

**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
321/2016/R/GAS**

**OTTEMPERANZA ALLA SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO,
SEZIONE VI, 12 GIUGNO 2015, N. 2888/2015, RELATIVA ALLA
REGOLAZIONE TARIFFARIA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO E
DISPACCIAMENTO DEL GAS NATURALE PER IL PERIODO 2010-
2013, FISSATA CON DELIBERAZIONE DELL'AUTORITÀ ARG/GAS
184/09**

- Orientamenti finali -

Documento per la consultazione per la formazione del provvedimento finale
nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità
per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico 430/2015/R/GAS

Mercato di incidenza: gas naturale

16 giugno 2016

Premessa

Il presente documento si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione 3 settembre 2015, 430/2015/R/GAS, volto a dare attuazione alla sentenza del Tar Lombardia, 19 aprile 2013, n. 995/2013, come confermata dalla sentenza del Consiglio di Stato 12 giugno 2015, n. 2888, che ha parzialmente annullato la deliberazione 1 dicembre 2009, ARG/gas 184/09, recante "Regolazione delle tariffe di trasporto e di dispacciamento del gas naturale per il periodo 2010-2013" (RTTG 2010-2013), la deliberazione 14 dicembre 2009, ARG/gas 192/09 e le conseguenti deliberazioni di approvazione delle proposte tariffarie.

Il presente documento reca gli orientamenti finali dell'Autorità, formulati alla luce delle osservazioni pervenute con riferimento al precedente documento di consultazione 11 dicembre 2015, 607/2015/R/GAS.

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità osservazioni e suggerimenti in forma scritta, compilando l'apposito modulo interattivo disponibile sul sito internet dell'Autorità o tramite posta elettronica (infrastrutture@autorita.energia.it) entro e non oltre il **17 luglio 2016**.*

Le osservazioni e le proposte pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità. Pertanto, qualora i partecipanti alla consultazione intendano salvaguardare la riservatezza di dati e informazioni, motiveranno tale richiesta contestualmente a quanto inviato in esito al presente documento, evidenziando in apposite appendici le parti che si intendono sottrarre alla pubblicazione. In tale caso i soggetti interessati dovranno inviare su supporto informatico anche la versione priva delle parti riservate, destinata alla pubblicazione.

Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico

Direzione Infrastrutture, Unbundling e Certificazione

piazza Cavour 5 – 20121 Milano

email: infrastrutture@autorita.energia.it

sito internet: www.autorita.energia.it

1. I primi orientamenti dell’Autorità (documento per la consultazione 11 dicembre 2015, 607/2015/R/GAS)

1. Il presente documento per la consultazione è strutturato in tre parti. Nel presente Capitolo 1 sono richiamati sinteticamente i primi orientamenti dell’Autorità esposti nel documento per la consultazione 607/2015/R/GAS, al quale si rinvia per i profili che non sono qui richiamati.
2. Nel Capitolo 2 si riportano le principali osservazioni pervenute dai soggetti interessati e le relative valutazioni dell’Autorità. Nel Capitolo 3, infine, si illustrano gli orientamenti finali dell’Autorità in merito alla disciplina delle tariffe di trasporto gas da applicare nel periodo di vigenza delle deliberazioni ARG/gas 184/09, ARG/gas 192/09 e delle conseguenti deliberazioni di approvazione tariffaria.
3. In via preliminare, si ritiene opportuno comunque ricordare che l’Autorità, con la deliberazione 428/2015/C/GAS, ha deciso di proporre ricorso per revocazione. Pertanto, l’adozione del presente documento per la consultazione non fa venir meno l’interesse al predetto ricorso.
4. Con la sentenza 19 aprile 2013, n. 995/2013 (di seguito: sentenza n. 995/2013), il TAR Lombardia (sez. Terza) ha annullato la *RTTG* 2010-2013, la deliberazione ARG/gas 192/09 e le conseguenti deliberazioni di approvazione delle proposte tariffarie, ritenendo che:
 - la modifica del riparto dei ricavi tra componente di *capacity* e componente di *commodity* determinasse uno sproporzionato aumento dei costi per gli utenti che operano utilizzando, prevalentemente, punti di entrata da Sud, in contrasto con l’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00 e nella specie dei principi secondo i quali: i) *“le tariffe per il trasporto e il dispacciamento e le tariffe per lo stoccaggio tengono conto della necessità di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno”*; ii) *“le tariffe di trasporto tengono conto in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto, e in secondo luogo della quantità trasportata indipendentemente dalla distanza; le tariffe relative al trasporto sulla rete nazionale di gasdotti sono determinate in relazione ai punti di entrata e di uscita da tale rete, tenendo conto della distanza di trasporto in misura equilibrata, al fine di attenuare le penalizzazioni territoriali”*;
 - il prelievo in natura del gas per autoconsumo sarebbe *“avulso dal contesto normativo”*, cioè *“non riconducibile ad alcun criterio del sistema tariffario contenuto nella legge 481/1995, che, in base all’art. 2 comma 12 lett. e) della legge 481/95, prevede, quale forma di recupero dei costi, un sistema tariffario (appunto quello del price cap), non un sistema di prelievi in natura”*.
5. La predetta pronuncia è stata confermata dal Consiglio di Stato (sez. Sesta) che, con sentenza 12 giugno 2015, n. 2888 (di seguito: sentenza n. 2888/2015), ha chiarito che:

