

DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

424/2023/R/GAS

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

Documento per la consultazione per la formazione di provvedimenti nell'ambito del
procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e
Ambiente 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS

Mercati di incidenza: gas naturale

26 settembre 2023

Premessa

Il presente documento per la consultazione si inserisce nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS, per ottemperare alla sentenza del Consiglio di Stato, Sezione Seconda, del 5 ottobre 2022, n. 8523, finalizzato a verificare se la regolazione tariffaria annullata – relativa al servizio di trasporto del gas naturale per il quarto periodo regolatorio (2014-2017) – tenesse effettivamente in adeguata considerazione la finalità di non penalizzare le aree del Mezzogiorno, e introdurre, nel caso si evidenzi che la regolazione annullata non garantisse tale finalità, o non la attuasse in maniera adeguata, un'apposita disciplina tariffaria volta a colmare una tale lacuna. Il presente documento per la consultazione ha ad oggetto anche l'ottemperanza della sopravvenuta sentenza della medesima Sezione Seconda del Consiglio di Stato, del 27 luglio 2023, n. 7386, recante analoghe statuizioni, con riferimento al periodo transitorio (2018-2019).

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte in forma scritta, compilando l'apposito modulo interattivo disponibile sul sito internet dell'Autorità o, in alternativa, all'indirizzo di posta elettronica certificata (protocollo@pec.arera.it) entro il **2 novembre 2023**.*

Si fa riferimento all'Informativa sul trattamento dei dati personali, in merito alla pubblicazione e alle modalità della pubblicazione delle osservazioni. Con riferimento alla pubblicazione delle osservazioni, di cui al punto 1, lettera b), della stessa Informativa, si specifica ulteriormente che i partecipanti alla consultazione che intendano salvaguardare la riservatezza di dati e informazioni, diversi dai dati personali, dovranno motivare tale richiesta contestualmente all'invio del proprio contributo alla presente consultazione, 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 qualora la richiesta di riservatezza sia accolta dagli Uffici dell'Autorità.

Autorità per la Regolazione di Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Corso di Porta Vittoria, 27 - 20122 - Milano

email: protocollo@pec.arera.it
sito internet: www.arera.it

INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679 (GDPR)

La disciplina della partecipazione ai procedimenti di regolazione dell'ARERA è contenuta nella deliberazione n. 649/2014/A. Ai sensi dell'articolo 4.2 della disciplina in parola, l'ARERA non riceve contributi anonimi.

1. Base giuridica e finalità del trattamento

a. Trattamento dei dati personali raccolti in risposta alle consultazioni

Si informa che i dati personali trasmessi partecipando alla consultazione pubblica saranno utilizzati da ARERA, (Titolare del trattamento), nei modi e nei limiti necessari per svolgere i compiti di interesse pubblico e per adottare gli atti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, con l'utilizzo di procedure anche informatizzate. Il trattamento è effettuato in base all'articolo 6, par. 1 lett. e) del GDPR.

b. Pubblicazione delle osservazioni

Le osservazioni pervenute possono essere pubblicate sul sito internet di ARERA al termine della consultazione. I partecipanti alla consultazione possono chiedere che, per esigenze di riservatezza, i propri commenti siano pubblicati in forma anonima. Una generica indicazione di confidenzialità presente nelle comunicazioni trasmesse non sarà considerata una richiesta di non divulgare i commenti.

I partecipanti alla consultazione che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, delle osservazioni e/o documentazione inviata, sono tenuti ad indicare quali parti delle proprie osservazioni e/o documentazione sono da considerare riservate e non possono essere divulgate. A tal fine, i partecipanti alla consultazione sono tenuti a trasmettere una versione non confidenziale delle osservazioni destinata alla pubblicazione.

c. Modalità della pubblicazione

In assenza delle indicazioni di cui al punto b) della presente Informativa (richiesta di pubblicazione in forma anonima e/o divulgazione parziale), le osservazioni sono pubblicate in forma integrale unitamente alla ragione sociale/denominazione del partecipante alla consultazione. La ragione sociale/denominazione del partecipante alla consultazione che contenga dati personali è oscurata. Sono altresì oscurati tutti i dati personali contenuti nel corpo del contributo inviato e che possano rivelare l'identità di persone fisiche identificate o identificabili. I dati personali delle persone fisiche che rispondono alla consultazione nella loro capacità personale sono oscurati. Sono altresì oscurati tutti i dati personali contenuti nel corpo del contributo inviato e che possano rivelare l'identità del partecipante alla consultazione.

2. Modalità del trattamento e periodo di conservazione dei dati

Dei dati personali possono venire a conoscenza i Capi delle Strutture interessate dall'attività di regolamentazione cui è riferita la consultazione, nonché gli addetti autorizzati al trattamento. I dati saranno trattati mediante supporto cartaceo e tramite procedure informatiche, con l'impiego di misure di sicurezza idonee a garantirne la riservatezza nonché ad evitare l'indebito accesso agli stessi da parte di soggetti terzi o di personale non autorizzato. Tali dati saranno conservati per un periodo massimo di 5 anni.

3. Comunicazione e diffusione dei dati

I dati non saranno comunicati a terzi, fatti salvi i casi in cui si renda necessario comunicarli ad altri soggetti coinvolti nell'esercizio delle attività istituzionali del Titolare e i casi specificamente previsti dal diritto nazionale o dell'Unione Europea.

4. Titolare del Trattamento

Titolare del trattamento è ARERA, con sede in Corso di Porta Vittoria, 27, 20122, Milano, e-mail: info@arera.it, PEC: protocollo@pec.arera.it, centralino: +39 02655651.

5. Diritti dell'interessato

Gli interessati possono esercitare i diritti di cui agli articoli 15-22 del GDPR rivolgendosi al Titolare del trattamento agli indirizzi sopra indicati. Il Responsabile della Protezione dei Dati personali dell'Autorità è raggiungibile al seguente indirizzo: Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente, Corso di Porta Vittoria, 27, 20122 Milano, e-mail: rpd@arera.it.

Gli interessati, ricorrendone i presupposti, hanno altresì il diritto di proporre reclamo al Garante per la protezione dei dati personali, quale autorità di controllo, o di adire le opportune sedi giudiziarie.

INDICE

1. Inquadramento procedurale e ambito della consultazione	6
Quadro regolatorio.....	6
Il contenzioso avverso i criteri di regolazione del 3PRT (2010-2013).....	6
Il contenzioso avverso i criteri di regolazione del 4PRT (2014-2017).....	8
Il contenzioso avverso i criteri di regolazione del periodo transitorio (2018-2019) ...	10
Ambito della consultazione	12
2. Considerazioni preliminari sulle posizioni rappresentate da Enel GT e sulle sentenze 8523/2022 e 7386/2023.....	13
Sulle attività dell’Autorità necessarie per ottemperare alle sentenze	13
Sul criterio di non penalizzazione delle aree del Mezzogiorno	14
Sui coefficienti per gli autoconsumi	19
3. Valutazioni ai fini dell’ottemperanza	19
Verifica sui corrispettivi	19
Verifica sui coefficienti per gli autoconsumi	22
4. Orientamenti per l’ottemperanza	24

1. Inquadramento procedurale e ambito della consultazione

Quadro regolatorio

- 1.1 Con riferimento alla regolazione del servizio di trasporto del gas naturale:
- a) con la deliberazione ARG/gas 184/09, l’Autorità ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto del gas naturale per il terzo periodo di regolazione (3PRT, RTTG 2010-2013);
 - b) con la deliberazione 514/2013/R/GAS, l’Autorità ha stabilito i criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il quarto periodo di regolazione (4PRT, RTTG 2014-2017);
 - c) con la deliberazione 575/2017/R/GAS, l’Autorità ha disposto di far decorrere la validità del 5PRT a partire dall’anno 2020, al fine di disporre di un congruo intervallo temporale per la revisione dei criteri tariffari in virtù della portata innovativa del Codice TAR rispetto alla disciplina vigente, prorogando per gli anni 2018 e 2019 (c.d. periodo transitorio) i criteri di regolazione vigenti per il 4PRT approvati con la deliberazione 514/2013/R/GAS, opportunamente integrati tenendo conto degli esiti della consultazione;
 - d) con la deliberazione 114/2019/R/GAS, l’Autorità ha stabilito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT (RTTG 2020-2023).

