

# **CRITERI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO E MISURA DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE (5PRT)**

**DCO 512/2018/R/gas**

*Milano, 5 dicembre 2018 – Centro Congressi FAST*

**Marco La Cognata**  
Direzione Infrastrutture, Energia e *Unbundling*

# Agenda

- 1. Introduzione**
- 2. Determinazione dei ricavi riconosciuti**
- 3. Determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto**
- 4. Ulteriori aspetti relativi ai criteri di allocazione del costo del servizio di trasporto**
- 5. Articolazione tariffaria del servizio di misura del trasporto**
- 6. Meccanismi perequativi e correttivi dei ricavi**
- 7. Analisi e simulazioni**



**1**

**INTRODUZIONE**



# Codice TAR

- Per il 5PRT è necessario recepire nell'ordinamento tariffario nazionale le disposizioni del Regolamento (UE) n. 460/2017 (Codice TAR)
- Il Codice TAR stabilisce criteri specifici per la determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi offerti dalle imprese di trasporto
- Inoltre, il Codice TAR definisce prescrizioni specifiche sulle modalità e le tempistiche del processo di consultazione, incluso:
  - l'obbligo di trasmettere all'ACER il documento finale di consultazione, al fine di consentire alla medesima di esprimere un parere
  - l'obbligo di consultare le Autorità di tutti gli Stati membri direttamente connessi su sconti, moltiplicatori e fattori stagionali
  - l'obbligo di pubblicare le tariffe dell'anno  $t$  (2020) con sufficiente anticipo rispetto ai conferimenti di capacità (per Italia, entro il 31 maggio 2019)

# Inquadramento procedurale

Delibera 82/2017/R/gas: avvio di procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità per il servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT)

<b>DCO 413/2017/R/gas</b>	Principali linee di intervento per il 5PRT
<b>DCO 182/2018/R/gas</b>	Orientamenti iniziali in materia di metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione del costo riconosciuto
<b>DCO 347/2018/R/gas</b>	Orientamenti iniziali in materia di criteri per la determinazione dei ricavi riconosciuti
<b>DCO 420/2018/R/gas</b>	Orientamenti iniziali in materia di qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT
<b>DCO 512/2018/R/gas</b>	Criteri di regolazione tariffaria per il 5PRT

<b>17 dicembre 2018</b>		Termine per l'invio delle osservazioni alla presente consultazione
<b>17 febbraio 2019</b>		Termine per l'invio da parte di ACER dell'Analisi sul DCO 5PRT
<b>Febbraio-Marzo 2019</b>	<b>Delibera</b>	Definizione dei criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT, inclusa la definizione di sconti, moltiplicatori e fattori stagionali per l'anno 2020 ai sensi dell'art. 28 del Codice TAR
<b>Febbraio 2019</b>	<b>DCO</b>	Consultazione su criteri di regolazione della qualità per il 5PRT
<b>Aprile 2019</b>	<b>DCO</b>	Consultazione su riforma assetto del servizio di misura del trasporto del gas
<b>Maggio 2019</b>	<b>Delibera</b>	Approvazione proposte tariffarie e pubblicazione informazioni art. 29 e 30 del Codice TAR per l'anno 2020
<b>Luglio 2019</b>	<b>Delibera</b>	Definizione dei criteri di regolazione della qualità per il 5PRT



**2**

**DETERMINAZIONE DEI  
RICAVI RICONOSCIUTI**



# Capitale investito riconosciuto

Sostanziale continuità con i principi generali attualmente in vigore

MA



## INTEGRAZIONE REGOLAZIONE TARIFFARIA – VALUTAZIONI PIANI DI SVILUPPO

**Se  $B < C$ , ammettere un intervento al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici monetizzati**

(Conferma disposizioni deliberazione 689/2017/R/GAS, inclusa clausola di salvaguardia)

## MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI E DEI COSTI DI INVESTIMENTO

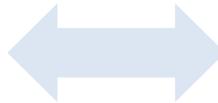
**Gestori rendono disponibile, dal 2020, un Rapporto (Addendum ai PdS) che confronti**

**OUTPUT  
CONSEGUITI**



**OUTPUT DICHIARATI NEL  
PDS E UTILIZZATI PER ACB**

**COSTI  
SOSTENUTI**



**COSTI DICHIARATI NEL  
PDS E UTILIZZATI PER ACB**

**Sperimentazioni di incentivi all'efficientamento delle spese di investimento, con riferimento al calcolo delle maggiorazioni del tasso di remunerazione riconosciute a titolo di incentivo**

# Capitale investito riconosciuto

- **Lag regolatorio**

- Inclusionione degli incrementi patrimoniali di pre-consuntivo ( $t-1$ ) nei ricavi ai fini della determinazione dei corrispettivi tariffari per l'anno  $t$
- Regolazione degli scostamenti a valere sui fattori correttivi

- **Immobilizzazioni in corso**

- Inclusionione di una componente a copertura degli oneri finanziari inerenti alle immobilizzazioni in corso, calcolata come

$$\left[ \begin{array}{c} \text{VALORE DELLE} \\ \text{IMMOBILIZZAZIONI IN} \\ \text{CORSO} \end{array} \right] \times \left[ \begin{array}{c} \text{TASSO DI REMUNERAZIONE} \\ \text{ASSUMENDO UN RAPPORTO} \\ \text{D/E PARI A 4} \end{array} \right]$$