- l’Autorità non sarebbe riuscita a dimostrare l’insussistenza degli incrementi tariffari “penalizzanti” per gli utenti che hanno accesso ai punti di entrata situati nel Sud del Paese, atteso che gli elementi prodotti in sede processuale, oltre a essere tardivi non sarebbero verificabili;
 - l’Autorità non avrebbe adeguatamente motivato le principali scelte innovative che hanno determinato i predetti incrementi tariffari; in particolare, il giudice, (i) con riferimento alla nuova ripartizione dei ricavi tra componenti di *capacity* e di *commodity*, non ha rinvenuto “*adeguati supporti – logici e/o normativi – per l’accentuato sbilanciamento tra le due componenti tariffarie, né per l’individuazione di un baricentro del mercato...ubicato nel centro-nord e segnatamente nella pianura padana*”, né (ii) con riferimento all’individuazione del c.d. baricentro del sistema (utilizzato al fine della costruzione dell’algoritmo di calcolo tra i diversi punti di entrata e uscita), l’Autorità avrebbe fornito adeguate motivazioni, ossia “*motivazioni ulteriori, rispetto a quelle riferite alla concentrazione nell’area in questione dei siti di stoccaggio nonché della quota più rilevante dei consumi*”;
 - risulterebbe insufficiente e poco chiara l’istruttoria posta a base dell’individuazione dei nuovi criteri relativi all’autoconsumo; in particolare, non sarebbe chiaro il fondamento normativo di tale misura, né sarebbe stato motivato perché col prevalente meccanismo del *price cap* i relativi costi non sarebbero controllabili dall’impresa maggiore di trasporto, mentre lo sarebbero mediante il meccanismo di autoconsumo.
6. Dalle citate pronunce giudiziarie emergono le seguenti direttive alle quali l’Autorità, in sede di ottemperanza, è tenuta a conformare il riesercizio del proprio potere di regolazione tariffaria per il periodo 2010-2013:
- a) con riferimento all’individuazione del baricentro e al criterio di ripartizione dei ricavi tra componenti di *capacity* e *commodity*, l’Autorità, in primo luogo, ha un onere di motivare meglio le scelte compiute con la *RTTG* 2010-2013, supponendo alle lacune motivazionali e argomentative rilevate dai giudici; solo qualora non sia in grado di assolvere un tale onere, l’Autorità sarebbe tenuta ad adottare una nuova regolazione sulla base di parametri differenti;
 - b) con riferimento, invece, alla disciplina del trattamento degli autoconsumi, l’Autorità è tenuta a trattare i relativi costi sostenuti dall’impresa di trasporto mediante un riconoscimento in tariffa, senza la possibilità di prevedere conferimenti in natura da parte degli utenti.
7. Con riferimento all’individuazione del baricentro e al criterio di ripartizione dei ricavi tra componenti di *capacity* e di *commodity*, di cui alla precedente lettera (a), l’Autorità, nel documento per la consultazione 607/2015/R/GAS, ha ritenuto fosse possibile fornire una motivazione solida che giustifichi le scelte che hanno condotto alla regolazione annullata, adempiendo in tal modo all’onere motivazionale richiesto dalle pronunce del giudice amministrativo.