Il contenzioso avverso i criteri di regolazione del 3PRT (2010-2013)

- 1.2 Con la sentenza del Consiglio di Stato, Sesta Sezione, 12 giugno 2015, n. 2888 (di seguito: sentenza 2888/2015), è stata confermata la sentenza del Tribunale amministrativo regionale per la Lombardia (di seguito: TAR Lombardia), Terza Sezione, 19 aprile 2013, n. 995 (di seguito: sentenza 995/2013), con cui è stato accolto il ricorso promosso dalla società Enel Trade S.p.A. per l’annullamento della deliberazione ARG/gas 184/09 in materia di criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale per il terzo periodo di regolazione (3PRT), di cui alla RTTG 2010-2013.
- 1.3 Con la deliberazione 430/2015/R/GAS, l’Autorità ha avviato un procedimento per ottemperare alla sentenza 995/2013, come confermata dalla sentenza 2888/2015. Con la deliberazione 550/2016/R/GAS, l’Autorità, in ottemperanza alla sentenza 2888/2015, ha colmato le carenze istruttorie e motivazionali censurate dal giudice, confermando, per l’effetto, i criteri di regolazione di cui alla RTTG 2010-2013, nonché i corrispettivi e i coefficienti per gli anni 2010-2013 precedentemente approvati, ad eccezione delle quote percentuali a copertura del gas di autoconsumo, al posto delle quali è stato introdotto un corrispettivo monetario.
- 1.4 In relazione allo specifico oggetto del procedimento avviato con deliberazione 70/2023/R/GAS per ottemperare alla sentenza del Consiglio di Stato del 5 ottobre 2022, n. 8523 (di seguito: sentenza 8523/2022), ossia le disposizioni di cui all’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00, che prevedono di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali ed in particolare le aree del Mezzogiorno, nell’ambito del procedimento avviato con la

deliberazione 430/2015/R/GAS (cfr. in particolare punti 26 e 27 del documento per la consultazione 607/2015/R/GAS), l’Autorità ha osservato che *“in un sistema tariffario entry-exit, quale quello italiano, al fine di valutare se la tariffa di trasporto effettivamente penalizzi o meno il Mezzogiorno, occorre fare riferimento ai corrispettivi di uscita pagati dagli utenti che operano al Sud, e non invece ai corrispettivi di entrata. Il gas destinato al Mezzogiorno è certamente prelevato nei punti di uscita della rete situati al Sud per i quali punti i corrispettivi sono infatti più bassi rispetto ai punti di uscita situati al Centro e Nord Italia. Dall’altro lato, il gas immesso nel sistema di trasporto nazionale attraverso i punti di entrata situati nel Sud del Paese può essere prelevato in – e quindi destinato ad aree rifornite da – un punto di uscita qualsiasi del Paese. Una riduzione di tali corrispettivi non porterebbe un vantaggio per gli utenti localizzati nel sud Italia, ma a qualunque operatore importi gas, da destinare potenzialmente a qualunque area del sistema nazionale.”*

- 1.5 Enel Trade S.p.A. ha promosso ricorso per l’ottemperanza della sentenza 995/2013 e per la dichiarazione di nullità della deliberazione 550/2016/R/GAS (di conclusione del procedimento per ottemperanza alla sentenza 2888/2015), sostenendo che l’Autorità si fosse limitata a reiterare i precedenti criteri, piuttosto che procedere a una nuova istruttoria e a un migliore impianto motivazionale; tale ricorso è stato accolto in parte dal TAR Lombardia con sentenza 494/2017, sentenza poi appellata in via principale dall’operatore, e in via incidentale dall’Autorità; con la sentenza 1840/2018 il Consiglio di Stato ha accolto l’appello incidentale dell’Autorità, annullando la sentenza 494/2017; in particolare, il Consiglio di Stato ha:
- a) precisato che, diversamente da quanto asserito dal TAR Lombardia con la sentenza 494/2017, la regolazione tariffaria sarebbe risultata viziata *“non già a cagione della non congruità sostanziale e dell’inattendibilità delle scelte tecniche poste a base della disciplina tariffaria [...] definitivamente accertate in concreto, bensì a cagione del ravvisato difetto di motivazione e di istruttoria poste a base delle componenti tariffarie in contestazione”*;
 - b) accertato, quindi, che la deliberazione 550/2016/R/GAS *“in quanto basata su una rinnovata istruttoria e su un nuovo impianto motivazionale e adottata in esito a una nuova procedura di consultazione con gli operatori del settore, si colloca nello spazio di riedizione del potere lasciato ‘aperto’ dalla pronuncia di annullamento della precedente disciplina tariffaria [...] con conseguente infondatezza dell’azione di nullità per asserita violazione del decisum della sentenza ottemperata confermata in appello”*;
 - c) evidenziato che *“le censure mosse avverso le valutazioni tecniche poste dall’Autorità alla base della rinnovata scelta regolatoria relativa al periodo tariffario 2010-2013, assumono dunque la natura di motivi di annullamento, da dedurre in sede di giurisdizione di legittimità”*, disponendo la conversione del rito, da riassumersi dinnanzi al TAR Lombardia.
- 1.6 Enel Trade S.p.A. ha successivamente promosso un ricorso per riassunzione innanzi al Tar Lombardia. Tale procedimento risulta tuttora pendente.

Il contenzioso avverso i criteri di regolazione del 4PRT (2014-2017)

1.7 La società Enel Global Trading S.p.A. (già Enel Trade S.p.A. – di seguito: Enel GT) ha inoltre proposto ricorso innanzi al TAR Lombardia per l’annullamento anche della successiva deliberazione 514/2013/R/GAS relativa ai criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto per il 4PRT, di cui alla RTTG 2014-2017. I motivi di tale contenzioso sono in gran parte sovrapponibili a quelli del contenzioso sul 3PRT precedentemente richiamato; in particolare, la società ha sostenuto di essere stata lesa dalle scelte regolatorie relative a:

- a) il criterio di ripartizione tra componente *capacity* e componente *commodity*, tra l’altro già contenuto nella RTTG 2010-2013, che prevede l’attribuzione dei costi di capitale alla componente *capacity* e dei costi operativi alla componente *commodity*, che porta ad una ripartizione legata alla natura dei costi sottostanti il servizio, con un rapporto pari a circa 90:10 (non più fisso con una ripartizione 70:30 come avveniva invece nella regolazione antecedente al 2010);
- b) la riduzione delle aree di uscita da 17 a 6, anch’essa già contenuta nella RTTG 2010-2013, in modo da renderle omogenee a quelle della distribuzione;
- c) i criteri di determinazione dei corrispettivi di entrata e uscita che prevedono, al fine del calcolo dei corrispettivi unitari di capacità, la valorizzazione dei tratti di rete in controflusso e l’utilizzo del diametro come ulteriore *driver* tariffario;
- d) il ruolo dell’impresa maggiore di trasporto (Snam Rete Gas S.p.A., di seguito anche solo Snam Rete Gas o SRG) nelle determinazioni tariffarie.

1.8 Il ricorso è stato accolto dal TAR Lombardia, Seconda Sezione, con sentenza 219/2022. Avverso la predetta pronuncia, l’Autorità ha interposto appello che, con la sentenza 8523/2022, il Consiglio di Stato, Seconda Sezione, ha rigettato, risolvendo la controversia sulla base del solo motivo, qualificato come assorbente, di non congruenza della disciplina tariffaria rispetto alle previsioni di tutela delle aree del Paese di cui all’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00; in particolare, la sentenza 8523/2022 afferma che:

- a) *“le argomentazioni contenute nell’atto di appello non possano essere condivise, per ragioni che attengono, con carattere assorbente, alla non congruenza delle misure adottate rispetto ai parametri normativi di riferimento (nella specie, quello a tutela dello sviluppo delle aree del Mezzogiorno), con conseguente inattendibilità e inadeguatezza delle valutazioni contenute negli atti amministrativi impugnati in rapporto agli obiettivi che l’Autorità era chiamata a perseguire”;*
- b) *“ciò che nella specie risulta decisivo non è tanto il fatto se sia o meno ragionevole e attendibile attribuire alla componente capacity un peso preponderante alla componente commodity [...] né se sia legittima la riduzione a 6 dei punti di exit considerati [...]. Occorre, infatti, verificare se i criteri di riparto in esame o gli ulteriori pure censurati dal primo giudice, valutati unitamente a tutte le altre misure di definizione tariffaria approvate dall’Autorità consentano di rispettare l’ulteriore obiettivo ex lege imposto*

all’Autorità [...] di rendere il servizio di trasporto del gas naturale non penalizzante per le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare per le aree del Mezzogiorno”;

- c) infatti, la regolazione tariffaria, sulla cui definizione l’Autorità ha certamente ampi margini di discrezionalità tecnica, dovrebbe tutelare, ai sensi dell’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00, anche l’esigenza “*di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno*”, nonché l’esigenza di “*attenuare le penalizzazioni territoriali*”; tuttavia, dai motivi di appello non si deduce “*in che modo i vari criteri valutati e censurati dal Tar [...], o altri elementi di tariffa, siano funzionali al concreto perseguimento del richiamato precetto normativo*”;
- d) conclusivamente, “*pur in presenza di ineludibile discrezionalità dell’Autorità nella individuazione e nella disciplina dei criteri utili a determinare la tariffa (vuoi in relazione al riparto capacity/commodity, vuoi a quello entry/exit, o ad altri) [...], risultano indubbiamente carenti le misure idonee ad assicurare il perseguimento del più volte menzionato obiettivo di tutela delle aree meridionali del Paese*”.