- **Capitale circolante netto**

- Conferma 0,8% di Attivo immobilizzato lordo

- **Poste rettificative e incentivi per ottenimento dei contributi**

- No deduzione contributi ai fini calcolo quota incentivo
- Ulteriori disposizioni incentivanti

# Rischio sistematico $\beta$ ai fini della determinazione del WACC

- **Parametro  $\beta$** : esprime il **rischio di settore**, calcolato come coefficiente di correlazione tra rendimento atteso del mercato azionario (rispetto a un indice di riferimento nazionale o a Eurostoxx 600) e rendimento atteso del capitale di rischio per un campione rappresentativo di imprese (periodo considerato: 2014 – 2017)
- Da analisi **non risulta evidenza di aumento della rischiosità media di settore**
- Poiché l'attuale valore (0,364) **rientra risulta in linea con i valori che emergono dalle stime**, è possibile mantenere il  $\beta$  sostanzialmente in linea con quello attuale

Stima campione «di controllo»<sup>(\*)</sup>

2014-2017	<i>βasset adjusted rispetto a indice nazionale</i>	<i>βasset adjusted rispetto a Euro stoxx 600</i>
Snam	0,372	0,417
Terna	0,277	0,328
National Grid	0,305	0,249
REN	0,291	0,294
Enagas	0,299	0,326
Elia	0,363	0,346
Red Electrica	0,310	0,327
Fluxys	0,151	0,152
<i>Media</i>	0,296	0,305
<i>Media senza Fluxys</i>	0,317	0,327

<sup>(\*)</sup> Imprese con livelli omogenei di rischio

Stima campione «allargato»

2014-2017	<i>βasset adjusted rispetto a indice nazionale</i>	<i>βasset adjusted rispetto a Euro stoxx 600</i>
Engie	0,710	0,754
OMV	0,817	0,740
EnBW	0,180	0,187
Snam	0,372	0,417
Terna	0,277	0,328
National Grid	0,305	0,249
REN	0,291	0,294
Enagas	0,299	0,326
Elia	0,363	0,346
Red Electrica	0,310	0,327
Fluxys	0,151	0,152
<i>Media</i>	0,371	0,375
<i>Media senza Fluxys</i>	0,393	0,397

# Quota di ammortamento

## • Conferma dei criteri generali e delle attuali vite utili regolatorie dei cespiti

Categoria di cespiti	Durata convenzionale (anni)
Terreni	-
Fabbricati	40
Metanodotti (condotte e derivazioni)	50
Centrali di compressione	20
Impianti di regolazione e riduzione della pressione	20
Misuratori	20
Sistemi informativi	5
Altre immobilizzazioni materiali	10
Immobilizzazioni immateriali	5
Immobilizzazioni in corso	-

Considerazioni da Studio FROG (CEER)

- Nel lungo periodo: possibile contrazione dei consumi di gas naturale -> “*stranded asset*”
- -> **Ridurre vite utili regolatorie** per accelerare restituzione del capitale investito ed evitare sussidi intertemporali tra utenti della rete
- MA nel medio periodo il ruolo delle infrastrutture del trasporto gas non è in discussione
  - nuovi utilizzi per sviluppo soluzioni tecnologiche innovative integrate gas-elettrico e immissione in rete *green gas*
  - accorciamento vite utili potrebbe rendere fase di transizione più onerosa



**CONFERMA DELLE ATTUALI VITE UTILI**

## • **Trattamento dei cespiti ammortizzati e interventi per la sicurezza**

Snam predispose un **Rapporto** che:

- descriva lo stato delle infrastrutture esistenti
- indichi le eventuali criticità di esercizio o legate alla sicurezza delle infrastrutture, in particolare se interamente ammortizzate ai fini tariffari
- individui le azioni necessarie, evidenziandone costi e benefici

Tale Rapporto è oggetto di valutazione da parte dell’Autorità

# Costi operativi e costi ETS

- **Determinazione dei costi operativi effettivi nell'anno di riferimento.** Anno di riferimento: 2017 (disponibilità di dati di consuntivo). Valutazione specifica di voci di costo (es. odorizzazione presso i clienti finali direttamente allacciati) che sottendono un incremento dei costi operativi strutturale che avrà riflesso sull'intero periodo di regolazione.
- **Fissazione del livello dei costi operativi riconosciuti per l'anno 2020.** Conferma simmetrica ripartizione efficienze/inefficienze da confronto tra COSTO RICONOSCIUTO 2017 e COSTO EFFETTIVO 2017
- **Obiettivi di recupero di efficienza.** *X-factor* distinto per impresa. Riassorbire in un periodo di 4 anni la quota parte delle efficienze/inefficienze -> No ulteriori recuperi di efficienza.
- **Parametro Y e costi operativi connessi a nuovi investimenti**

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



Con meccanismo di correzione (a valere sul costo riconosciuto relativo all'anno t+2) per tener conto:

- dell'eventuale differenza tra il valore del driver di riferimento stimato per l'anno tariffario, e il valore a consuntivo del medesimo driver;
- dell'eventuale differenza tra il valore medio dei prezzi ETS utilizzato ai fini della valorizzazione, e il valore medio effettivamente registrato nell'anno tariffario.

# Perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato

Superamento riconoscimento in natura al fine di recupero tramite corrispettivo *CV*

	PERDITE DI RETE	AUTOCONSUMI	GNC
QUANTITATIVO	SULLA BASE DI FATTORI DI EMISSIONE STANDARD	STIMA EFFETTUATA DA IMPRESE DI TRASPORTO	MEDIA STORICA CON ESCLUSIONE MIN E MAX
VALORIZZAZIONE	QUOTAZIONI DISPONIBILI DEI PRODOTTI A TERMINE CON CONSEGNA AL PSV NELL'ANNO TARIFFARIO		
COPERTURA RISCHIO PREZZO	SI		
COPERTURA RISCHIO QUANTITÀ	NO	SI	NO

# Criteria di incentivazione

## Investimenti che entrano in esercizio nella prima parte del 5PRT (anni 2020-2021)

<ul style="list-style-type: none"> <li>Inclusi nei PdS con B/C &lt; 1,5</li> <li>Inclusi ma non rientranti nelle soglie per applicazione ACB</li> <li>Non inclusi nei PdS</li> <li>Che il gestore è tenuto a realizzare</li> <li>Manutenzione, sostituzione o qualità e sicurezza della rete</li> </ul>	Nessuna incentivazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inclusi nei PdS con B/C &gt; 1,5</li> <li>Ammessi a clausola di salvaguardia</li> </ul>	Remunerazione aggiuntiva del 1% riconosciuta per 10 anni
Inclusi nei PdS ma assenza elementi informativi necessari alla loro valutazione	Remunerazione aggiuntiva sospesa Ammesso in via transitoria alla sola remunerazione base a condizione che, nel successivo Piano, presenti elementi necessari alla valutazione

*In via sperimentale: incentivo all'efficiamento dei costi di capitale -> Riconoscere la maggiorazione del tasso di remunerazione sul valore minimo tra il costo di investimento effettivamente sostenuto e il costo di investimento stimato, come risultante dal più recente PdS*

## Investimenti che entrano in esercizio nella seconda parte del 5PRT (anni 2022-2023)

- Superamento dei meccanismi di incentivazione *input-based*. Ipotesi oggetto di successivi DCO a partire dal 2019
- Valutazione specifici meccanismi incentivanti con riferimento a progetti o applicazioni di natura particolarmente innovativa per l'attività di trasporto del gas naturale (cfr. Sezione II DCO 420/2018/R/GAS)

# Bilanciamento operativo della rete

- Confermare le attuali disposizioni in merito alle **modalità di copertura dei costi relativi al servizio di bilanciamento operativo** (fisico) della rete
  - Riconoscimento di una componente di ricavo per la copertura dei costi relativi a tale servizio
  - In ragione del funzionamento del bilanciamento di merito economico (cfr. deliberazione 312/2016/R/GAS, e il relativo Allegato A recante il Testo Integrato del Bilanciamento, TIB) e delle modifiche in corso di valutazione relative alla gestione del gas per il funzionamento del sistema (autoconsumi, perdite, GNC), si ritiene non più necessario che il responsabile del bilanciamento disponga di capacità per il bilanciamento operativo della rete di trasporto, se non per la punta di modulazione oraria
  - Pertanto, considerare nei costi relativi all'acquisto di capacità di stoccaggio solo quelli relativi alla capacità di punta di erogazione per la modulazione oraria, escludendo i costi relativi alle prestazioni di punta di erogazione, punta di iniezione e spazio per il bilanciamento operativo della rete
  - Nell'ambito recente documento per la consultazione 462/2018/R/GAS, l'Autorità ha sottoposto a consultazione le modalità di approvvigionamento di tali risorse nell'ambito del mercato centralizzato gestito dal GME

# Costi relativi al servizio di misura del trasporto

- **Criteri generali:** in analogia con servizio di trasporto
- **Livello di rischio del servizio di misura:** medesimo parametro  $\beta$  rispetto a quello del servizio di trasporto (anche in considerazione introduzione di fattore di copertura dei ricavi per il servizio di misura)
- **Aggiornamento dei costi operativi:** considerare solo tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo, (no recuperi di produttività)
- **Scostamenti tra i ricavi** determinati sulla base dei dati di preconsuntivo e i ricavi definitivi gestiti nell'ambito di uno specifico fattore correttivo dei ricavi per il servizio di misura



**3**

**DETERMINAZIONE DEI  
CORRISPETTIVI PER IL  
SERVIZIO DI TRASPORTO**



# Servizi svolti dalle imprese di trasporto

SERVIZIO	COSTI NEI RICAVI RICONOSCIUTI	TIPOLOGIA	COPERTURA
Trasporto su RNG	Sì	Trasporto	Corrispettivi di trasporto ( <i>capacity</i> e <i>commodity</i> )
Trasporto su RRG	Sì	Trasporto	Corrispettivi di trasporto ( <i>capacity</i> e <i>commodity</i> )
Bilanciamento operativo	Sì	Trasporto	Corrispettivi di trasporto ( <i>capacity</i> )
Misura del trasporto	Sì	Non di trasporto	Corrispettivi di misura
<b>SERVIZI ACCESSORI</b> (es, allocazione e trasferimento di capacità, fatturazione, allocazione del gas, gestione dei dati di trasporto, misura e qualità, gestione emergenze)	Sì	Trasporto	Corrispettivi di trasporto ( <i>capacity</i> e <i>commodity</i> )
<b>SERVIZI OPZIONALI</b>	No	n.d.	n.d.
<b>Connessione utenti</b>	V. criteri di definizione del contributo di allacciamento		

# Struttura tariffaria servizio di trasporto

## QUOTA CAPACITY

REMUNERAZIONE  
DEL CAPITALE  
(INCL. INCENTIVI)

