

**Osservazioni di Eni S.p.A. al Documento per la consultazione  
413/2017/R/GAS**

***"Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del  
gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Inquadramento generale  
e linee di intervento".***

San Donato Milanese, 10 luglio 2017

Il presente documento rappresenta le osservazioni di Eni S.p.A, anche per conto delle società controllate, al documento per la consultazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas ed il sistema idrico (di seguito: AEEGSI o Autorità) "*Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Inquadramento generale e linee di intervento*".

### Osservazioni di carattere generale

In linea di principio, valutiamo positivamente l'avvio di riforma, da parte dell'AEEGSI, dei criteri di determinazione delle tariffe di trasporto. Le attuali regole, rimaste sostanzialmente identiche da anni, infatti, non sono più adeguate al mutato contesto di mercato attuale e prospettico caratterizzato da:

- una dotazione infrastrutturale di gran lunga eccedente quella funzionale a garantire la fornitura dei clienti anche nel medio termine. Infatti, considerando per esempio l'anno termico 2016/2017, in cui si è già assistito ad un *trend* di ripresa lato domanda rispetto alla crisi economica degli scorsi anni, il rapporto tra capacità prenotata e capacità offerta in corrispondenza dei punti di *entry* è stato pari mediamente al 66%<sup>1</sup>. Il sopracitato rapporto rischia di diminuire ulteriormente nel medio termine in cui verranno meno le prenotazioni di capacità LT agli entry nazionali e in parallelo termineranno alcuni contratti di approvvigionamento che potranno essere rinegoziati in funzione delle future condizioni di attrattività del mercato italiano;
- la progressiva integrazione del mercato europeo;
- il ruolo prospettico dell'Italia che si accinge a diventare un *hub* del gas, come confermato nell'ambito del piano di sviluppo decennale della rete di trasporto, nel quale sono concreti i progetti di sviluppo per realizzare capacità di esportazione del gas dall'Italia verso il resto d'Europa.

Per questo motivo si ritiene necessaria una ridefinizione complessiva dei criteri e della struttura tariffaria in grado di rispondere alle nuove esigenze e capace di adeguarsi nel tempo.

Gli obiettivi che l'AEEGSI individua nel DCO unitamente alle esigenze segnalate dai soggetti interessati sono in linea generale condivisibili. Tuttavia, l'obiettivo principale che deve guidare nelle scelte regolatorie riteniamo debba essere quello di promuovere e garantire un utilizzo più efficiente delle infrastrutture, evitandone il sottoutilizzo.

Dal perseguimento di tale obiettivo principale, e quindi dall'utilizzo efficiente di tutte le infrastrutture esistenti, derivano infatti i seguenti auspicati effetti:

- un maggiore allineamento del PSV agli altri *hub* europei, da cui consegue anche una maggiore competitività del mercato italiano;
- la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, evitando distorsioni nell'utilizzo di alcune fonti di approvvigionamento e preservando per esse l'attrattività del mercato italiano, con ricadute positive su:
  - la sicurezza delle forniture;
  - l'aumento della liquidità del mercato nazionale, grazie allo sviluppo di una sana concorrenza basata

---

<sup>1</sup> Calcolo basato sui dati estratti dal sito di Snam Rete Gas aggiornati a giugno 2017.

sui costi della materia prima gas derivante dalla limitazione per quanto possibile delle differenze di costo logistico tra diversi mercati europei e differenti canali di approvvigionamento.

Gli attuali criteri di regolazione tariffaria (tra cui la ripartizione *entry/exit* 50/50 – il rapporto *capacity/commodity* 90/10) e di calcolo dei costi di trasporto, applicati al nuovo contesto di mercato, hanno condotto a un incremento generalizzato delle tariffe di trasporto ai punti di entrata del sistema, oltre a una progressiva crescita della “forbice” tra i corrispettivi applicati a sud del Paese e quelli applicati a nord.

Per conseguire l’obiettivo di un uso più efficiente delle infrastrutture esistenti e perseguire i conseguenti effetti positivi sopra illustrati, un efficace intervento di riforma dei criteri tariffari deve ridefinire necessariamente le logiche di allocazione e ripartizione dei costi di trasporto del gas naturale. Questi devono essere allocati ai soggetti beneficiari (Paesi terzi o Italia) ed in modo che riflettano la funzione del servizio effettivo a cui essi sono riconducibili (fornitura del servizio di trasporto, sicurezza e competitività).