- 1.9 Da quanto sopra, consegue, in particolare, che l’illegittimità riscontrata con la sentenza 8523/2022 non risiede, di per sé e in maniera atomistica, nelle modalità con cui sono stati definiti i criteri di riparto dei ricavi, o il numero delle aree di uscita, o gli altri profili censurati in primo grado, ma nell’approvazione d’una complessiva metodologia tariffaria che non sembra prevedere speciali misure di temperamento degli oneri a beneficio (o, meglio, senza penalizzazione) delle aree del Mezzogiorno; ciò anche in ragione del fatto che l’Autorità non è riuscita a chiarire se vi siano, e quali siano, elementi della regolazione tariffaria “*funzionali al concreto perseguimento del richiamato precetto normativo*”.
- 1.10 Con la deliberazione 28 febbraio 2023, 70/2023/R/GAS (di seguito: deliberazione 70/2023/R/GAS), l’Autorità ha avviato un procedimento per ottemperare alla sentenza 8523/2022 del Consiglio di Stato, in particolare finalizzato a:
 - a) verificare se e in quale misura la regolazione tariffaria annullata tenesse effettivamente in adeguata considerazione la finalità di non penalizzare le aree del Mezzogiorno, sancita dall’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00;
 - b) introdurre, nel caso in cui la verifica di cui alla precedente lettera (a) evidenziasse che la regolazione annullata non garantisse la finalità ivi richiamata, o non la attuasse in maniera adeguata, un’apposita disciplina tariffaria volta a colmare una tale lacuna.
- 1.11 Nell’ambito del procedimento, anche al fine di acquisire elementi utili per valutare i possibili interventi da porre in consultazione, vi sono stati due incontri tecnici tra i rappresentanti di Enel GT e gli Uffici dell’Autorità (in data 10 febbraio e 15 maggio 2023), in cui la società ha esposto le sue esigenze e relative proposte. In estrema sintesi, Enel GT:

- a) critica, ritenendola discriminatoria rispetto all'obiettivo di non penalizzare le aree del Mezzogiorno, la previsione di determinare i costi unitari di tratta applicando uno "sconto" per le tratte in controflusso; tale previsione, infatti, distorcerebbe il principio della distanza, introducendo elementi di aleatorietà e margini di errore; in sintesi, ritiene che gli unici criteri ammissibili per la definizione delle tariffe di trasporto siano quelli della distanza e della capacità;
- b) prospetta l'opportunità d'una riforma della regolazione tariffaria che, per il periodo di regolazione 2014-2017, assuma a modello la metodologia di calcolo utilizzata dall'Autorità per il periodo di regolazione 2020-2023 (*Capacity-Weighted Distance, CWD*); ritiene inoltre che la metodologia c.d. a matrice, epurata dagli elementi distorsivi, darebbe risultati molto simili alla CWD;
- c) ritiene opportuno introdurre ulteriori espliciti temperamenti a favore dei punti di entrata da Sud, nella forma di un fattore di sconto alle tariffe di capacità applicate ai punti di entrata situati nel Mezzogiorno, almeno pari al 30%, con invarianza dei ricavi riconosciuti per i gestori infrastrutturali;
- d) al pari di quanto sopra, ritiene non coerente con il dettato normativo la maggiore valorizzazione dei coefficienti per la copertura del gas di autoconsumo prevista per punti di entrata da Sud; e chiede, di conseguenza, di rimuovere i coefficienti di autoconsumo differenziati nei punti di entrata;
- e) ritiene che gli effetti economici dei suddetti interventi di regolazione tariffaria – che, per il periodo di regolazione 2014-2017, porterebbero, secondo le stime della società, un beneficio per la stessa di circa 90 milioni di euro – dovrebbero essere assicurati ai soli utenti del trasporto che sarebbero stati penalizzati dalla regolazione annullata; a tal fine, propone l'introduzione di un meccanismo di reintegrazione *ad hoc*, gestito direttamente dalla Cassa per i servizi energetici e ambientali, a valere su appositi conti che dovrebbero trovare copertura attraverso l'istituzione d'una nuova componente tariffaria da applicare in futuro alla generalità della clientela finale;
- f) ritiene elemento di minore rilievo l'eventuale modifica della ripartizione *capacity-commodity*, e non richiama il tema della riduzione delle aree di uscita da 17 a 6.

1.12 Degli elementi forniti da Enel GT si terrà conto nel prosieguo, nei termini e nei limiti ivi indicati (cfr. Capitolo 2).

Il contenzioso avverso i criteri di regolazione del periodo transitorio (2018-2019)

1.13 La società Enel GT ha altresì proposto ricorso innanzi al TAR Lombardia per l'annullamento della deliberazione 575/2017/R/GAS relativa ai criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto per il periodo transitorio 2018-2019. I motivi del ricorso sono in gran parte sovrapponibili a quelli relativi al 4PRT; rispetto al tema degli autoconsumi, per i quali l'Autorità aveva già rimosso con la deliberazione 575/2017/R/GAS la differenziazione per punto di entrata, la contestazione di Enel GT ha riguardato l'aumento del valore del corrispettivo per l'anno 2018 e in generale la volatilità di tale voce.

- 1.14 Il TAR Lombardia ha accolto il ricorso della società con sentenza 301/2021, avverso cui l’Autorità ha proposto appello.
- 1.15 Successivamente ai sopra richiamati incontri con la società Enel GT aventi ad oggetto l’ottemperanza alla sentenza 8523/2022, in data 27 luglio 2023 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato n. 7386 (di seguito: sentenza 7386/2023), con cui la medesima Sezione Seconda ha rigettato l’appello dell’Autorità sulla sentenza del Tar Lombardia 301/2021, confermando l’annullamento della RTTG anche per il periodo transitorio 2018-2019. Poiché le questioni oggetto della controversia, come anticipato, sono in larga misura sovrapponibili a quelle decise con la sentenza 8523/2022, il Consiglio di Stato ha ribadito, anche con riferimento al periodo di regolazione 2018-2019, i medesimi principi ivi sanciti (chiarendo, appunto, che *“non vi è ragione di decampare, non solo in relazione, come nel caso di specie, ai provvedimenti con cui [l’Autorità] ha fissato le tariffe di trasporto del gas naturale nei gasdotti della rete nazionale (sebbene in relazione al c.d. quarto periodo di regolazione – 2014/2017), ma altresì nell’ambito di una controversia intercorsa tra le medesime parti del presente giudizio”*).
- 1.16 In particolare, con la sentenza 7386/2023, il giudice ha *“conclusivamente ribadito quanto osservato da questo Consiglio nel precedente citato, nel senso che “l’Autorità, pur mantenendo la discrezionalità nella individuazione e gestione, all’interno del tracciato normativo, dei criteri di riparto maggiormente capaci di assicurare la copertura di plurimi fattori di costo e il perseguimento degli obiettivi di interesse generale, non avrebbe dovuto approvare una metodologia tariffaria carente di temperamenti o correttivi che tenessero conto della ricordata finalità indicata al regolatore al legislatore [con l’articolo 23 del decreto legislativo 164/00]”; si deve così confermare “la sentenza gravata, occorrendo che l’Autorità, nella fase di riedizione del potere, definisca, nell’esercizio della propria discrezionalità regolatoria, gli opportuni temperamenti e correttivi capaci di assicurare il rispetto (anche) della richiamata previsione normativa: del resto, l’introduzione di temperamenti tariffari capaci di contrastare i rilevanti svantaggi gravanti sugli shippers che immettono il gas nella rete dai punti di entry collocati nel Sud Italia, risulta anche funzionale ad assicurare l’efficace ed equilibrato approvvigionamento energetico da Paesi diversi, collocati in aree geografiche anche opposte”*.
- 1.17 A quest’ultimo riguardo, inoltre, il Consiglio di Stato, sempre con la citata sentenza 7386/2023, ha precisato – valorizzando l’ultimo passaggio della sentenza 8532/2022 citata al precedente punto 1.8 (che poteva apparire un mero *obiter dictum*) – che l’articolo 23 del decreto legislativo 164/00 deve essere letto nel senso che sono gli *shippers* che importano dal meridione a dover essere ricondotti nell’alveo di tutela prescritto dalla norma in esame (cfr. § 13.4.5), e non, quindi, gli abitanti del Sud Italia, come invece affermato dall’Autorità – oltre che (come si dirà meglio *infra*) dallo stesso Consiglio di Stato in altra pronuncia vertente sull’applicazione del medesimo articolo 23.
- 1.18 Un’ulteriore precisazione della sentenza 7386/2023 riguarda la contestazione di Enel GT rispetto al ruolo esplicato da SRG, in particolare in materia di

autoconsumo. Si tratta di una “*questione non vagliata da questo Consiglio col precedente più volte menzionato [ossia la sentenza 8532/2022], ma che comunque non induce a conclusioni di segno contrario al quale finora si è pervenuti*”. Al riguardo, il Consiglio di Stato ritiene che l’Autorità avrebbe omesso la dovuta attività di verifica e di controllo sulle operazioni compiute da Snam Rete Gas S.p.A., in quanto impresa maggiore di trasporto, sulla determinazione della quota percentuale a copertura del gas di autoconsumo (la quale, secondo quanto dedotto dal TAR Lombardia, avrebbe registrato un aumento per gli anni 2018 e 2019 che “*non trova giustificazione nell’andamento complessivo dei volumi di gas da trasportare, cui dovrebbe invece correlarsi*”). In dettaglio, secondo il Consiglio di Stato “[n]on emerge dagli stessi dati forniti da[ll’Autorità] l’espletamento di una costante verifica da parte del Regolatore così da deferire ad un soggetto, che obiettivamente rientra nel novero delle imprese di trasporto, delicati compiti di definizione tariffaria non sottoposti a costante screenenig”.