AMMORTAMENTO

COSTI PER  
BILANCIAMENTO

CORRISPETTIVI DI CAPACITÀ  $CP_e$  E  $CP_u$

APPLICATI AI PUNTI DI ENTRATA E USCITA DELLA RETE  
DI TRASPORTO

DETERMINATI SECONDO LA METODOLOGIA DEI PREZZI  
DI RIFERIMENTO

## QUOTA COMMODITY

COSTI OPERATIVI  
ONERI ETS  
COSTI PER AC/PE/GNC

FATTORI CORRETTIVI

CORRISPETTIVO  
 $CV$

CORRISPETTIVO  
 $CV_{FC}$

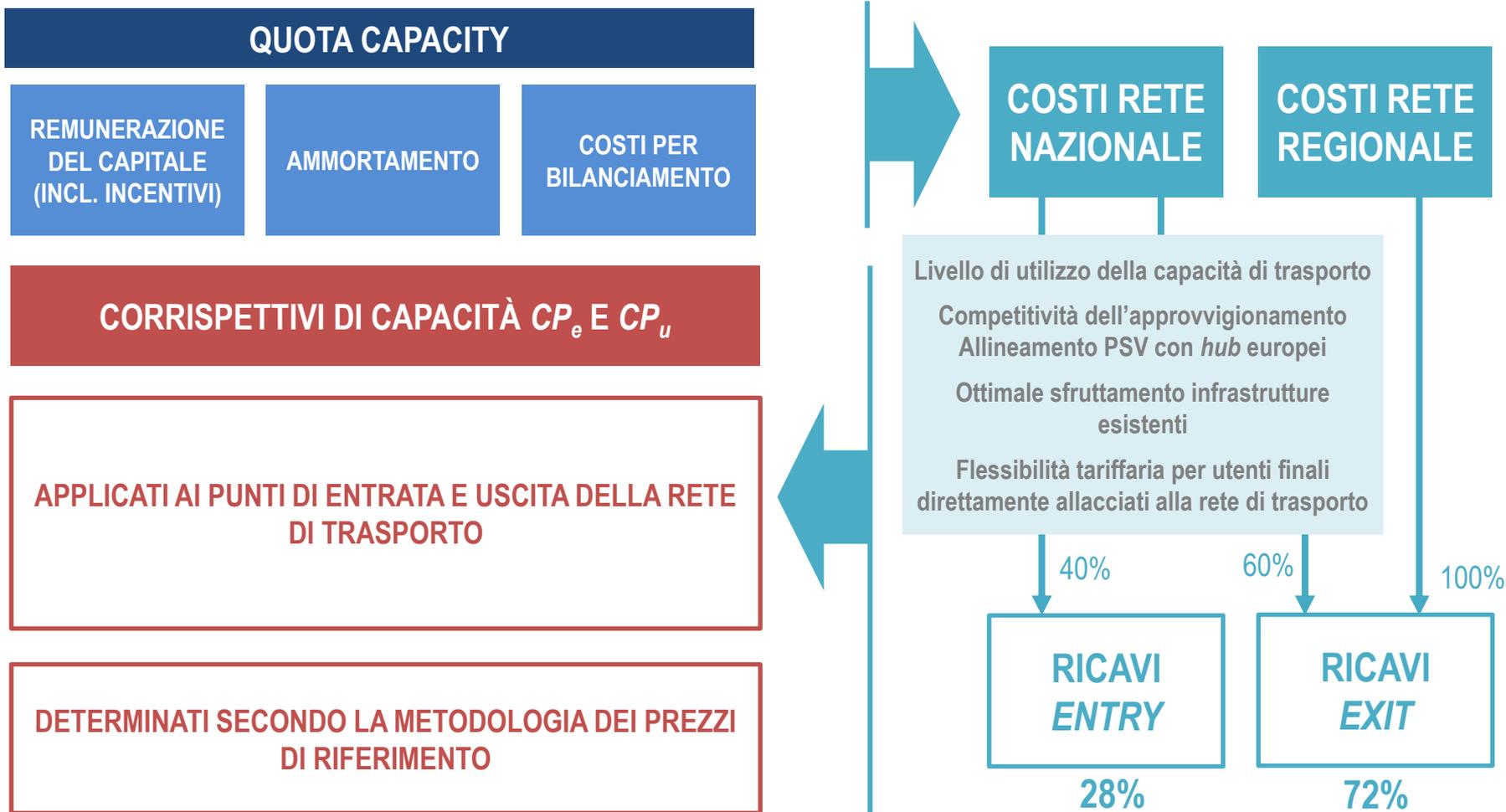
APPLICATO AI PUNTI DI  
USCITA DELLA RETE DI  
TRASPORTO

APPLICATO AI PUNTI DI  
USCITA DELLA RETE DI  
TRASPORTO  
(no interconnessioni)

DRIVER: QUANTITATIVI  
PRELEVATI t-2

DRIVER: QUANTITATIVI  
PRELEVATI t-2  
(no interconnessioni)