8. Più in dettaglio, con riferimento al baricentro del mercato, pur prendendo atto dell'autorevole indicazione giurisdizionale che sembra assumere che il baricentro sia un luogo che l'Autorità ha la facoltà di individuare sulla rete nazionale di gasdotti sulla base di una scelta discrezionale, l'Autorità ha peraltro chiarito che la nozione di "baricentro del mercato" non è un concetto normativo, la cui applicazione a fattispecie concrete implica l'esercizio di una qualche forma di discrezionalità (anche solo tecnica); ma è, invece, un'espressione (mutuata dal lessico gergale degli operatori) meramente *descrittiva* di una situazione di fatto, cioè, in sintesi, di quella porzione della rete nazionale di gasdotti dove si concentrano i siti di stoccaggio nonché la quota più rilevante dei consumi civili e industriali (porzione situata nella Pianura padana).
9. L'individuazione del baricentro, infatti, non è l'esito di una scelta discrezionale dell'Autorità, bensì l'esito delle simulazioni idrauliche effettuate dall'impresa maggiore di trasporto in particolari condizioni del sistema, che individuano il luogo fisico di inversione dei flussi sulla rete. Come detto, è pertanto una attività meramente *descrittiva* di un dato del mondo reale, il cui esito peraltro risulta sostanzialmente stabile nel tempo e rispetto al quale non è materialmente possibile indicare un punto differente da quello individuato da Snam Rete Gas.
10. Quanto invece al criterio di ripartizione dei ricavi tra componente di *commodity* e di *capacity*, l'Autorità ha chiarito che la scelta di adottare un criterio di riparto 90:10 trae il suo fondamento nell'articolo 13 del Regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 (di seguito: Regolamento (CE) n. 715/2009) a norma del quale le tariffe o le metodologie tariffarie devono rispecchiare i costi effettivamente sostenuti, evitando la compensazione incrociata tra utenti della rete. Al riguardo, decisivo risulta il fatto che i costi sostenuti dall'impresa di trasporto per lo svolgimento del servizio sono per la quasi totalità fissi, ossia indipendenti dalla quantità di gas trasportata. Pertanto, in coerenza con la letteratura economica consolidata secondo cui, per assicurare la corrispondenza tra tariffe e costi del servizio, è necessario applicare i costi fissi alle componenti fisse della tariffa e i costi variabili alle componenti variabili a quelle variabili, la tariffa di trasporto rifletterebbe pienamente l'effettiva struttura dei costi solo se i ricavi fossero riferiti *per la quasi totalità* alla componente *capacity*.
11. Con tale scelta, l'Autorità ha posto rimedio a una situazione di inefficienza economica (e di non perfetta attuazione ai principi della legislazione comunitaria) che caratterizzava il previgente regime di regolazione tariffaria che prevedeva un criterio di riparto pari a 70:30. La correttezza di tale riforma compiuta dall'Autorità rispetto al principio sancito dal Regolamento (CE) n. 715/2009 ha trovato piena conferma nella posizione espressa dall'Agenzia per il Coordinamento dei Regolatori Europei (ACER) nell'ambito delle Linee Guida (adottate con decisione 29 novembre 2013) sulle norme per l'armonizzazione delle strutture tariffarie nel settore del gas naturale (di seguito: Linee Guida). Su tali aspetti si rinvia integralmente a quanto già illustrato nel documento 607/2015/R/GAS.

12. Per quanto riguarda, invece, il tema della disciplina degli autoconsumi, di cui alla lettera (b) del precedente punto 6, l’Autorità ha prospettato una riforma della *RTTG* 2010-2013 al fine di superare le modalità di conferimento in natura del gas e introdurre uno specifico corrispettivo tariffario. In particolare, l’Autorità ha rappresentato la propria intenzione di introdurre un corrispettivo tariffario identico sul territorio nazionale. Una tale scelta comporta:
- da un lato, una riallocazione dei costi complessivi del servizio di trasporto a vantaggio degli *shipper* che importano gas presso i punti di *entry* situati nel Sud del Paese; infatti, un corrispettivo identico comporta che i costi relativi agli autoconsumi siano allocati in modo equivalente tra gli *shipper*, mentre in passato si teneva conto della distanza dei punti di *entry* dal baricentro del mercato;
 - dall’altro lato, la necessità di compiere uno specifico conguaglio (positivo o negativo) tra l’impresa maggiore di trasporto (Snam Rete Gas S.p.A.) e gli utenti della rete nazionale, avente a oggetto la differenza tra il valore dei quantitativi di gas conferiti in natura nel periodo di regolazione oggetto della *RTTG* 2010-2013 e il nuovo corrispettivo tariffario applicato ai volumi immessi in rete dagli utenti nel medesimo periodo.

2. Principali osservazioni pervenute e loro valutazione

13. Rispetto al documento per la consultazione 607/2015/R/GAS, 16 soggetti, tra operatori e associazioni rappresentative, hanno fatto pervenire osservazioni. Nel seguito si fornisce un quadro sintetico delle principali esigenze e indicazioni emerse, le quali possono essere raggruppate, per comodità espositiva, nei seguenti temi di interesse:
1. attività di conguaglio e ambito applicativo dell’intervento dell’Autorità;
 2. individuazione del baricentro del mercato;
 3. scelta del criterio di riparto tra componente di *capacity* e componente di *commodity*;
 4. nuovo corrispettivo tariffario a copertura dei costi relativi agli autoconsumi.
14. Per ciascuno dei predetti temi, si riportano le principali osservazioni pervenute e si procede a una loro valutazione. Dette osservazioni sono state pubblicate sul sito internet dell’Autorità nel mese di maggio 2016.