- 1.19 Anche con riferimento ai predetti coefficienti di autoconsumo, pertanto, difetterebbe quella carenza motivazionale e istruttoria, da parte dell’Autorità, sulla proposta compiuta dall’impresa maggiore di trasporto, in particolare se essa sia o meno coerente con le finalità sancite dall’articolo 23 del decreto legislativo 164/00.

Ambito della consultazione

- 1.20 Il presente DCO reca gli orientamenti in materia di ottemperanza sia alla sentenza 8523/2022 del Consiglio di Stato, che alla sopravvenuta sentenza 7386/2023.
- 1.21 Come visto nei punti precedenti, infatti, non solo v’è una stretta connessione tematica tra i due giudizi, che si basano sulla decisione delle medesime questioni, ancorché con riferimento a discipline tariffarie vevoli per periodi temporali differenti (rispettivamente il quarto periodo di regolazione – anni 2014-2017 – e il periodo transitorio – anni 2018-2019 –), ma i contenuti delle due pronunce sono strettamente connessi e intrecciati. Ciò sia con riferimento all’individuazione dei soggetti che dovrebbero beneficiare della tutela dell’articolo 23 del decreto legislativo 164/00 (non i clienti finali ubicati nelle zone meridionali del Paese, ma gli importatori che immettono gas nei punti di entrata della rete ubicati in dette zone), sia con riferimento ai differenziati coefficienti di autoconsumo applicati ai punti di *entry*, per i quali l’Autorità è tenuta a compiere un’apposita istruttoria volta a verificare l’adeguatezza e l’attendibilità delle proposte formulate da Snam Rete Gas.
- 1.22 L’articolo 3 della deliberazione 70/2023/R/GAS indicava come data di conclusione del procedimento il 30 settembre 2023. L’estensione dell’ambito del procedimento, reso necessario dalla sopravvenuta sentenza 7386/2023, nonché i conseguenti approfondimenti tecnici e di natura giuridica che si sono resi necessari per la stesura del presente documento di consultazione, comporteranno la necessità di posticipare il termine per la conclusione del procedimento.
- 1.23 Al riguardo l’Autorità, col presente atto, fissa il nuovo termine alla data del 31 marzo 2024, tenendo conto dell’eventuale necessità di dover pubblicare un ulteriore documento di consultazione con gli orientamenti finali dell’Autorità.

2. Considerazioni preliminari sulle posizioni rappresentate da Enel GT e sulle sentenze 8523/2022 e 7386/2023

2.1 In via preliminare, è bene formulare alcune considerazioni, sia sulle posizioni rappresentate da Enel GT nell'ambito degli incontri sopra richiamati, sia su alcune puntualizzazioni compiute dal Consiglio di Stato con la sentenza 7386/2023 e con la sentenza 8523/2022.

Sulle attività dell'Autorità necessarie per ottemperare alle sentenze

2.2 In primo luogo, occorre ricordare che, come già precisato nella deliberazione 70/2023/R/GAS, l'Autorità è chiamata ad ottemperare alle due sentenze sopra richiamate le quali, pur confermando l'annullamento della regolazione dell'Autorità per il 4PRT (2014-2017) e per il periodo transitorio (2018-2019), hanno individuato il vizio che inficia tale regolazione in una carenza istruttoria e di motivazione circa la *“inattendibilità e inadeguatezza delle valutazioni contenute negli atti amministrativi impugnati in rapporto agli obiettivi che l'Autorità era chiamata a perseguire”*, nella specie l'obbligo di non penalizzare le aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, in particolare quelle del Mezzogiorno. L'Autorità, pertanto, non sarebbe riuscita a chiarire se vi siano, e quali siano, elementi della regolazione tariffaria *“funzionali al concreto perseguimento del richiamato precetto normativo”*, di cui al più volte citato articolo 23 del decreto legislativo 164/00.

2.3 Conseguentemente, la supposta incoerenza con tale disposizione degli elementi della regolazione tariffaria criticati da Enel GT (cfr. punto 1.11) non può essere assunta come un dato accertato, su cui l'Autorità deve intervenire a modificare, ma deve essere oggetto di dimostrazione, da compiersi nell'ambito dell'istruttoria che l'Autorità è tenuta a svolgere.

2.4 In ogni caso, anche qualora l'istruttoria dell'Autorità pervenga alla conclusione d'una effettiva carenza del metodo tariffario rispetto alle finalità di non penalizzazione delle aree con minori carenze infrastrutturali, il giudice non vincola affatto l'Autorità all'adozione di uno specifico strumento regolatorio per assolvere all'interesse pubblico di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 164/00, riconoscendo la discrezionalità tecnica del regolatore nell'ottemperare alle richiamate sentenze (nelle quali, infatti, il Consiglio di Stato ha cura di precisare che resta salva la *“discrezionalità [dell'Autorità] nella individuazione e gestione, all'interno del tracciato normativo, dei criteri di riparto maggiormente capaci di assicurare la copertura dei plurimi fattori di costo e il perseguimento degli obiettivi di interesse generale”*).

2.5 In secondo luogo, le sentenze che si ottemperano hanno annullato l'intera regolazione tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale per il 4PRT, incluso il periodo transitorio 2018-2019. Da tale aspetto consegue che:

- (a) la ricaduta d'una eventuale riforma della regolazione tariffaria, che l'Autorità decidesse di adottare in esito al presente procedimento, non può in ogni caso avere a oggetto la singola posizione dell'utente Enel GT in relazione ai costi che deve specificamente sostenere per il servizio di trasporto, ma riguarda la

struttura e la determinazione dei corrispettivi che il gestore della rete di trasporto (nella specie SRG in quanto gestore della rete nazionale di gasdotti) dovrà applicare alla generalità dei propri utenti;

- (b) l'annullamento di un atto a contenuto generale, qual è la regolazione tariffaria, ha effetti *erga omnes*, con la conseguenza che la nuova disciplina tariffaria che eventualmente l'Autorità dovesse adottare avrà una ricaduta sulla generalità dei contratti di trasporto all'epoca vigenti e, quindi, comporterà inevitabilmente un'attività di conguaglio nei confronti di tutti gli utenti, non potendosi procedere nei termini auspicati da Enel GT di cui al precedente punto 1.11, lettera e).
- 2.6 A quest'ultimo riguardo, è bene anche dare evidenza d'un ulteriore elemento (di tipo logico-strutturale) per cui non è possibile per l'Autorità prevedere, come auspicato da Enel GT, un apposito meccanismo reintegrativo (per gli utenti del trasporto che immettono gas nei punti di entrata da Sud), gestito dalla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali, e a valere su apposite componenti tariffarie. Deve infatti ricordarsi che la tariffa di trasporto è finalizzata a raccogliere il gettito necessario per assicurare alle relative imprese, responsabili dell'infrastruttura, la copertura dei costi e la remunerazione del servizio prestato; l'onere di tale gettito sostenuto dagli utenti è poi da questi trasferito, in ultima istanza, alla generalità della clientela finale.
- 2.7 Conseguentemente, una eventuale modifica della regolazione che vada a ridurre l'onere per gli utenti del trasporto che importano gas dal Mezzogiorno dovrà comunque avvenire a "parità di gettito", nel senso che l'eventuale nuova metodologia dovrà assicurare alle imprese di trasporto (nello specifico, a SRG in qualità di impresa maggiore di trasporto) il medesimo flusso di ricavi, e solo quello (in quanto questa è la finalità della metodologia tariffaria), senza ulteriori aggravii a danno della clientela finale.
- 2.8 Invece, l'introduzione di componenti addizionali alle tariffe di trasporto che assicurino solamente una compensazione a Enel GT (e ad altri utenti che abbiano versato nelle medesime condizioni), e mantenendo quindi invariati i valori dei corrispettivi previsti dalla regolazione annullata (come auspicato da Enel GT), incrementerebbe la dimensione del gettito tariffario a beneficio di specifici utenti, operatori della vendita all'ingrosso: si avrebbe, in tal modo, uno stravolgimento della finalità della metodologia tariffaria, con un incremento dell'onere sopportato dalla generalità dei clienti finali.

Sul criterio di non penalizzazione delle aree del Mezzogiorno

- 2.9 In terzo luogo, come detto, ai fini dell'ottemperanza delle sentenze 8523/2022 e 7836/2023, l'Autorità dovrà verificare se la regolazione tariffaria annullata abbia effettivamente tenuto conto in modo adeguato dell'esigenza di non penalizzare le aree del Mezzogiorno in sede di determinazione tariffaria. Solo in caso negativo, quindi, l'Autorità dovrà introdurre appositi correttivi; in caso positivo, invece, l'Autorità potrebbe confermare, anche solo parzialmente, la regolazione annullata.