Ciò è perseguibile:

- enucleando dai costi riconosciuti all’impresa di trasporto quelli riconducibili ai c.d. “Progetti di Interesse Comune” - PIC, ragionevolmente da recuperare attraverso meccanismi di *cross-border allocation*;
- valutando quale sia la capacità effettivamente funzionale a servire il mercato domestico (e i cui costi è corretto che continuino ad essere allocati sugli utenti che servono clienti in Italia), e quali siano i costi associati invece alle capacità strumentali a soddisfare le esigenze di sicurezza e competitività del sistema che invece dovrebbero essere sostenuti dai clienti che ne beneficiano.

In particolare, una volta isolati i costi da recuperare attraverso meccanismi di *cross-border allocation*, i costi restanti di trasporto devono essere oggetto di un’adeguata ripartizione tra *entry* e *exit* che allochi sui punti di uscita una quota preponderante dei costi: infatti parte di tali costi sono sostenuti per garantire la sicurezza delle forniture del mercato nazionale a valle ed è pertanto corretto che vengano sostenuti dai clienti finali che ne beneficiano senza che tali costi distorcano le quotazioni al PSV. Gli orientamenti dell’AEEGSI con la prospettata ipotesi di ripartizione *entry/exit* 40/60 vanno in tale direzione, tuttavia, come richiamato nel seguito, tale ipotesi di ripartizione sembra non avere particolari razionali sottostanti e appare in qualche modo discrezionale e arbitraria, dal momento che nel DCO non sono illustrate le argomentazioni che hanno portato alla quantificazione del rapporto 40/60.

Più nel dettaglio, proponiamo una soluzione che nel rispetto dei seguenti vincoli:

1. garantire il conseguimento da parte dell’impresa di trasporto dei ricavi riconosciuti dall’AEEGSI;
2. ridurre le tariffe di trasporto in corrispondenza di tutti i punti di entrata, a vantaggio della generalità degli *shippers* (ciò è opportuno per garantire la solidità della soluzione, considerata la presenza di utenti che hanno già prenotato capacità di trasporto per l’anno termico 2017/2018),

consenta una ripartizione delle componenti tariffarie che operi una corretta allocazione dei costi in relazione alla funzione del servizio effettivo cui tali costi sono funzionali.

A tale riguardo, siamo consapevoli che l’enucleazione dei costi legati alla sicurezza è di complessa attuazione, ma riteniamo che una valida *proxy* dei costi da enucleare possa essere ottenuta utilizzando il rapporto tra capacità di trasporto conferita in *entry* e capacità offerta. Nello specifico, tenuto conto che nell’anno termico in corso solo circa due terzi della capacità di *entry* offerta è stata conferita, si ritiene che il restante terzo

dei costi oggi recuperati in *entry* debba essere invece recuperato a valle del PSV: il fatto che tale capacità non sia stata prenotata dagli utenti rende infatti evidente che essa non è strumentale a garantire il servizio di fornitura, ma eccede le esigenze di servizi infrastrutturali degli utenti per servire i rispettivi clienti.

Tale approccio appare coerente con l'orientamento espresso dall'AEEGSI nel DCO che al punto 14.11 dichiara che *"intende valutare l'ipotesi di individuare criteri che consentano di allocare a tali punti solo la porzione dei costi riconosciuti alle imprese di trasporto che riflettono l'effettivo grado di utilizzo delle infrastrutture"*.

Di conseguenza, un'equa ripartizione dei ricavi riconosciuti all'impresa di trasporto dovrebbe comportare una ripartizione tra *entry* ed *exit* dei costi - al netto di quelli associati ai PIC - prossima, ad oggi, al rapporto 33/67, in luogo del rapporto 40/60 ipotizzato dall'AEEGSI.