# Ripartizione entry/exit



# Metodologia dei prezzi di riferimento

- Metodologia della **Distanza ponderata per la capacità** (*Capacity-Weighted Distance, CWD*), applicata congiuntamente all'intero perimetro della rete dei gasdotti (sia RNG che RRG)
- **Aggregazione**
  - 67 punti da produzioni nazionali aggregati in 10 punti di entrata da *hub* di produzione
  - circa 7.000 punti di riconsegna aggregati in 6 punti di uscita verso aree di prelievo; la distanza da ciascun punto di entrata a ciascun punto di uscita verso aree di prelievo è determinata come somma di:
    - distanza di rete nazionale, determinata come distanza media dal punto di entrata ai punti di intercettazione e derivazioni importanti (PIDI) dell'area di prelievo
    - distanza di rete regionale dei punti di riconsegna riconducibili all'area di prelievo
- **Driver di costo della capacità:** Capacità prevista in conferimento in un determinato anno tariffario (include anche capacità infrannuale e interrompibile)
- **Driver di costo della distanza:**
  - RNG: lunghezza fisica dei metanodotti che collegano, secondo il percorso più breve, un punto di entrata e un punto di uscita
  - RRG: distanza media dalla RNG dei PDR sottesi ad un'area di uscita

# Aggiustamenti (1 / 2)

- **Perequazione**
  - Ai punti di entrata da e di uscita verso impianti di stoccaggio, in analogia ai criteri attualmente in vigore
  - Ai punti di uscita nazionali, per evitare penalizzazioni riconducibili agli effetti connessi all'adozione di un approccio semplificato, quale quello della metodologia CWD, migliorando pertanto la *cost reflectivity*
- **Aggiustamenti relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl**
  - Sconto ai corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio pari al 50%
  - NO sconto ai corrispettivi di trasporto da impianti di Gnl
- **Riproporzionamento**
  - Analogo ai criteri attualmente in vigore
  - Utilizzato al fine di garantire la copertura dei ricavi di riferimento relativi ai corrispettivi di capacità

## Aggiustamenti (2 / 2)

### Riduzione dei corrispettivi per i punti di riconsegna

- Distinta valorizzazione dei corrispettivi dei punti di uscita nazionali (ossia applicati ai punti di riconsegna) per le utenze i cui punti di riconsegna sono posti nella vicinanza della rete nazionale dei gasdotti
- Confermare una forma di riduzione del corrispettivo di uscita in funzione della distanza, per i punti di riconsegna localizzati ad una distanza inferiore a 15 chilometri dalla rete nazionale
- Riduzione pari al 10%, corrispettivi rideterminati sotto il vincolo di isogettito



A CIASCUNA DI QUESTE CONDIZIONI È ASSOCIATO LO STESSO GETTITO COMPLESSIVO

## Valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento (1 / 2)

- **Consentire agli utenti della rete di riprodurre il calcolo dei prezzi di riferimento ottenendone una previsione accurata (trasparenza e replicabilità)**
  - Medesima metodologia descritta nel Codice TAR, numero ristretto di parametri e assunzioni
  - Recupero dei fattori correttivi con corrispettivo variabile consente stima più accurata dei corrispettivi di capacità
- **Tener conto dei costi effettivi sostenuti per la fornitura dei servizi di trasporto considerando il livello di complessità della rete di trasporto (*cost reflectivity*)**
  - Driver di costo tipicamente associati al servizio di trasporto (capacità prevista in conferimento e la distanza)
  - Ripartizione entry-exit consente di ripartire in modo pressoché simmetrico (40/60) i costi di RNG e al tempo stesso di attribuire correttamente i costi di RRG ai soli punti di uscita relativi ad utenti finali sul territorio italiano
- **Garantire la non discriminazione e prevenire indebiti sussidi incrociati**
  - Test sulla valutazione della ripartizione dei costi tra utenti intra-sistemici ed utenti inter-sistemici inferiore a 10%
  - Inclusione delle reti regionali non genera significativi spostamenti di costo verso i punti transfrontalieri (costo attribuito primariamente ai punti di riconsegna)
  - Equalizzazione dei corrispettivi di uscita nazionali applicati ai punti di riconsegna consente di evitare eccessivi disallineamenti nei livelli dei corrispettivi dei punti di uscita nazionali, e produce effetti esclusivamente con riferimento agli utenti intra-sistemici

## Valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento (2 / 2)

- **Garantire che ai clienti finali all'interno di un sistema di entrata-uscita non venga assegnato un rischio-volume significativo, in relazione in particolare ai trasporti in un sistema di entrata-uscita**
  - Stabilità e certezza del gettito tariffario, limitazione delle somme da recuperare mediante fattori correttivi
  - Rischio-volume specifico per i clienti finali sul territorio italiano connesso alla potenziale volatilità dei volumi di transito modesto (volumi destinati alle esportazioni sono quota molto ridotta dei volumi complessi)
- **Garantire che i prezzi di riferimento risultanti non distorcano gli scambi transfrontalieri**
  - La metodologia proposta comporta un maggior allineamento sia dei corrispettivi di entrata sia dei corrispettivi di uscita relativi ai punti transfrontalieri



# 4

## ULTERIORI ASPETTI RELATIVI AI CRITERI DI ALLOCAZIONE DEL COSTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO



# Moltiplicatori e fattori stagionali

## Moltiplicatori

- Confermare i livelli dei moltiplicatori attualmente vigenti
- Estendere l'applicazione dei moltiplicatori attualmente applicati ai punti di entrata anche ai punti di uscita verso l'estero

Prodotto di capacità infrannuale	Moltiplicatore			
	Punti di entrata	Punti di uscita transfrontalieri	Punti di riconsegna termoelettrici	Altri punti di uscita / riconsegna
Trimestrale	1,2	1,2	-	-
Mensile	1,3	1,3	2 <sup>(a)</sup>	-
Giornaliero	1,5	1,5	7 <sup>(a)</sup>	-
Infragiornaliero	1,5	1,5	-	-

(a) Disciplinato nell'ambito della deliberazione 512/2017/R/gas, punto 1, lettere b) e c).