2.1 *Sulle attività di conguaglio e sull’ambito applicativo dell’intervento dell’Autorità*

15. In primo luogo, dalla consultazione è emersa una quasi unanime e generalizzata preoccupazione in merito alle attività di conguaglio conseguenti alla riforma della

regolazione tariffaria prospettata dall'Autorità. Si sottolinea, infatti, che la riapertura delle partite economiche relative al terzo periodo regolatorio determinerebbe una situazione di forte incertezza per il settore e per le imprese coinvolte, che hanno bilanci chiusi e che rischiano di non recuperare le somme dovute dai propri clienti, anche alla luce del fatto che, in un tale scenario, sarebbe altamente probabile l'attivazione di nuovi contenziosi (che avrebbero quale effetto quello di prolungare nel tempo una tale situazione di incertezza per il sistema).

16. Al riguardo, la maggioranza degli operatori ritiene che l'Autorità dovrebbe limitare l'efficacia del suo intervento di regolazione solo nei confronti di quegli utenti che ritengono di essere pregiudicati dalla regolazione annullata dal giudice amministrativo, confermando però quella medesima disciplina nei confronti dei restanti *shipper* che vi hanno dato applicazione.
17. A tal fine, si sostiene anche che l'Autorità non sarebbe affatto tenuta a modificare retroattivamente e con efficacia *erga omnes* la sua regolazione tariffaria, godendo in tal senso di ampia discrezionalità. Secondo tali operatori, anzi, sarebbe irragionevole e sproporzionata, oltretutto indebitamente retroattiva, l'eventuale decisione dell'Autorità di estendere la riforma tariffaria anche agli utenti che non erano parte del giudizio culminato con le sentenze di annullamento.
18. Infine, contro una regolazione retroattiva che impone conguagli per il periodo regolatorio 2010-2013, si ritiene che l'intervento dell'Autorità dovrebbe basarsi sull'introduzione di un apposito corrispettivo addizionale (ad esempio applicato ai punti di riconsegna delle reti di trasporto regionale) a partire dal prossimo anno termico e per quelli successivi.
19. L'Autorità è consapevole dei disagi connessi a un'attività di conguaglio compiuta oggi a valere su un intero periodo regolatorio ormai concluso. E certamente l'esigenza di non gravare sugli operatori e, di riflesso, sulla clientela finale, è tenuta in considerazione ai fini della ponderazione degli interessi cui l'amministrazione è tenuta.
20. Tuttavia, l'Autorità non può omettere di considerare il fatto che, con le pronunce sopra richiamate, il giudice amministrativo ha annullato atti a contenuto generale, con la conseguente efficacia *erga omnes* di un tale annullamento (come chiarito peraltro dallo stesso Consiglio di Stato nella sentenza n. 2888/2015). In particolare, sono state annullate norme relative all'articolazione della tariffa di trasporto, nonché i conseguenti atti di approvazione dei corrispettivi tariffari proposti da Snam Rete Gas S.p.A.: si tratta, cioè, delle condizioni economiche integranti le condizioni generali di contratto praticate agli utenti del servizio di trasporto nel periodo 2010-2013. Quelle condizioni sono state rimosse dal mondo giuridico e l'Autorità è quindi chiamata a ridefinirle, ora per allora, con un provvedimento che integrerà le condizioni economiche dei contratti relativi al periodo in questione. Ciò comporta la necessità di ricalcolare gli importi che gli utenti erano tenuti a versare alle imprese di trasporto per il servizio erogato.

21. In tale prospettiva, pertanto, la contestata retroattività dell'intervento dell'Autorità costituisce naturale conseguenza dell'effetto ripristinatorio del giudicato di annullamento, ai sensi del quale, in assenza di diversa indicazione del giudice amministrativo, l'amministrazione è tenuta ad adottare un atto amministrativo retroattivo. Infatti, diversamente da quanto sostenuto da alcuni operatori, l'amministrazione, in assenza di indicazioni del giudice in tal senso, non gode di discrezionalità nel limitare gli effetti caducatori della sentenza solo per l'avvenire.
22. Non appaiono percorribili, pertanto, le soluzioni, sollecitate da numerosi operatori, di intervenire mediante un apposito corrispettivo da applicare per il periodo futuro, e di limitare l'ambito di efficacia del nuovo intervento dell'Autorità ai soli utenti che ritengono di essere stati penalizzati dall'annullata *RTTG* 2010-2013.
23. In quest'ultimo caso, poi, è da notare che, siccome i corrispettivi di trasporto sono dimensionati in ragione dei ricavi che l'impresa ha diritto a conseguire ai sensi della regolazione tariffaria, l'eventuale scelta di applicare la nuova riforma solo agli utenti che ne avrebbero un beneficio in termini di minori corrispettivi da versare a Snam Rete Gas S.p.A., comporterebbe la necessità di recuperare le somme corrispondenti al livello dei ricavi che non troverebbero più copertura. In tale prospettiva, l'introduzione di una nuova componente tariffaria auspicata dagli utenti avrebbe pertanto l'effetto concreto di traslare sul consumatore finale un onere improprio, in quanto ulteriore rispetto a quelli, eventuali, fisiologicamente connessi alle attività di conguaglio.

