgente/a
Stazione R&R <sup>1</sup>	-	6.156	Smc/sorgente/a
Centrali di compressione	-	1.425	Smc/MW/a
Stazioni di Regolazione e Misura (REMI) <sup>1,2</sup>	102,8	1.028	Smc/sorgente/a
<b>Emissioni Pneumatiche</b>			
Rete (valvole ad azionamento pneumatico)	13,6	136	Smc/sorgente/a
Stazioni R&R	-	8.053	Smc/sorgente/a
Centrali di compressione	-	390	Smc/MW/a
Impianto per la misura della composizione gas	157,0	1.570	Smc/sorgente/a
<b>Emissioni da Ventato</b>			
Rete, R&R e REMI	11,9	119	Smc/km/a
Centrali	-	1.148	Smc/MW/a

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

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

**Tabella 6 - Coefficienti moltiplicativi da applicare ai corrispettivi di capacità riproporzionati su base giornaliera**

Prodotto di capacità infrannuale	Moltiplicatore					
	Punti di entrata transfrontalieri	Punti di uscita transfrontalieri	Punti di riconsegna termoelettrici	Punti di riconsegna industriali	Punti di riconsegna city gate	Altri punti di uscita / riconsegna
Semestrale	1,1	1,1	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
Trimestrale	1,2	1,2	1,85	1,2	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
Mensile	1,3	1,3	2 <sup>(1)</sup>	1,3	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
Giornaliero	1,5	1,5	7 <sup>(1)</sup>	1,7	<sup>(2)</sup>	<i>n.d.</i>
Infragiornaliero	1,5	1,5	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>

“*n.d.*”: Prodotto di capacità infrannuale non disponibile.

(1) Disciplinato nell’ambito della deliberazione 512/2017/R/GAS, punto 1, lettere b) e c).

(2) Cfr. Criterio di calcolo di cui al comma 15.2. Ai sensi del comma 4.1 della deliberazione 72/2023/R/GAS, in prima applicazione, per il periodo 1° ottobre 2023 – 30 settembre 2024 il coefficiente moltiplicativo è posto uguale a 4.