- 2.10 Sul punto, non può che prendersi atto dell'ultima sentenza 7386/2023, nella parte in cui ha espressamente chiarito che l'esigenza di non penalizzare le aree del Mezzogiorno deve essere intesa posta nell'interesse degli *shippers* che importano gas da Paesi confinanti col Meridione d'Italia, immettendolo presso i punti di entrata ubicati in quelle aree territoriali.
- 2.11 Una tale indicazione, alla quale l'Autorità si atterrà in sede di ottemperanza, si pone però in palese contrasto con altra recente decisione dello stesso Consiglio di Stato, Sezione Sesta, ossia la sentenza 1578/2019 (pubblicata il 3 marzo 2019) la quale ha espressamente chiarito che il citato divieto di penalizzare le aree del Mezzogiorno, di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 164/00, "*è finalizzato a tutelare gli utenti e i consumatori finali della rete-gas attraverso la garanzia di paritarie condizioni di economicità e sicurezza del sistema gas*" e non a premiare infrastrutture "*in ragione del solo elemento della loro localizzazione*". Secondo questo altro indirizzo interpretativo del Consiglio di Stato, la tutela apprestata dalla norma legislativa in esame, quindi, deve ritenersi orientata a quei segmenti territoriali del mercato *retail* del gas naturale localizzati nelle aree del Sud del Paese. Questa è anche l'interpretazione costantemente seguita dal regolatore dal 2000 ad oggi.
- 2.12 Può essere utile ricordare che la sentenza 1578/2019 è stata resa nell'ambito di un contenzioso promosso contro la regolazione tariffaria dell'Autorità relativa al servizio di stoccaggio del gas naturale, al quale pure si applica il divieto di penalizzazione sancito dall'articolo 23 del decreto legislativo 164/00 (la disposizione in commento, infatti, recita che "*Le tariffe per il trasporto e per lo stoccaggio tengono conto della necessità di non penalizzare le aree del Paese [...]*"). Il Consiglio di Stato ha pertanto ritenuto che rispetto a un impianto di stoccaggio ubicato nel Mezzogiorno non potesse trovare applicazione il citato divieto di non penalizzazione, in quanto le prestazioni offerte da quell'impianto sono rese disponibili per l'intero sistema, senza alcuna distinzione territoriale.
- 2.13 Analogamente agli impianti di stoccaggio, i punti di entrata della rete nazionale di gasdotti, in quanto punti in cui detta rete si interconnette con gasdotti di importazione dall'estero (o con terminali di rigassificazione di Gnl), dal punto di vista tecnico, sono funzionali ad assicurare una prestazione specifica – quella di garantire l'adeguato approvvigionamento dei consumi finali – che si rende disponibile per l'intero sistema, senza alcuna distinzione territoriale: infatti, il gas immesso nel sistema nazionale del gas dai punti di entrata della rete nazionale di gasdotti può essere vettoriato verso ogni area del Paese, indipendentemente quindi dalla concreta ubicazione fisica di tale punto. Il gas immesso nei punti di entrata situati al Sud, quindi, potrebbe essere trasportato verso qualunque zona d'Italia (sia verso il Mezzogiorno, sia verso il Nord), così come avviene per il gas immesso nei punti di entrata situati nel Nord del Paese (che, in linea di principio, può anche essere rivenduto a clienti finali ubicati al Sud).
- 2.14 Ed è proprio per tale ragione (ossia in quanto si tratta d'una prestazione disponibile per l'intero sistema) che, secondo la metodologia c.d. a matrice adottata anche nel 4PRT e nel periodo transitorio, i corrispettivi di trasporto per i punti di entrata della rete nazionale dipendono sostanzialmente dalla distanza di

quel punto rispetto al c.d. baricentro del sistema (che consiste nel luogo fisico in cui, in via di fatto, si concentrano i prelievi di gas dal sistema nazionale del trasporto – e verso il quale, al fine di consentire il dispacciamento fisico del sistema, devono essere movimentati i quantitativi di gas immessi nella rete): pertanto, maggiore è la distanza del punto di entrata dal baricentro, maggiore è l’onere che il sistema di trasporto sostiene per movimentare quel gas e, quindi, maggiore sarà il corrispettivo posto a carico dell’importatore.

- 2.15 L’interpretazione del divieto di non penalizzare le aree del Mezzogiorno, resa dal Consiglio di Stato con la sentenza 1578/2019, che intende detto divieto una “*garanzia di paritarie condizioni di economicità e sicurezza del sistema gas*” per gli utenti e i clienti finali ubicati in quelle aree geografiche, consente di ricondurre tale disposizione legislativa nell’ambito delle (consuete) misure statali a tutela del Mezzogiorno e delle aree più carenti dal punto di vista infrastrutturale del Paese. Invece, l’interpretazione resa dallo stesso Consiglio di Stato con la sentenza 7386/2023 si traduce in un indirizzo di strategia energetica e internazionale, che è però espressamente riservata al Governo dall’articolo 1, comma 11, della legge 23 agosto 2004, n. 239, orientando (schematicamente e una volta per tutte) il *favor* politico per le importazioni di gas algerino; è appena il caso di evidenziare, a conferma di ciò, che quest’ultima sentenza sottolinea (in un passaggio al § 13.1) l’importanza strategica per l’Italia che, nel contesto del conflitto russo-ucraino, hanno assunto le importazioni da Sud – ancorché un tale conflitto fosse ancora lontano a venire all’epoca della regolazione annullata (anni 2014-2019) e, ancora di più, della promulgazione del decreto legislativo 164/00.
- 2.16 A fronte di quanto sopra, l’Autorità ritiene corretto, in coerenza con quanto affermato dalla sentenza 1578/2019, e diversamente da quanto statuito dalla sentenza 7386/2023, che, al fine di valutare se la tariffa di trasporto effettivamente penalizzi o meno il Mezzogiorno, occorra fare riferimento ai corrispettivi di uscita pagati dagli utenti che servono i clienti finali ubicati nel Mezzogiorno¹.
- 2.17 In tale prospettiva, sebbene la metodologia tariffaria adottata dall’Autorità non prevedesse esplicitamente alcuna specifica misura volta a mitigare gli effetti tariffari sui clienti finali ubicati nel Meridione, tale obiettivo era tuttavia valutato sulla base dei risultati complessivi (ossia i corrispettivi tariffari) che tale metodologia produceva. Infatti, i risultati del confronto tra i corrispettivi nelle aree del Mezzogiorno e quelli nelle altre aree, come approvati secondo la metodologia adottata dall’Autorità (Tabella 1), evidenziano che i corrispettivi di uscita nelle aree del Mezzogiorno risultano mediamente inferiori rispetto a quelli

¹ Alla luce delle indicazioni contenute nelle sentenze 8523/2022 e 7386/2023, e all’ubicazione dei punti di entrata della rete nazionale di gasdotti, si ritiene in questa sede far corrispondere le “aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, ed in particolare le aree del Mezzogiorno”, di cui all’articolo 23 del decreto legislativo 164/00, con le aree del Mezzogiorno. Ai fini che qui rilevano, si fa riferimento ai confini amministrativi delle regioni che vengono incluse nella definizione di Mezzogiorno adottata dall’Istat, vale a dire le regioni che appartengono a Italia Meridionale e Italia Insulare ossia Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Pertanto, i corrispettivi considerati come riconducibili alle aree del Mezzogiorno sono quelli relativi: per i punti di entrata, a Mazara del Vallo e Gela; per i punti di uscita, all’area Meridionale e alle aree Centro-Sud Orientale e Centro-Sud Occidentale (nel cui perimetro ricadono anche alcune regioni non appartenenti alla definizione di Mezzogiorno).

degli altri punti, dal che emerge con evidenza che non vi fosse alcuna penalizzazione per tali aree; anzi, se ne riscontra invece un vantaggio, laddove gli utenti che operano su tali segmenti di mercato al dettaglio e i relativi clienti finali ivi ubicati hanno corrisposto mediamente un prezzo a copertura dei costi infrastrutturali per il servizio di trasporto inferiore a quello pagato dai clienti ubicati in altre aree del Paese².