2.2 *Sull'individuazione del baricentro del mercato*

24. Un altro aspetto su cui gli esiti della consultazione mostrano una convergenza quasi unanime sono le considerazioni svolte dall'Autorità in merito all'individuazione del baricentro del mercato e alla natura meramente descrittiva di tale concetto. Anche l'operatore che è intervenuto *ad opponendum* nell'appello promosso dall'Autorità contro la sentenza del Tar Lombardia n. 995/2013 ha condiviso le considerazioni dell'Autorità.
25. Sotto questo profilo, dalla consultazione emerge che è un fatto notorio per la generalità degli operatori che il baricentro sia il luogo fisico in cui si concentrano i prelievi dalla rete nazionale di gasdotti, e che tale luogo sia da individuare nella Pianura padana.
26. Lo stesso operatore che ha impugnato la *RTTG* 2010-2013 non contesta il suddetto dato di fatto, ma sostiene che esso sia irrilevante ai fini del presente procedimento. L'affermazione non è corretta in quanto l'individuazione del baricentro è, invece, un aspetto *decisivo* ai fini dell'implementazione del principio comunitario secondo cui la tariffa di trasporto deve riflettere i costi.
27. Infatti, volendo semplificare al massimo il discorso, anche a parziale discapito di rigore e precisione tecnica, si può dire che il baricentro costituisce il luogo fisico

verso il quale il gas che viene immesso nella rete nazionale di gasdotti (ai punti di *entry*) deve essere fisicamente vettoriato, e in funzione di tale vettoriamento è dimensionata la capacità di trasporto dell'infrastruttura. All'utente che ottiene il conferimento presso un punto di entrata, l'impresa maggiore di trasporto non consente solamente l'immissione di gas in rete, ma garantisce anche la possibilità di utilizzare la complessiva capacità delle infrastrutture funzionali a vettoriare il gas sino al baricentro. E ciò indipendentemente da quale sia l'effettiva uscita che l'utente decide, in concreto, di utilizzare, eventualmente ubicata anche prima del baricentro.

28. Per questo motivo, e detto altrimenti, a parità di capacità conferita su diversi *entry points*, quella relativa al punto più distante dal baricentro attribuisce all'utente il diritto di utilizzare una maggiore porzione dell'infrastruttura e una corrispondente maggiore capacità complessiva della rete.
29. Quanto sopra dovrebbe meglio chiarire, seppure con le semplificazioni di cui si è detto, la ragione profonda per cui, rispetto al principio di *cost reflectivity*, i corrispettivi ai punti di *entry* sono più elevati tanto maggiore è la distanza che separa il punto dal baricentro.
30. In tale contesto, appare anche chiaro che non risulta dirimente il criterio, previsto dall'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00, di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, e in particolare le aree del Mezzogiorno. Una tale norma, infatti, è posta a tutela dei clienti finali ubicati in tali zone del Paese, indipendentemente dall'ubicazione del baricentro del mercato: anche se, infatti, il baricentro fosse ubicato nel Sud Italia, il criterio di non penalizzazione ex art. 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00 continuerebbe comunque a trovare applicazione.
31. La norma in esame, quindi, non è posta a tutela degli utenti che importano presso punti di importazione ubicati nel Meridione. Una tale interpretazione, infatti, implica una scelta di strategia geopolitica in tema di energetica (con una preferenza cioè per le importazioni dai Paesi del Nord Africa rispetto alle importazioni ad esempio dalla Russia) che è certamente estranea alla finalità della norma. Tali tipi di scelte, infatti, sono rimesse, dall'articolo 28 dello stesso decreto legislativo n. 164/00, al Governo e al Ministro dello sviluppo economico.
32. Pertanto, in adempimento al citato comma 3 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 164/00, l'Autorità è tenuta a introdurre correttivi alla regolazione tariffaria che attenuino il peso della tariffa di trasporto applicata alle forniture verso tale tipologia di clienti. Come già chiarito nel documento per la consultazione 607/2015/R/GAS (punto 27), tale correttivo si è tradotto in una riduzione dei corrispettivi presso i punti di *exit* ubicati in tali aree del Paese: in tal modo, infatti, è certo che la riduzione tariffaria sarà ribaltata sui clienti finali sottesi. L'eventuale riduzione dei corrispettivi relativi ai punti di *entry*, invece, non assicura un tale risultato, in quanto non è detto che un utente che importi da Sud serva il mercato ubicato nella

medesima zona, in quanto potrebbe, ipoteticamente, servire esclusivamente clienti concentrati nel Nord del Paese.