## Fattori stagionali

Non si ritiene necessaria l'introduzione di fattori stagionali

## Capacità interrompibile

La capacità di trasporto interrompibile è resa disponibile dall'impresa maggiore di trasporto nei punti di entrata e di uscita interconnessi con l'estero, secondo le modalità definite nel proprio Codice di rete, applicando corrispettivi di capacità ridotti rispetto a quelli applicati alla capacità di trasporto di tipo continuo. La riduzione attualmente applicata è pari al 15%, ed è determinata dall'impresa maggiore al fine di riflettere il rischio associato all'interruzione del servizio.

## Reti di trasporto non interconnesse con la RNG

- Principio di **allocazione del costo esclusivamente ai rispettivi utenti del servizio di trasporto**
- La metodologia per la determinazione dei prezzi di riferimento deve essere distinta rispetto a quella utilizzata per la ripartizione del costo sulla rete nazionale, al fine di evitare che i costi della rete isolata vengano scaricati sugli utenti del sistema del gas non interconnessi a tali reti.
- In tale ipotesi, in un'ottica di semplificazione e trasparenza del quadro regolatorio, per le reti di trasporto isolate è ragionevole ipotizzare l'adozione di una metodologia semplificata, con l'applicazione di una tariffa cd. a "francobollo" determinata in funzione della capacità dei punti di entrata e di uscita/riconsegna della rete.

**5**

**ARTICOLAZIONE  
TARIFFARIA DEL SERVIZIO  
DI MISURA DEL  
TRASPORTO**

# Servizio di misura

COSTI DI CAPITALE E OPERATIVI  
RELATIVI ALL'ATTIVITÀ DI MISURA  
AL NETTO DEI COSTI DI CAPITALE RELATIVI AGLI IMPIANTI DI  
MISURA PRESSO I CLIENTI FINALI

ATTIVITÀ DI *METER READING* E DI *METERING* NELLA DIRETTA  
RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI TRASPORTO

**CORRISPETTIVO  $CM^T$**

**APPLICATO A TUTTI I PUNTI DI RICONSEGNA**

COSTI DI CAPITALE  
RELATIVI AGLI IMPIANTI DI MISURA  
PRESSO I CLIENTI FINALI

ATTIVITÀ DI *METERING* SUI PUNTI DI RICONSEGNA DEI  
CLIENTI FINALI

**CORRISPETTIVO  $CM^{CF}$**

**APPLICATO AI SOLI PUNTI DI RICONSEGNA NEI  
QUALI LA TITOLARITÀ DELL'IMPIANTO DI MISURA  
SIA STATA CEDUTA ALL'IMPRESA DI TRASPORTO**

I clienti finali che mantengono la titolarità dell'impianto di misura, pur non essendo tenuti alla corresponsione della componente  $CM^{CF}$ , saranno tenuti a garantire il rispetto dei requisiti impiantistici, funzionali e manutentivi definiti in esito al completamento del riassetto del servizio di misura

La componente  $CM^{CF}$  sarà determinata in esito ad una specifica istruttoria su costi relativi agli impianti di misura ceduti alle imprese di trasporto e le capacità associate ai relativi punti di riconsegna