La ripartizione 33/67 di cui sopra vale ad oggi e può essere adottata quantomeno nel primo anno del periodo transitorio, ma è aggiornabile per gli anni successivi, anche nel 5° periodo regolatorio a regime, considerando il rapporto capacità conferita/offerta nel periodo rilevante. Nel dettaglio, tale ripartizione può essere determinata a partire dalla base 50/50 di split dei costi tra *entry* ed *exit* che è indicata come riferimento anche dalla regolazione europea, secondo una modalità di calcolo illustrata di seguito:

*Ricavi da recuperare agli Entry:  $(50\% * CT) * \text{Rapporto tra capacità di trasporto in entry conferita e capacità offerta}$  (= **33%\*CT** ad oggi)*

*Ricavi da recuperare agli Exit:  $(50\% * CT) + (50\% * CT) * \text{Rapporto tra capacità di trasporto in entry non conferita e capacità offerta}$  (= **67%\*CT** ad oggi),*

dove "CT" rappresenta i costi di trasporto restanti a valle della enucleazione dei costi da recuperare attraverso meccanismi di *cross-border allocation*.

La soluzione di calcolo qui prospettata ha i pregi di:

1. basarsi su un razionale sottostante che giustifica la sua adozione e ne rende più solida l'applicazione;
2. essere replicabile ed aggiornabile in futuro, anche nel 5° periodo regolatorio a regime, poiché può tener conto dell'evoluzione nel tempo del rapporto capacità prenotata/capacità offerta ai punti di *entry*;
3. consentire una maggior prevedibilità dell'andamento delle tariffe di trasporto in corrispondenza dei punti di entrata, riducendone il livello di incertezza associato a conferimenti di capacità di trasporto per periodi pluriennali.

Per quanto riguarda la soluzione proposta nel DCO, sebbene al punto 9.22 del DCO stesso l'AEEGSI faccia riferimento al grado di utilizzo delle infrastrutture, non è chiara né esplicitata la logica alla base della quale la riduzione della quota *entry* proposta sia determinata al 40. Alla discrezionalità di tale quota si potrebbe aggiungere il rischio che essa non sia sufficientemente lungimirante, in quanto strettamente legata al momento in cui viene definita e non implementabile e/o efficace nei prossimi periodi regolatori.

Un approccio meno arbitrario e più "matematico" nella determinazione della quota di split *entry/exit* risponde maggiormente alle esigenze del mercato di una chiara, stabile e trasparente regolazione tariffaria, valide tanto nel periodo transitorio quanto per i futuri periodi regolatori.

Inoltre, la riduzione al 40% della quota *entry* proposta dall'AEEGSI risulta a nostro parere insufficiente per incidere efficacemente sul miglioramento del livello di competitività ed attrattività del mercato italiano

rispetto a quelli europei e su un utilizzo più efficiente delle infrastrutture esistenti di approvvigionamento di gas.

Non da ultimo, una ridefinizione dei criteri tariffari secondo il criterio di allocazione dei costi proposto garantirebbe altresì che le decisioni sui nuovi investimenti infrastrutturali, in linea con la prospettiva dell'AEEGSI di adottare logiche *output based*, vengano assunte verificando preventivamente:

- ✓ per gli investimenti *pro hub*, la trasferibilità effettiva del costo ai Paesi beneficiari;
- ✓ per gli investimenti in sicurezza/competitività, che i benefici attesi siano superiori ai costi.

## **Risposta ai singoli spunti per la consultazione**

### **S1. Osservazioni in merito agli obiettivi generali dell'intervento**

Sono certamente condivisibili gli obiettivi generali che si pone l'AEEGSI elencati al capitolo 7. Tuttavia non è sempre chiara la corrispondenza tra obiettivi dichiarati e correttivi/interventi che l'AEEGSI propone per il nuovo periodo regolatorio. Inoltre, non sono esplicitati gli obiettivi che si intendono perseguire con riferimento al regime transitorio.