2.3 ***Sulla scelta del criterio di riparto tra componente di capacity e componente di commodity***

33. Con riferimento all'orientamento dell'Autorità di prevedere un criterio di riparto tra componente di *capacity* e di *commodity* in misura pari a 90:10, per le ragioni sinteticamente richiamate ai precedenti punti 9 e 10, esso è stato condiviso dalla maggior parte degli operatori. Persino la società intervenuta *ad opponendum* nel giudizio di appello promosso dall'Autorità avverso la già citata sentenza n. 995/2013 ha espressamente condiviso “*il principio di cost reflectivity sancito dall'articolo 13 del regolamento 715/2009 e le modalità con cui l'Autorità ha interpretato tale principio adottando un criterio di ripartizione dei ricavi 90:10 tra componente capacity e componente commodity*”.
34. L'orientamento dell'Autorità è stato invece criticato da due società che importano gas dal Sud Italia, tra le quali anche quella che ha promosso il contenzioso che ha condotto all'annullamento della *RTTG* 2010-2013. In particolare, e in estrema sintesi, è stato rilevato che:
- (a) sarebbe erronea la lettura dell'Autorità sul punto delle pronunce del giudice amministrativo, il quale non avrebbe annullato la regolazione su questo aspetto per difetto di motivazione, ma per l'effetto discriminatorio della nuova disciplina rispetto agli operatori la cui attività di importazione è concentrata nel Sud del Paese;
 - (b) un criterio di riparto nella misura 90:10, infatti, risulterebbe sproporzionato ed eccessivamente penalizzante per gli *shipper* che importano dal Mezzogiorno, tale da alterare la concorrenza del mercato;
 - (c) la giustificazione fornita dall'Autorità della scelta, basata sul Regolamento (CE) n. 715/2009 non sarebbe sufficiente in quanto analoga disposizione a quella contenuta nell'articolo 13 di tale regolamento era già prevista dal previgente Regolamento (CE) n. 1775/2005 alla luce del quale l'Autorità aveva definito nel precedente periodo una regolazione tariffaria basata su un criterio di riparto pari a 70:30; nessuna novità normativa potrebbe quindi giustificare la modifica introdotta dall'Autorità; né le Linee Guida avrebbero rilievo, non essendo ancora in discussione nel 2010;
 - (d) al più, l'introduzione di un criterio di riparto 90:10 potrebbe essere introdotto solo laddove fosse completato da modelli tariffari che minimizzino gli impatti sul mercato all'ingrosso, ad esempio “*uno split entry/exit in cui fossero recuperati maggiori ricavi sui punti di uscita rispetto all'attuale 50-50*”.
35. Infine, gli operatori che hanno criticato l'orientamento dell'Autorità, hanno altresì lamentato il fatto che quest'ultima avrebbe omissis di considerare, ai fini

dell'ottemperanza, un ulteriore aspetto censurato dal Consiglio di Stato consistente nella riduzione delle zone di *exit* compiuta con la *RTTG* 2010-2013 rispetto al precedente periodo regolatorio. L'intervento dell'Autorità, pertanto, dovrebbe comportare anche un aumento del numero dei punti di uscita dalla rete nazionale di gasdotti.

36. In via preliminare, è bene subito chiarire che il giudice amministrativo non ha affatto annullato la regolazione tariffaria adottata con la *RTTG* 2010-2013, nella parte in cui ha previsto il numero di punti di *exit*. Si è limitato soltanto, in alcuni passaggi, a evidenziare che una tale riduzione ha inciso sugli effetti, per gli *shipper*, dell'adozione del nuovo criterio di riparto 90:10, senza però stigmatizzare la scelta di ridurre il numero di punti di uscita.
37. L'Autorità, pertanto, non è tenuta a modificare il numero delle aree di *exit*. Peraltro, ai fini del riesercizio del potere tariffario da parte dell'Autorità, gli esiti della prima consultazione hanno evidenziato l'insussistenza di elementi che possano giustificare l'estensione. Un aumento delle aree di *exit*, infatti, pregiudicherebbe seriamente l'esigenza, manifestata in modo pressoché unanime dagli operatori, di minimizzare l'impatto delle attività di conguaglio conseguenti a ogni modifica della regolazione tariffaria (cfr. precedente sezione 2.1).
38. Non paiono condivisibili, per i seguenti motivi, neppure le critiche formulate in merito alla giustificazione del criterio di riparto 90:10.
39. Con riferimento alle osservazioni richiamate alle lettere (a), (b), (c), del punto 34, occorre, innanzi tutto, ribadire che, dalla lettera delle sentenze citate, il giudice fa testuale riferimento a omesse valutazioni e inadeguate motivazioni, da parte dell'Autorità, delle scelte da lei compiute.
40. Peraltro, ciò che rileva in modo decisivo è che il criterio di riparto nella misura 90:10 non costituisce affatto un elemento distorsivo della concorrenza, in quanto esso mira a riflettere i costi sostenuti dal gestore della rete nazionale di gasdotti per garantire il servizio offerto. Come detto in precedenza, seppure con notevoli semplificazioni, tale servizio comporta anche la messa a disposizione all'utente di una porzione dell'infrastruttura di rete adeguatamente dimensionata a consentire il vettoriamento del gas immesso sino al baricentro; maggiore è la distanza del punto di *entry* dal baricentro, maggiori sono i costi sostenuti dall'impresa di trasporto per erogare il servizio all'utente che ha conferito capacità in tale punto, maggiore dovrebbe quindi essere il corrispettivo da questi dovuto.
41. Il criterio di riparto 90:10 non può pertanto dirsi sproporzionato, proprio in quanto riflette la struttura di costo sotteso al servizio offerto agli utenti. La previgente regolazione tariffaria, basata su un criterio 70:30, si è rivelata, a una più attenta riconsiderazione, viziata dalla predetta inefficienza allocativa ed è pertanto stata riallineata col principio di *cost reflectivity* che il legislatore comunitario ha confermato con l'articolo 13 del Regolamento (CE) n. 715/2009.