Tabella 1: Corrispettivi di uscita come approvati dall'Autorità

(€/a/Smc/g)	Corrispettivi come approvati da ARERA					
	4PRT				TRANSIT	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PUNTI DI USCITA						
Bizzarone	3,61	2,88	3,02	3,23	3,68	3,60
Gorizia	1,75	1,53	1,59	1,70	1,93	1,89
Rep. San Marino	3,19	2,94	3,06	3,27	3,73	3,65
Passo Gries	2,13	1,69	1,77	1,89	2,16	2,11
Tarvisio	0,72	0,70	0,71	0,76	0,86	0,85
Area Prelievo - Nord Occidentale	1,83	1,84	1,92	2,05	2,33	2,28
Area Prelievo - Nord Orientale	1,46	1,44	1,50	1,60	1,83	1,79
Area Prelievo - Centrale	1,46	1,84	1,92	2,05	2,33	2,28
Area Prelievo - Centro-sud Orientale	1,21	1,74	1,80	1,93	2,20	2,15
Area Prelievo - Centro-sud Occidentale	1,09	1,44	1,50	1,60	1,83	1,79
Area Prelievo - Meridionale	0,84	1,33	1,39	1,48	1,69	1,65
Hub Stoccaggio	0,42	0,51	0,52	0,56	0,63	0,62
MEDIA PUNTI DI USCITA	1,41	1,55	1,62	1,74	1,98	1,94
MEDIA MEZZOGIORNO	1,06	1,51	1,56	1,68	1,91	1,87
MEDIA NON MEZZOGIORNO	1,54	1,57	1,64	1,76	2,00	1,95

Le medie sono calcolate come medie ponderate per le rispettive capacità previste in conferimento, e determinate escludendo i corrispettivi relativi ai punti da/per Hub stoccaggio

- 2.18 Rispetto a quella che l'Autorità ritiene la corretta interpretazione dell'articolo 23 del decreto legislativo 164/00, in accordo con la sentenza 1578/2019 del Consiglio di Stato, l'esito della suddetta valutazione dovrebbe comportare la conferma, da parte dell'Autorità, della sua regolazione tariffaria relativa al 4PRT e al periodo transitorio.
- 2.19 Tuttavia, l'Autorità, al fine di ottemperare alle sentenze 8523/2022 e 7386/2023, deve tener conto di quanto precisato da quest'ultima, che individua negli

² Dal punto di vista metodologico si precisa che, poiché il confronto deve essere effettuato per una pluralità di corrispettivi, questo è effettuato sulla base di una media dei corrispettivi delle diverse categorie, ponderata per le rispettive capacità previste in conferimento negli anni in oggetto. Inoltre, da tale calcolo sono esclusi i corrispettivi relativi ai punti da/per stoccaggio, in quanto calcolati a livello di *hub* (dunque indipendentemente dalla localizzazione geografica) e non direttamente riconducibili ad una specifica area; tali corrispettivi sono comunque riportati nelle tabelle, per completezza.

importatori dal Sud Italia i soggetti che devono essere beneficiati rispetto agli altri importatori.

- 2.20 Al riguardo, la disciplina tariffaria del trasporto del gas naturale nei periodi di regolazione considerati non reca alcun elemento di mitigazione per tali operatori, con riferimento ai corrispettivi relativi ai punti di entrata, in coerenza e conformità con la costante interpretazione, anche giurisprudenziale, sopra riportata dell'articolo 23 del decreto legislativo 164/00. Infatti, come emerge dalla Tabella 2 di seguito riportata, i valori dei corrispettivi riconducibili alle aree del Mezzogiorno (Mazara del Vallo e Gela) sono risultati mediamente più elevati rispetto a quelli riconducibili alle restanti aree.

Tabella 2: Corrispettivi di entrata come approvati dall'Autorità

(€/a/Smc/g)	Corrispettivi come approvati da ARERA					
	4PRT				TRANSIT	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PUNTI DI ENTRATA						
Mazara del Vallo	3,65	3,88	3,87	4,20	3,46	3,80
Gela	3,34	3,53	3,52	3,82	3,14	3,45
Passo Gries	0,60	0,70	0,70	0,76	0,63	0,69
Tarvisio	1,05	1,16	1,17	1,27	1,04	1,15
Gorizia	0,74	0,81	0,81	0,88	0,73	0,80
GNL Panigaglia	0,84	0,29	0,29	0,32	0,26	0,29
GNL Cavarzere	0,52	0,58	0,59	0,64	0,53	0,58
GNL OLT Livorno	1,07	0,35	0,36	0,39	0,32	0,35
Produzioni	0,66	0,58	0,60	0,68	0,57	0,65
Hub Stoccaggio	0,18	0,17	0,19	0,21	0,17	0,19
MEDIA PUNTI ENTRATA	1,78	1,90	2,00	2,11	1,74	1,91
MEDIA MEZZOGIORNO	3,58	3,79	3,79	4,12	3,40	3,72
MEDIA NON MEZZOGIORNO	0,84	0,83	0,85	0,93	0,77	0,85

Per le produzioni, è stato considerato un valore medio dei corrispettivi. Le medie sono calcolate come medie ponderate per le rispettive capacità previste in conferimento, e determinate escludendo i corrispettivi relativi ai punti da/per Hub stoccaggio

- 2.21 Al fine di ottemperare alla sentenza, occorre pertanto introdurre appositi correttivi alla disciplina tariffaria volti ad assicurare la finalità di non penalizzare anche gli utenti del trasporto che importano dalle aree del Paese con minori dotazioni infrastrutturali, in particolare quelle del Mezzogiorno. Tali correttivi devono essere comunque intesi nell'ambito di una metodologia tariffaria che sia basata sui criteri di capacità e distanza, e quindi non necessariamente tali da determinare corrispettivi per il Mezzogiorno complessivamente inferiori rispetto a quelli delle altre aree; in caso contrario, l'Autorità verrebbe meno al dettato normativo (articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 164/00) che stabilisce che le tariffe di trasporto debbano tenere conto in primo luogo della capacità impegnata e della distanza di trasporto.

- 2.22 L’Autorità ritiene inoltre opportuno, in linea di principio, che i correttivi alla disciplina tariffaria incidano sull’insieme dei corrispettivi tariffari di capacità che compongono la tariffa di trasporto, adottando un approccio coerente per tutti i punti del sistema. Tuttavia, anche considerato che la regolazione tariffaria annullata assicurava già un effetto di mitigazione per le aree del Mezzogiorno coerente con l’orientamento stabilito dalla sentenza 1578/2019, e al fine di evitare un’eccessiva complessità amministrativa (connessa in particolar modo all’eventuale revisione, ora per allora, delle condizioni economiche di fornitura applicate ai clienti finali, determinate tra l’altro in funzione dei corrispettivi di uscita), si ritiene possa essere valutata anche l’introduzione di correttivi per i soli punti di entrata, lasciando invariati i corrispettivi approvati per i punti di uscita, in particolare quelli relativi ai punti verso le aree di uscita.

Sui coefficienti per gli autoconsumi

- 2.23 Infine, con riferimento ai coefficienti per gli autoconsumi, le due pronunce in esame presentano alcune differenze, che riflettono una differenza presente nelle discipline impugnate (e annullate). In particolare:
- a) è solo con riferimento al 4PRT che Enel GT ha contestato l’applicazione di coefficienti per l’autoconsumo differenziati per punto di entrata (e più elevati per i punti di entrata da Sud); tale contestazione non è mossa alla disciplina del periodo transitorio 2018-2019 in quanto, con la deliberazione 575/2017/R/GAS, l’Autorità aveva disposto di applicare un coefficiente unico a copertura del gas di autoconsumo, indifferenziato per punto di entrata, anche in un’ottica di semplificazione della struttura dei corrispettivi;
 - b) con riferimento a entrambe le discipline considerate (sia per il 4RPT, sia per il periodo transitorio 2018-2019), è stato contestato il ruolo svolto dall’impresa maggiore di trasporto;
 - c) mentre solo con riferimento alla disciplina dei coefficienti relativi al periodo transitorio 2018-2019, è stata contestata la volatilità del valore complessivo degli autoconsumi.

3. Valutazioni ai fini dell’ottemperanza

Verifica sui corrispettivi

- 3.1 Come detto, occorre introdurre un correttivo al metodo tariffario, al fine di mitigare l’onere anche per gli utenti che immettono gas nei punti di entrata ubicati nelle aree individuate nei termini di cui sopra.
- 3.2 In particolare, si ritiene utile valutare un’eventuale metodologia alternativa a quella adottata per il 4PRT e per il periodo transitorio che produca esiti più favorevoli per le aree del Mezzogiorno, valutati sia in relazione ai corrispettivi di entrata sia a quelli di uscita, rispetto agli esiti che si sono avuti con la metodologia approvata.
- 3.3 Nel dare una forma concreta al principio di non penalizzazione delle aree del Mezzogiorno si ritiene quindi opportuno costruire una metodologia alternativa per