Riteniamo inoltre che debbano essere tenuti in particolare considerazione le esigenze degli *stakeholders* riportate dalla medesima Autorità al punto 14.1 e che, di conseguenza, dovrebbero configurarsi come veri e propri obiettivi da perseguire. E' infatti necessario che le nuove regole tariffarie promuovano innanzitutto l'uso efficiente delle infrastrutture in modo da evitare che si producano distorsioni nelle scelte degli operatori in merito alle strategie di approvvigionamento (come può verificarsi ad esempio in presenza di un differenziale elevato tra tariffe da nord e da sud), come peraltro già evidenziato nelle osservazioni di carattere generale: in tal senso, i corrispettivi tariffari di *entry*, in particolare in un Paese importatore quale il nostro (l'import copre circa il 90% della domanda), sono elemento particolarmente rilevante di competitività e per questo motivo la stessa normativa europea considera il corretto funzionamento del mercato, oltre alla sicurezza degli approvvigionamenti e la stabilità tariffaria, elemento in base al quale definire le tariffe di trasporto. Infatti, tariffe amministrate discriminatorie o comunque fortemente sperequate genererebbero distorsioni modificando il "*merit order*" tra le fonti di importazione, che, fatto salvo l'elemento di una certa riflettività dei costi, dovrebbero invece competere tra loro in base al prezzo della materia prima gas piuttosto che in base ai costi di logistica. Per detti motivi la ridefinizione delle tariffe dovrà necessariamente ispirarsi al principio dell'uso efficiente delle infrastrutture.

Inoltre, è necessario fornire corretti segnali in merito alla necessità di sviluppare ulteriormente le infrastrutture. Il dover tenere conto dell'equilibrio economico – finanziario degli esercenti il servizio di trasporto, considerato il mutato contesto di mercato e la ricca dotazione infrastrutturale di cui l'Italia dispone, rende necessario un profondo ripensamento delle logiche di determinazione tariffaria, così come già ampiamente illustrato nelle considerazioni di carattere generale.

***S2. Osservazioni in merito alla decorrenza del quinto periodo di regolazione e del processo di consultazione previsto.***

Condividiamo la proposta dell'AEEGSI di prorogare la decorrenza del quinto periodo regolatorio, al fine di implementare compiutamente quanto disposto dal TAR, anche tenuto conto del mutato scenario di mercato che richiede un profondo e completo ripensamento e dei criteri tariffari.

**PERIODO TRANSITORIO 2018-2019**

Gli interventi adottati nel periodo transitorio devono essere definiti in coerenza con la riforma che verrà introdotta nel periodo regolatorio a regime. Andrebbero quindi considerati fin da subito, all'interno del modello tariffario, nuovi criteri che perseguano l'obiettivo primario di uso efficiente delle infrastrutture esistenti per promuovere in generale l'efficienza e la sostenibilità del sistema gas, in parallelo a sicurezza, concorrenza, diversificazione delle fonti e maggiore prevedibilità.

**Remunerazione del capitale investito riconosciuto**

***S4. Osservazioni in merito alla remunerazione del capitale investito riconosciuto.***

Ci riserviamo di fornire nelle prossime fasi consultive sul tema un nostro approfondimento su questo tema.

**Meccanismo di incentivazione per i nuovi investimenti**

***S5. Osservazioni in merito all'incentivazione per i nuovi investimenti.***

Considerata l'evoluzione del contesto attuale di mercato che ha ancor più evidenziato l'eccesso di capacità infrastrutturali rispetto alle esigenze di fornitura, accogliamo positivamente la proposta di "far evolvere l'incentivazione secondo logiche output based" già a partire dal periodo transitorio, soprattutto in relazione alla maggiore selettività degli investimenti da realizzare per cui vengono primariamente valutati sia il rapporto costi/benefici dell'investimento, sia l'effettiva utilità dello stesso per il sistema, entrambi in coerenza con il Piano decennale di sviluppo delle reti.

**Obiettivi di recupero d'efficienza**

***S6. Osservazioni in merito agli obiettivi di recupero di efficienza.***

L'AEEGSI propone di riassorbire entro il periodo transitorio tutte le efficienze realizzate nel corso del terzo periodo di regolazione, applicando un *X-factor* per l'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile (CV) nel periodo transitorio (quindi per gli anni 2018-2019). Si condivide l'obiettivo dell'AEEGSI, di creare i presupposti affinché i costi operativi riconosciuti nel 5PR considerino esclusivamente le maggiori efficienze del 4PR, in modo che non vi sia un eccessivo *lag* temporale tra la realizzazione delle efficienze e l'effetto tariffario.