42. Infine, quanto all'osservazione secondo la quale l'eventuale introduzione del criterio 90:10 potrebbe giustificarsi solo a fronte di un correttivo di completamento che modifichi la ripartizione dei ricavi tra punti di entrata e punti di uscita, attenuando il "peso" dei punti di entrata, si rileva che una tale proposta non pare coerente con l'obiettivo, sancito dall'articolo 23 del decreto legislativo n. 164/00, di non penalizzare le aree del Paese caratterizzate da minore infrastrutture, tra cui quelle del Mezzogiorno.
43. Infatti, come chiarito sopra (cfr. punti 30 - 32), tale norma impone di attenuare il peso dei corrispettivi di trasporto sulle forniture destinate a clienti finali ubicati in tali aree del Paese. Un tale risultato, come visto, può essere realizzato in modo efficiente solo riducendo i corrispettivi relativi ai corrispondenti punti di *exit*. Pertanto, un intervento dell'Autorità che prevedesse un maggior recupero dei ricavi sui punti di uscita, comporterebbe un innalzamento dei relativi corrispettivi, con conseguente penalizzazione dei clienti finali tutelati dalla norma in esame.

2.4 *Sul corrispettivo tariffario a copertura dei costi relativi agli autoconsumi*

44. L'orientamento dell'Autorità circa la nuova regolazione tariffaria degli autoconsumi ha trovato il consenso di tutti gli operatori che attualmente importano gas dal Sud Italia.
45. I restanti partecipanti alla consultazione hanno, invece, criticato l'intervento prospettato dall'Autorità.
46. Nella maggior parte dei casi, le critiche sono motivate sulla presunta illegittima retroattività di un tale intervento. Su questo aspetto ci si limita a rinviare a quanto già argomentato nella sezione 2.1.
47. Alcuni operatori, inoltre, hanno ritenuto che la previsione di un corrispettivo per gli autoconsumi identico per tutti i punti di *entry* non sarebbe coerente proprio con il principio di *cost reflectivity*, come correttamente declinato dall'Autorità, in ragione (i) della distanza dal punto di entrata al baricentro del mercato e (ii) della capacità del sistema che il gestore della rete nazionale di gasdotti rende disponibile all'utente per vettoriare il gas immesso sino al baricentro.
48. In tale prospettiva, è stato sostenuto che l'Autorità dovrebbe prevedere il passaggio da conferimento in natura a conferimento monetario, mantenendo però la logica del diverso contributo dei vari punti di *entry* alla copertura dei costi di funzionamento delle centrali di compressione.
49. A una più attenta analisi, l'Autorità ritiene condivisibili queste ultime osservazioni. Infatti, le centrali di compressione sono funzionali a garantire la movimentazione del gas, in particolare il suo vettoriamento verso il baricentro del mercato; maggiore

è la distanza dal baricentro, pertanto, maggiori sono anche i costi connessi al funzionamento delle centrali di compressione¹.

50. Infine, si deve considerare che, per quanto riguarda i punti di immissione situati nel Sud Italia, i gasdotti che risalgono verso il baricentro, per ampie tratte, sono prevalentemente funzionali al solo gas in tal modo importato e, quindi, le centrali di compressione su tale percorso sono utilizzate principalmente per il servizio reso agli *shipper* che importano da tali punti.

3. Orientamenti finali

51. Alla luce delle evidenze emerse dalle osservazioni pervenute in merito al documento per la consultazione 697/2015/R/GAS, l'Autorità illustra di seguito i suoi orientamenti finali.