- la definizione dei corrispettivi tariffari a livello di sistema. Tale metodologia, applicata ora per allora, deve però essere ragionevole, non discriminatoria, non avulsa dal contesto regolatorio vigente negli anni oggetto di contenzioso, e dare come esito corrispettivi per le aree del Mezzogiorno più vantaggiosi rispetto a quelli approvati.
- 3.4 Da questo punto di vista, come anticipato sopra (punto 1.12), si ritiene opportuno prendere in considerazione le posizioni di Enel GT, incluse quelle rappresentate negli incontri richiamati al Capitolo 1.
- 3.5 In particolare, si ritiene opportuno “epurare” la metodologia dagli elementi ritenuti da Enel GT distorsivi, ossia non direttamente riconducibili ai criteri della distanza e della capacità che, sempre secondo Enel GT, sono ritenuti gli unici criteri ammissibili per la definizione delle tariffe di trasporto. Rispetto alla metodologia a matrice adottata dall’Autorità, sono in particolare due gli elementi distorsivi così intesi (come anche evidenziato da controparte nell’ambito del contenzioso), e riguardano i criteri di determinazione dei costi unitari di tratta ai fini della definizione della matrice c.d. estesa, ossia:
- a) l’applicazione di una diversa valorizzazione delle tratte in controflusso (determinate sulla base di una simulazione dei flussi alla punta di consumo), pari al 14% del costo associato alle tratte in flusso;
 - b) la determinazione del costo di trasporto unitario sulla base della capacità di trasporto in funzione del diametro.
- 3.6 Per tali ragioni, l’Autorità ritiene che la metodologia da adottare per effettuare efficacemente il confronto sopra richiamato debba essere quella c.d. a matrice, modificata e semplificata per tenere conto degli elementi di cui al precedente punto. In particolare, si ritiene che, ai fini della determinazione dei costi unitari di tratta, possano essere considerate le seguenti assunzioni:
- a) il costo del trasporto non sia più determinato in funzione del diametro, ma sia un costo unitario di trasporto “medio”, uguale per tutte le tratte di rete a prescindere dal diametro;
 - b) non sia più applicata, alle tratte in controflusso, una valorizzazione pari al 14% del costo associato alle tratte in flusso, ma sia applicato a tutte le tratte un costo “pieno”.
- 3.7 Con riferimento a tali assunzioni per la determinazione dei costi unitari di tratta, giova in ogni caso ribadire che si tratta di semplificazioni della metodologia c.d. a matrice adottata dall’Autorità: tali semplificazioni, pur facendo salvi i principi di capacità e distanza rinvenibili nel quadro normativo, riducono tuttavia la capacità della metodologia c.d. a matrice di riflettere puntualmente i costi sottostanti il servizio di trasporto.
- 3.8 Per contro, non si ritiene percorribile la soluzione prospettata da Enel GT di applicare, ora per allora, la metodologia CWD. Tale metodologia è stata infatti adottata dall’Autorità solo a decorrere dall’anno 2020, dopo una lunga e articolata fase di consultazione nell’ambito della quale un elemento decisivo per la sua adozione è stato individuato (anche) nel mutato contesto di mercato (e conseguentemente di utilizzo della rete) rispetto ai precedenti periodi regolatori

(rispetto ai quali, pertanto, la metodologia CWD non era quella ritenuta ottimale non solo dall’Autorità, ma anche da altri regolatori). Nell’anno 2013 (anno di approvazione dei criteri tariffari per il 4PRT), infatti, tale metodologia era utilizzata in modo residuale a livello comunitario, e il Codice di rete europeo (Codice TAR) non era stato ancora pubblicato (l’approvazione è infatti avvenuta nel 2017, ultimo anno del periodo regolatorio in esame).

- 3.9 La metodologia tariffaria alternativa, applicata ora per allora, sia pure “epurata” con i correttivi sopra indicati, non può che essere quella allora vigente nel periodo 2014-2019, anche a garanzia e tutela di tutti gli altri *shipper*, diversi da Enel GT (unica ricorrente), che hanno programmato e concluso tutte le proprie operazioni commerciali confidando nella stabilità e certezza almeno delle linee portanti dell’assetto tariffario allora vigente.
- 3.10 Applicando tale metodologia alternativa, per quanto riguarda i corrispettivi di entrata l’effetto medio è quello di una variazione del -3,4% per i punti del Mezzogiorno, e del 11,6% per gli altri punti (Tabella 3): a fronte quindi di una riduzione dei corrispettivi del Mezzogiorno, si avrebbe un incremento molto consistente degli altri corrispettivi di entrata. Si osserva inoltre come, per il solo anno 2014, la media dei corrispettivi per il Mezzogiorno ricalcolati secondo la metodologia alternativa risulti più elevata rispetto a quella calcolata sulla base dei corrispettivi come approvati dall’Autorità, in controtendenza rispetto agli altri anni.

Tabella 3: Confronto corrispettivi di entrata approvati vs metodologia alternativa

(€/a/Smc/g)	Corrispettivi come approvati da ARERA						Corrispettivi ricalcolati secondo metodologia alternativa					
	4PRT				TRANSIT		4PRT				TRANSIT	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PUNTI DI ENTRATA												
Mazara del Vallo	3,65	3,88	3,87	4,20	3,46	3,80	3,83	3,76	3,77	4,08	3,34	3,65
Gela	3,34	3,53	3,52	3,82	3,14	3,45	3,29	3,15	3,15	3,41	2,80	3,05
Passo Gries	0,60	0,70	0,70	0,76	0,63	0,69	0,58	0,82	0,82	0,89	0,73	0,79
Tarvisio	1,05	1,16	1,17	1,27	1,04	1,15	1,19	1,48	1,48	1,61	1,32	1,44
Gorizia	0,74	0,81	0,81	0,88	0,73	0,80	0,75	0,98	0,98	1,07	0,87	0,95
GNL Panigaglia	0,84	0,29	0,29	0,32	0,26	0,29	0,56	0,26	0,26	0,28	0,23	0,26
GNL Cavarzere	0,52	0,58	0,59	0,64	0,53	0,58	0,42	0,63	0,64	0,69	0,57	0,62
GNL OLT Livorno	1,07	0,35	0,36	0,39	0,32	0,35	1,00	0,17	0,17	0,18	0,15	0,17
Produzioni	0,66	0,58	0,60	0,68	0,57	0,65	0,39	0,36	0,38	0,43	0,17	0,19
Hub Stoccaggio	0,18	0,17	0,19	0,21	0,17	0,19	0,08	0,15	0,15	0,17	0,14	0,15
MEDIA PUNTI ENTRATA	1,78	1,90	2,00	2,11	1,74	1,91	1,82	1,91	2,02	2,13	1,73	1,89
MEDIA MEZZOGIORNO	3,58	3,79	3,79	4,12	3,40	3,72	3,70	3,60	3,63	3,94	3,25	3,51
MEDIA NON MEZZOGIORNO	0,84	0,83	0,85	0,93	0,77	0,85	0,84	0,96	0,98	1,07	0,86	0,95

Per le produzioni, è stato considerato un valore medio dei corrispettivi. Le medie sono calcolate come medie ponderate per le rispettive capacità previste in conferimento, e determinate escludendo i corrispettivi relativi ai punti da/per Hub stoccaggio

- 3.11 Per quanto riguarda i corrispettivi di uscita, l’effetto medio è più proporzionato, consistente in una variazione media del -7,2% per i punti del Mezzogiorno, e del 4,8% per gli altri punti (Tabella 4).

Tabella 4: Confronto corrispettivi di uscita approvati vs metodologia alternativa

(€/Smc/g)	Corrispettivi come approvati da ARERA						Corrispettivi ricalcolati secondo metodologia alternativa					
	4PRT			TRANSIT			4PRT			TRANSIT		
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PUNTI DI USCITA												
Bizzarone	3,61	2,88	3,02	3,23	3,68	3,60	3,62	2,53	2,67	2,85	3,25	3,18
Gorizia	1,75	1,53	1,59	1,70	1,93	1,89	1,46	0,90	0,95	1,02	1,16	1,13
Rep. San Marino	3,19	2,94	3,06	3,27	3,73	3,65	0,28	0,96	1,01	1,08	1,23	1,20
Passo Gries	2,13	1,69	1,77	1,89	2,16	2,11	2,53	1,73	1,82	1,95	2,23	2,18
Tarvisio	0,72	0,70	0,71	0,76	0,86	0,85	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Area Prelievo - Nord Occidentale	1,83	1,84	1,92	2,05	2,33	2,28	1,68	1,91	1,99	2,14	2,43	2,37
Area Prelievo - Nord Orientale	1,46	1,44	1,50	1,60	1,83	1,79	1,68	1,51	1,58	1,69	1,93	1,88
Area Prelievo - Centrale	1,46	1,84	1,92	2,05	2,33	2,28	1,31	1,91	1,99	2,14	2,43	2,37
Area Prelievo - Centro-sud Orientale	1,21	1,74	1,80	1,93	2,20	2,15	0,93	1,51	1,58	1,69	1,93	1,88
Area Prelievo - Centro-sud Occidentale	1,09	1,44	1,50	1,60	1,83	1,79	0,93	1,65	1,74	1,86	2,13	2,08
Area Prelievo - Meridionale	0,84	1,33	1,39	1,48	1,69	1,65	0,56	1,11	1,16	1,25	1,43	1,39
Hub Stoccaggio	0,42	0,51	0,52	0,56	0,63	0,62	0,37	0,37	0,39	0,42	0,47	0,46
MEDIA PUNTI DI USCITA	1,41	1,55	1,62	1,74	1,98	1,94	1,42	1,59	1,65	1,77	2,02	1,97
MEDIA MEZZOGIORNO	1,06	1,51	1,56	1,68	1,91	1,87	0,82	1,44	1,49	1,60	1,84	1,81
MEDIA NON MEZZOGIORNO	1,54	1,57	1,64	1,76	2,00	1,95	1,63	1,64	1,71	1,84	2,09	2,04

Le medie sono calcolate come medie ponderate per le rispettive capacità previste in conferimento, e determinate escludendo i corrispettivi relativi ai punti da/per Hub stoccaggio

S 1. Osservazioni rispetto alla verifica sui corrispettivi.