### **Aggiornamento dei volumi di riferimento per il calcolo del CV**

#### ***S7. Osservazioni in merito all'aggiornamento del corrispettivo unitario variabile.***

L'AEEGSI propone di aggiornare il CV modificando i volumi di riferimento sulla base dei quali è stato finora calcolato, ovvero passando da un quantitativo predeterminato e fisso nel corso del periodo regolatorio ad un volume di riferimento che "tenga conto" del tasso di variazione dei volumi di gas immessi in rete da ciascun punto di entrata, presi a consuntivo, "negli ultimi 12 mesi disponibili" e i volumi di riferimento utilizzati l'anno precedente per il calcolo del CV. In linea di principio, riteniamo positivo che il CV venga aggiornato in base ai volumi effettivamente immessi in rete perché ciò determina un'evoluzione del CV e una determinazione dei ricavi riconosciuti a copertura dei costi operativi più coerenti con l'andamento della domanda nel corso del periodo regolatorio. In ogni caso per garantire maggiore prevedibilità e stabilità nella determinazione delle tariffe è necessario considerare un meccanismo sufficientemente prevedibile che compensi gli scostamenti di anno in anno tra i volumi effettivamente immessi e quelli previsti, in linea con gli obiettivi del periodo transitorio definiti dall'AEEGSI al paragrafo 9.1.

### **Corrispettivi tariffari e quote percentuali di autoconsumo**

#### ***S8. Osservazioni in merito ai corrispettivi tariffari e alle quote percentuali di autoconsumo.***

Per quanto riguarda i corrispettivi tariffari si rimanda alle osservazioni di carattere generale.

Si condivide l'orientamento di voler applicare un coefficiente a copertura del gas di autoconsumo indifferenziato per punto di entrata, anche nell'ottica di una futura applicazione della disciplina del Codice TAR in merito ai corrispettivi variabili.

### **Tempistiche di approvazione e pubblicazione dei corrispettivi**

#### ***S9. Osservazioni in merito alle tempistiche per l'approvazione e pubblicazione dei corrispettivi.***

Secondo la proposta dell'AEEGSI:

- per l'anno termico 2017-2018 in cui il conferimento di capacità annuale si è tenuto a marzo 2017, le tariffe in vigore dal 2018 saranno presentate da SRG a AEEGSI il 30 settembre 2017 – in continuità con l'anno solare precedente - mentre è anticipata la data in cui il TSO trasmette le informazioni relative all'art.21.3 del RTTG 2014-2017 al 15 novembre 2017. Secondo la Tabella 1 del DCO, le tariffe 2018 saranno approvate a Novembre 2017, pertanto se ciò avverrà entro il primo lunedì di novembre 2017, si conoscerà prima delle relative aste di capacità la tariffa applicata alla capacità trimestrale degli ultimi tre trimestri dell'AT 2017/2018, altrimenti solo degli ultimi due trimestri dell'anno termico 2017/2018 e del primo trimestre dell'AT 2018/2019;
- per l'anno termico 2018-2019 in cui il conferimento di capacità annuale si terrà il primo lunedì di luglio 2018, le tariffe in vigore dal 2019 ai sensi della proposta alla Tabella 1 del presente DCO saranno approvate a Maggio 2018.

In generale, per permettere un'adeguata valutazione da parte degli operatori circa le prenotazioni di capacità nel sistema, i corrispettivi tariffari devono essere approvati e pubblicati prima del processo di conferimento di prodotti annuali di capacità.

## **ORIENTAMENTI GENERALI PER IL SPRT**

Nel definire i criteri tariffari per il SPRT è opportuno considerare innanzitutto che:

1. le soluzioni riferite al periodo transitorio, proposte nell'ambito delle osservazioni di carattere generale di cui al presente documento, possono essere efficacemente adottate anche a regime;
2. le metodologie tariffarie ed il livello dei corrispettivi dovranno essere orientati e definiti secondo logiche di mercato, laddove necessario anche non direttamente o linearmente correlate ai costi, con l'obiettivo di garantire un uso efficiente delle infrastrutture e, di conseguenza, liquidità, attrattività e competitività del mercato italiano ed insieme sicurezza delle forniture e diversificazione delle fonti.

Sulla base di tali premesse, seguono le osservazioni ai singoli spunti del DCO in merito agli orientamenti generali per il SPRT.