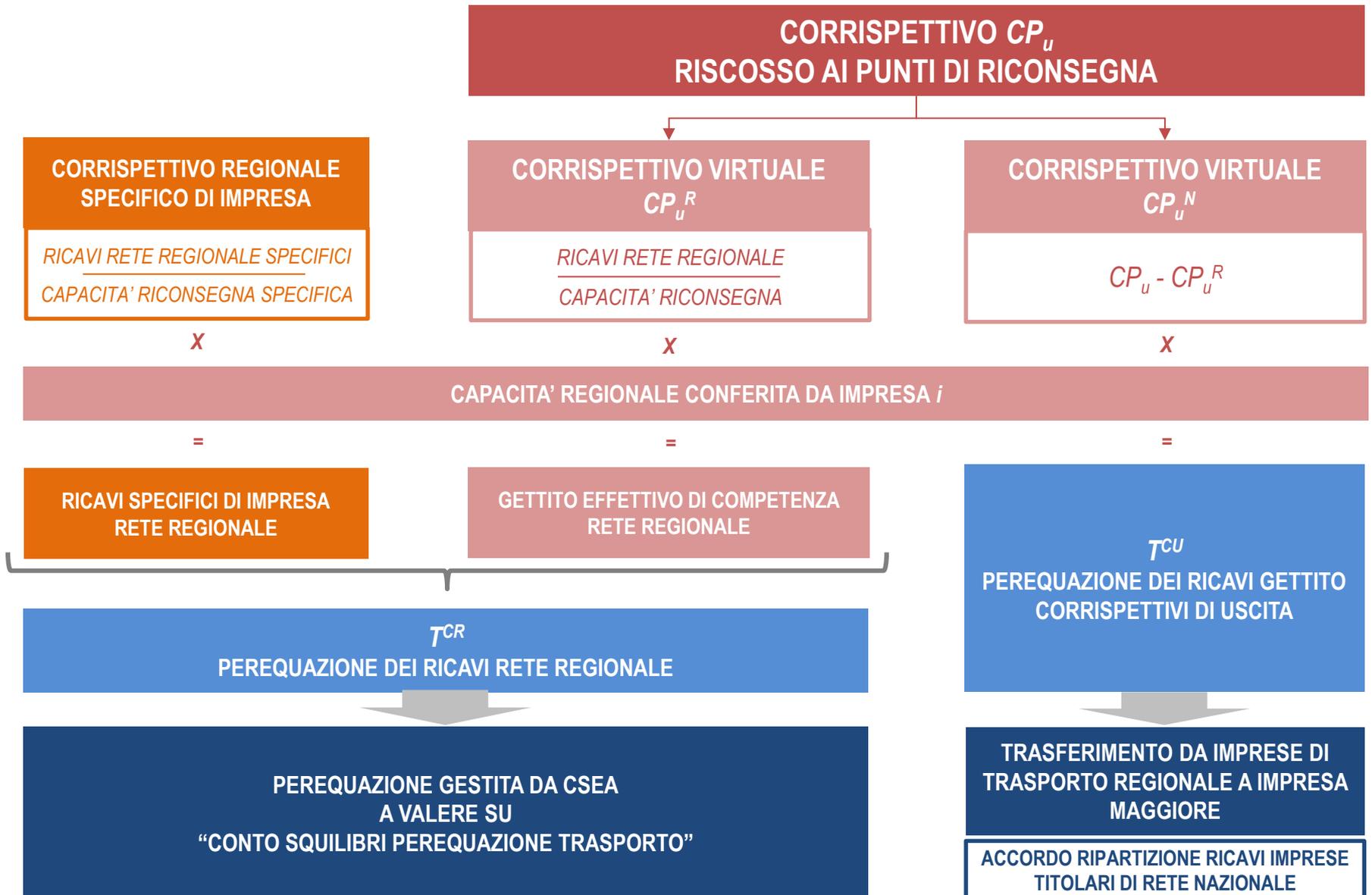


**6**

**MECCANISMI  
PEREQUATIVI E  
CORRETTIVI DEI RICAVI**



# Perequazione dei ricavi



# Fattori correttivi

## Gestione a regime

### **Fattore correttivo ricavi di *capacity* per il servizio di trasporto**

- Confermare le attuali modalità di determinazione dei fattori correttivi, al fine di assicurare il gettito derivante dall'applicazione dei corrispettivi di capacità
- A differenza del meccanismo attualmente in vigore, regolare tali partite nell'anno  $t+1$  mediante l'apposito "Conto oneri trasporto" istituito presso Cassa, il cui gettito è finanziato mediante l'applicazione del nuovo corrispettivo complementare variabile  $CV^{FC}$

**Fattore correttivo ricavi di *commodity* per il servizio di trasporto.** Confermare la cd. perequazione dei ricavi relativi al corrispettivo unitario variabile  $CV$  che opera qualora, rispetto ai volumi di riferimento, si registrino a consuntivo variazioni eccedenti, in più o in meno, una franchigia pari al 4%

### **Fattore correttivo ricavi servizio di misura**

- Introdurre uno specifico fattore di copertura dei ricavi di riferimento
- A differenza dei fattori correttivi per il servizio di trasporto, il fattore di copertura per il servizio di misura sarebbe considerato ai fini della determinazione dei ricavi di riferimento per l'anno  $t+2$

## Gestione dei fattori correttivi pregressi

Somme maturate fino all'anno 2018 (rilevanti per le tariffe 2020) utilizzate per mitigare i potenziali effetti sui corrispettivi di capacità derivanti dal mutato contesto regolatorio del 5PRT e limitare discontinuità tariffarie

L'Autorità si riserva di valutare se considerare l'intero importo dei fattori correttivi pregressi per il 2020 o di ripartire tale importo su due anni

Simulazioni sui corrispettivi: ricavi 2020 al netto dell'importo dei fattori correttivi già noti



**7**

**ANALISI E SIMULAZIONI**



# Ricavi di riferimento

(Valori in milioni di €)	2020
<b>Ricavi indicativi previsti dei gestori del sistema di trasporto</b>	<b>2.101</b>

<b>Ricavi indicativi relativi ai servizi di trasporto</b>	<b>2.059</b>
da recuperare mediante tariffe applicate alla capacità	1.758
<i>ai punti di entrata</i>	492
<i>ai punti di uscita</i>	1.266
da recuperare mediante tariffe applicate ai volumi	301

Ripartizione capacità-volumi trasportati	85 / 15
Ripartizione entry-exit	28 / 72
Ripartizione intrasistemico-intersistemico	99,7 / 0,3

<b>Ricavi indicativi relativi ai servizi non di trasporto (misura)</b>	<b>42</b>
--	-----------

La stima dei ricavi per l'anno 2020 è stata effettuata sulla base delle seguenti assunzioni: valore del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto (WACC) pari a 5,4%, pari al valore vigente nel 2018; valore del deflatore degli investimenti fissi lordi rilevante per l'aggiornamento del valore dei cespiti per l'anno 2020 pari a 1%; valorizzazione dei quantitativi riconosciuti a copertura di perdite, autoconsumi e GNC pari a 6 €/GJ. La stima tiene altresì conto dei nuovi investimenti che, sulla base delle informazioni trasmesse dai gestori, si prevede concorreranno al valore del capitale investito riconosciuto, nonché dei cespiti che esauriscono la propria vita utile.