Verifica sui coefficienti per gli autoconsumi

- 3.12 In relazione all'applicazione di coefficienti per l'autoconsumo differenziati per punto di entrata, valevole per il solo 4PRT, si ritiene che l'attenuazione del differenziale tra i corrispettivi di capacità nei punti di entrata derivante dai correttivi prospettati nel presente documento possa essere sufficiente a mitigare gli effetti del sistema tariffario sugli importatori dal Sud Italia secondo quanto richiesto delle sentenze 8523/2022 e 7386/2023 ai fini dell'applicazione delle previsioni normative. A tale considerazione si aggiunga che una eventuale ridefinizione dei coefficienti per gli autoconsumi renderebbe necessaria la gestione di conguagli attraverso scambi di gas in natura o, in alternativa, la definizione in via amministrata di una valorizzazione di tali quantitativi di gas, con rilevanti conseguenti complessità amministrative e gestionali.
- 3.13 Con riferimento, invece, alla volatilità degli autoconsumi, e al ruolo dell'impresa maggiore di trasporto, si procede di seguito a colmare la carenza di motivazione e di istruttoria censurata dal giudice, fornendo maggiori precisazioni e chiarimenti.
- 3.14 Sulla volatilità nei quantitativi di gas a copertura degli autoconsumi da recuperare negli anni del periodo transitorio (2018-2019), occorre precisare che essa non è riconducibile esclusivamente alla variabilità dei volumi complessivamente trasportati, ma anche alle modalità di recupero (nell'anno $t+2$) degli scostamenti tra il gas effettivamente utilizzato a copertura degli autoconsumi e il gas effettivamente recuperato dagli utenti a tale scopo (modalità vigenti fino all'anno

2019). Pertanto, anche a fronte di quantitativi di autoconsumo sostanzialmente stabili nel tempo e ragionevolmente prevedibili da parte delle imprese di trasporto, si sono generate nel tempo necessità di congruare gli scostamenti tra quantitativi riconosciuti e quantitativi effettivi, con restituzione al sistema del gas in eccesso trattenuto dalle imprese di trasporto o di integrazione del gas effettivamente autoconsumato dalle imprese di trasporto.

- 3.15 Con specifico riferimento poi ai quantitativi di gas effettivamente utilizzato a copertura degli autoconsumi, oltre ai volumi complessivamente movimentati nelle reti di trasporto, assume particolare rilievo anche la provenienza di tali quantitativi di gas, in quanto l'immissione da determinati punti di entrata comporta un maggior utilizzo delle centrali di compressione per fare in modo che il gas immesso raggiunga i centri di consumo. Un tale aspetto, però, è sottratto al controllo dei gestori delle reti, dipendendo dalle politiche di importazione di ciascuno *shipper*, nonché dalla destinazione (verso quali aree) di tali quantitativi.
- 3.16 Quanto, poi, al ruolo dell'impresa maggiore di trasporto, da un punto di vista fattuale, esso è limitato alla stima dei quantitativi di gas effettivamente utilizzati a copertura degli autoconsumi, a sua volta dipendenti – come appena visto – dalle previsioni circa i quantitativi di gas da immettere nel sistema e dalla loro provenienza. A questo proposito, nel periodo considerato la stima è risultata pressoché uniforme, pari a circa 7 PJ/anno (Tabella 5, riga A).

Tabella 5: Andamento quantitativi di gas di autoconsumo (valori in GJ)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A	Quantitativo di gas di autoconsumo stimato			7.192.474	6.562.502	6.395.902	7.667.508	7.670.054	6.268.518
B	Quantitativo di gas di autoconsumo consuntivato	7.954.921	7.060.088	4.350.835	4.529.200	6.315.579	8.109.769		
C	Quantitativo di gas di autoconsumo allocato	11.118.926	1.572.083	2.948.165	11.579.807	8.074.311	646.588		
D=C-B	Scostamento tra allocato e consuntivato	3.164.005	- 5.488.005	- 1.402.670	7.050.607	1.758.732	- 7.463.181		
E=A-D_{t-2}	Totale quantitativo di gas di autoconsumo riconosciuto			4.028.469	12.050.507	7.798.572	616.901	5.911.322	13.731.698

Dati da proposte tariffarie per il servizio di trasporto. Il confronto tra il quantitativo stimato e quello consuntivato avviene confrontando, per ciascun anno, i valori di cui alla Riga A con quelli di cui alla Riga B. Il quantitativo riconosciuto in ciascun anno (Riga E) è pari al quantitativo stimato (Riga A) al netto dello scostamento, nell'anno t-2, tra il quantitativo allocato agli utenti (ossia effettivamente recuperato) e quello consuntivato (Riga D, anno t-2).

- 3.17 È bene infine osservare che l'incremento registrato dall'anno 2017 all'anno 2018 è stato dovuto non tanto ad una diversa stima dei quantitativi necessari alla copertura degli autoconsumi nello specifico anno (pari a circa 7,7 PJ in entrambi gli anni), quanto alla necessità di restituire al sistema, nel corso del 2017, lo scostamento di circa 7,1 PJ registrato nel 2015 tra i quantitativi di gas effettivamente utilizzati e quelli allocati agli utenti.
- 3.18 Come si nota dalle considerazioni sopra richiamate, l'attività delle imprese di trasporto, con riferimento alla gestione dei coefficienti del gas da autoconsumo,

non è affatto un'attività arbitraria rimessa alla controparte degli utenti della rete, sottratta a ogni forma di controllo dell'Autorità. Si tratta, in realtà, d'una attività previsionale limitata – il cui esito finale dipende invece dalle scelte commerciali degli utenti che immettono gas dai punti di importazione – sulla quale comunque l'Autorità, in sede d'applicazione della sua regolazione tariffaria – esercita il consueto controllo sui dati forniti dai gestori di rete (nel caso di specie, come visto, il dato previsionale degli autoconsumi si è mantenuto tendenzialmente stabile nel tempo).

S 2. Osservazioni rispetto alla verifica sui coefficienti per gli autoconsumi.

4. Orientamenti per l'ottemperanza

- 4.1 Alla luce delle valutazioni compiute al Capitolo 3, l'Autorità intende ricalcolare i corrispettivi di trasporto con la metodologia alternativa sopra illustrata, ossia la metodologia c.d. a matrice in vigore nel 4PRT e nel periodo transitorio, semplificata per rimuovere i criteri ritenuti distorsivi, penalizzanti per le aree del Mezzogiorno, e che non risultano direttamente riconducibili alla distanza e alla capacità. L'adozione di tale metodologia si ritiene possa essere giustificata anche tenendo conto della riduzione dei corrispettivi di entrata e di uscita del Mezzogiorno rispetto a quelli approvati.
- 4.2 Rispetto a tale orientamento, l'Autorità intende anche valutare la possibilità di limitare l'applicazione dei corrispettivi di trasporto ricalcolati ai soli punti di entrata, confermando invece i valori dei corrispettivi di uscita come approvati (quantomeno per quanto riguarda quelli relativi alle aree di prelievo). Ciò al fine di evitare un'eccessiva complessità amministrativa connessa in particolar modo alla revisione, ora per allora, delle condizioni economiche di fornitura. Inoltre, in ragione dei livelli medi dei corrispettivi di entrata per il Mezzogiorno ricalcolati per l'anno 2014 più elevati rispetto a quelli approvati, l'Autorità intende altresì valutare la possibilità di confermare per il solo anno 2014 i corrispettivi di entrata approvati, anche al fine di una maggiore aderenza al disposto del giudice amministrativo.
- 4.3 Per quanto riguarda, invece, la disciplina dei coefficienti sull'autoconsumo, alla luce delle considerazioni e delle precisazioni svolte sopra (ai precedenti paragrafi da 3.12 a 3.18), l'Autorità intende confermare la disciplina ivi prevista.
- 4.4 L'applicazione dei corrispettivi di trasporto ricalcolati comporterà la rideterminazione del costo di trasporto sostenuto da ciascun utente del trasporto per ogni annualità dell'intero periodo, cui dovranno seguire i corrispondenti conguagli tra il gestore del trasporto e i relativi utenti pro tempore. Ai fini della gestione dei conguagli, potrebbe essere opportuna l'introduzione di una disciplina *ad hoc* al fine di tutelare il gestore di rete da possibili inadempimenti degli utenti interessati.
- 4.5 Si evidenzia infine che, dovendo effettuare un conguaglio della tariffa di trasporto ora per allora, il maggiore o minore costo di trasporto posto in capo agli utenti:

- a) se relativo ai corrispettivi di entrata, può essere considerato come costo di approvvigionamento del gas;
- b) se relativo ai corrispettivi di uscita che ha una incidenza diretta sulle condizioni di fornitura per il servizio di tutela, definito dall’Autorità e dovrebbe essere oggetto di trasferimento ai clienti finali allora serviti; a tal fine, nel caso di applicazione dei corrispettivi rideterminati anche ai punti di uscita, potranno essere previsti specifici meccanismi che assicurino il trasferimento a valle dei maggiori o minori oneri.

S 3. Osservazioni rispetto agli orientamenti per l’ottemperanza.