3.1 Ripartizione capacity-commodity e baricentro di mercato

52. Quanto al criterio di ripartizione dei ricavi tra componente di *capacity* e componente di *commodity* (cfr. sezione 2.3), dalla consultazione non sono emersi elementi nuovi e significativi tali da modificare l'originaria previsione di introdurre un criterio di ripartizione nella misura 90:10.
53. Inoltre, sull'individuazione del baricentro del mercato, come visto (cfr. sezione 2.2), nessun operatore ha contestato che si tratti di un luogo fisico la cui ubicazione prescinde dall'Autorità e della quale l'Autorità non può che limitarsi a prendere atto.

Spunti per la consultazione

- S1.** *Osservazioni in merito agli orientamenti sulla ripartizione capacity-commodity.*
- S2.** *Osservazioni in merito agli orientamenti sul baricentro di mercato.*

¹ A tal proposito, si evidenzia a titolo di esempio che nell'anno 2010 circa l'80% dei consumi complessivi delle centrali di compressione è risultata attribuibile alle centrali ubicate lungo la dorsale di importazione dal Sud Italia fino al nodo di Minerbio, e che, in proporzione ai volumi immessi nella rete dei gasdotti, detti autoconsumi sono risultati superiori di circa 4 volte rispetto ai consumi delle centrali di compressione attribuibili ai gasdotti utilizzati per l'importazione dagli altri punti di entrata.

3.2 Corrispettivo a copertura degli autoconsumi

54. Quanto, invece, al corrispettivo a copertura degli autoconsumi (cfr. sezione 2.4), l’Autorità, intende accogliere la proposta suggerita da alcuni operatori in sede di consultazione di introdurre un corrispettivo differenziato tra i diversi punti di *entry*, in modo da tenere conto della distanza dei punti di entrata dal baricentro del sistema; di conseguenza verrebbero mantenuti i medesimi rapporti relativi di costo tra i diversi punti di entrata già applicati nel terzo periodo di regolazione. Ciò al fine di riflettere correttamente i costi che, con riferimento a ciascuno di tali punti, il gestore della rete nazionale di gasdotti effettivamente sostiene.
55. In termini pratici, Snam Rete Gas è tenuta a restituire agli utenti il gas di autoconsumo che questi hanno effettivamente allocato in natura nel periodo 2010-2013; poiché non si ritiene percorribile la restituzione *in natura* di tali quantitativi, si propone una valorizzazione del gas allocato pari alla media annuale della componente *CCI* per gli anni 2010-2012, e una media delle componenti *CCI* e *C_{MEM}* per l’anno 2013, secondo i valori riportati nella sottostante Tabella 1.

Tabella 1: Valorizzazione del gas conferito a copertura degli autoconsumi

2010	2011	2012	2013
7,09	8,49	10,40	9,67

I valori sono espressi in €/GJ

56. Pertanto, agli *shipper* cui sia stato effettivamente allocato gas di autoconsumo in natura nel periodo 2010-2013, e che ne facciano richiesta entro il 30 settembre 2016, Snam Rete Gas emette entro il 30 novembre 2016 nota di credito tenuto conto dei quantitativi annuali di gas naturale effettivamente allocati a ciascuno *shipper* la cui titolarità è stata acquisita da Snam Rete Gas, e della valorizzazione di tali quantitativi secondo i valori di cui in Tabella 1.
57. Contestualmente all’emissione di tale nota di credito, Snam Rete Gas applica a ciascun utente il corrispettivo CV_i^{fuel} , espresso in €/GJ, in funzione dei quantitativi di gas naturale immessi in ciascun punto *i* della rete nazionale dei gasdotti; il corrispettivo è CV_i^{fuel} è dimensionato in modo tale che, per ogni anno *n* del periodo 2010-2013, si abbia che:

$$\sum_i CV_i^{fuel} \cdot Q_i = Q \cdot VAL$$

e

$$\frac{CV_i^{fuel}}{\sum_i CV_i^{fuel}} = \frac{CPe_i}{\sum_i CPe_i}$$

dove:

- Q sono i quantitativi di gas naturale effettivamente allocati agli utenti;
- VAL è la valorizzazione del gas naturale di cui al precedente punto 55;
- CPe sono i corrispettivi di *entry* nella rete nazionale dei gasdotti, escluso il corrispettivo di *entry* relativo all'*hub* stoccaggio.

Spunti per la consultazione

- S3.** *Osservazioni in merito alle modalità di determinazione del corrispettivo tariffario a copertura degli autoconsumi.*
- S4.** *Osservazioni in merito ad eventuali criticità di carattere operativo in merito al meccanismo di conguaglio delle partite economiche relative agli autoconsumi.*