I ricavi di riferimento da recuperare mediante le tariffe applicate in capacità sono stati determinati al netto delle somme relative ai fattori correttivi pregressi già note

I ricavi di riferimento indicativi da recuperare mediante le tariffe applicate ai volumi sono stati determinati aggiornando con il metodo del price-cap il costo operativo riconosciuto nel 2019, non essendo disponibili tutti gli elementi informativi.

# Corrispettivi di capacità per il servizio di trasporto

		[euro/anno/Smc/giorno]	Corrispettivi approvati per l'anno 2019	Corrispettivi indicativi per l'anno 2020 determinati secondo la metodologia di cui art. 8 Codice TAR	Corrispettivi indicativi per l'anno 2020 determinati secondo la metodologia proposta	Δ 2019	Δ art. 8 Codice TAR
Entry	Mazara del Vallo Entry	€	3,797131	€ 7,0	€ 3,9	3%	-44%
	Gela Entry	€	3,454935	€ 6,4	€ 3,6	4%	-44%
	Passo Gries (CH) Entry	€	0,690045	€ 2,8	€ 1,5	123%	-44%
	Tarvisio (AT) Entry	€	1,146643	€ 2,8	€ 1,6	37%	-44%
	Gorizia (SI) Entry	€	0,798560	€ 2,6	€ 1,5	85%	-44%
	Melendugno TAP Entry		-	€ 4,9	€ 2,7	-	-44%
	GNL Cavarzere	€	0,578877	€ 2,0	€ 1,1	95%	-44%
	GNL OLT Livorno	€	0,349267	€ 2,8	€ 1,6	344%	-44%
	GNL Panigaglia	€	0,285901	€ 2,2	€ 1,2	334%	-44%
	Produzione Hub 1 - Ripalta	€	0,092522	€ 1,8	€ 1,0	970%	-44%
	Produzione Hub 2 - Ravenna	€	0,131684	€ 1,8	€ 1,0	667%	-44%
	Produzione Hub 3 - Rubicone	€	0,092522	€ 1,9	€ 1,1	1035%	-44%
	Produzione Hub 4 - Falconara	€	0,233335	€ 2,1	€ 1,2	410%	-44%
	Produzione Hub 5 - Pineto	€	0,252999	€ 2,5	€ 1,4	453%	-44%
	Produzione Hub 6 - S.Salvo	€	0,344684	€ 2,9	€ 1,6	367%	-44%
	Produzione Hub 7 - Candela	€	0,670955	€ 3,3	€ 1,9	176%	-44%
	Produzione Hub 8 - Monte Alpi	€	1,328570	€ 4,3	€ 2,4	80%	-44%
	Produzione Hub 9 - Crotone	€	1,709427	€ 4,9	€ 2,7	60%	-44%
	Produzione Hub 10 - Gagliano	€	3,196717	€ 6,0	€ 3,4	5%	-44%
	Stoccaggio Hub Entry	€	0,189256	€ 1,0	€ 0,6	191%	-44%
Exit	Uscita nazionale (PDR)	NOC Nord Occidentale (*)	€ 2,831105	€ 1,7	€ 2,4	-14%	44%
		NOR Nord Orientale (*)	€ 2,407965			1%	44%
		CEN Centrale (*)	€ 2,780830			-13%	44%
		SOR Centro-sud Orientale (*)	€ 2,645612			-8%	44%
		SOC Centro-sud Occidentale (*)	€ 2,463092			-2%	44%
		MER Meridionale (*)	€ 2,334659			4%	44%
	Stoccaggio Hub Exit	€	0,619650	€ 0,7	€ 1,0	66%	44%
	Bizzarone (CH) Exit	€	3,598777	€ 1,8	€ 2,6	-27%	44%
	Gorizia (SI) Exit	€	1,891253	€ 1,6	€ 2,3	21%	44%
	R. S. Marino Exit	€	3,645859	€ 1,3	€ 1,9	-48%	44%
	Passo Gries (CH) Exit	€	2,107685	€ 2,0	€ 2,9	38%	44%
	Tarvisio (AT) Exit	€	0,845674	€ 2,0	€ 2,9	245%	44%

punti entro 15 km da RNG	punti oltre 15 km da RNG
2,29	2,54

# Spiegazione delle differenze 2019/2020

- **Adozione di una differente metodologia dei prezzi di riferimento.** A differenza della metodologia a matrice attualmente impiegata, la CWD attribuisce, a parità di chilometri, lo stesso peso a tutti i percorsi tra punti di entrata e punti di uscita, in quanto non considera:
  - il diverso costo unitario di investimento associato alle tratte di metanodotto in un determinato percorso
  - l'attribuzione di una quota di costo ridotta per le tratte di metanodotto che, nella simulazione dei flussi alla punta di consumo, risultano in controflusso

La conseguenza è una modifica nell'allocazione dei costi tra i punti di entrata risultante in una tendenziale convergenza dei corrispettivi verso il valore medio
- **Punti di entrata:** riduzione delle capacità complessivamente previste in conferimento per l'anno 2020 rispetto all'anno 2019 (-7,9%)
  - Esclusione, dalle capacità ai fini del riproporzionamento, delle capacità oggetto di rimodulazione nel tempo dei diritti di trasporto (cd. *reshuffling*, cfr. 666/2017/R/GAS)
- **Punti di uscita:** maggiori capacità previste in conferimento rispetto all'anno 2019 (+2,6%)
- **Tutti i punti:** differenza tra i ricavi di capacità previsti al 2020 rispetto a quelli approvati per l'anno 2019 (+2,9%)

***GRAZIE***