### **Durata del periodo di regolazione**

#### ***S 10. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione***

Si condivide la proposta dell'AEEGSI di confermare l'attuale durata del periodo di regolazione pari a 4 anni in quanto si ritiene che contemperati adeguatamente la necessità di garantire sufficiente stabilità del quadro tariffario e l'esigenza che lo stesso venga rivisto in tempo per adeguarsi alle evoluzioni di mercato. A titolo esemplificativo, è ragionevole prevedere che il WACC sia rivisto a metà del periodo regolatorio, in coerenza con le altre attività regolate.

### **Definizione del servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR**

#### ***S 11. Osservazioni in merito alla definizione di servizio di trasporto ai sensi del Codice TAR.***

#### ***S 12. Osservazioni rispetto ai servizi forniti da un'impresa di trasporto che non si configurino come servizio di trasporto.***

Laddove le metodologie tariffarie e il livello dei corrispettivi non siano definiti secondo logiche di mercato ma secondo logiche *cost-based* vicine a quelle sottese alle attuali regole tariffarie, il punto di maggior attenzione relativo alla riclassificazione del servizio di trasporto è che ciò possa implicare l'inclusione dei corrispettivi legati alla rete regionale nel perimetro di applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento. In particolare, includere nelle tariffe *entry/exit* anche i costi della rete regionale potrebbe vanificare gli effetti positivi della revisione del rapporto *entry/exit*. Riteniamo che questo tipo di intervento debba essere attentamente valutato in modo da bilanciare l'esigenza di copertura dei ricavi consentiti con la necessità di rafforzare l'attrattività del mercato italiano ed evitare distorsioni nelle scelte delle fonti di approvvigionamento anche in ottica di miglioramento della sicurezza dell'approvvigionamento. Una soluzione di mitigazione potrebbe consistere nell'incrementare ulteriormente la % del contributo delle *exit* al conseguimento dei ricavi riconosciuti al trasportatore. A tal proposito si vedano le osservazioni elaborate in relazione allo spunto per la consultazione S14.



## **Determinazione dei corrispettivi unitari**

### **S 14. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento per il SPRT.**

Laddove le metodologie tariffarie ed il livello dei corrispettivi non siano definiti secondo logiche di mercato ma secondo logiche *cost-based* vicine a quelle sottese alle attuali regole tariffarie, condividiamo il principio di cui al punto 14.10 e riteniamo che la decisione sulla ripartizione dei ricavi tra corrispettivi di *entry* e di *exit* al fine di raggiungere gli obiettivi che l'AEEGSI si prefigge debba essere adottata, a valle di una valutazione complessiva degli effetti aggregati di tutte le previsioni di riforma tariffaria, ossia:

- l'eventuale inclusione dei ricavi delle reti regionali *all'interno dei ricavi da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate in entry ed exit definite secondo la metodologia dei prezzi di riferimento*;
- la riformulazione del CV attuale in modo che copra esclusivamente la quota di costi operativi di natura variabile;
- la conseguente ridefinizione della ripartizione *capacity/commodity*.

Infatti, a titolo esemplificativo, la ripartizione *entry/exit* 40:60 proposta dall'AEEGSI nel periodo transitorio, se considerata congiuntamente con le previsioni di cui sopra, rischia di non poter esplicare gli effetti positivi attesi in termini di maggiore competitività dell'approvvigionamento di gas naturale sul mercato nazionale, di maggiore allineamento dei prezzi al PSV con i principali *hub* europei e di assenza di distorsioni nelle scelte degli operatori in merito alle strategie di approvvigionamento.

Attualmente, con una ripartizione *capacity/commodity* 90:10 e una ripartizione *entry/exit* 50:50, l'applicazione di un corrispettivo sulle reti regionali e il CV stabilito a copertura dei costi operativi fissi e variabili, i ricavi riconosciuti complessivi sono recuperati per il 10% dall'applicazione del CV, e, sulla base delle nostre migliori stime, per il 58% circa dai corrispettivi *entry* ed *exit* (29% ciascuno) e per il restante 32% dal corrispettivo regionale.

Nell'ipotesi di implementazione delle previsioni di riforma elencate sopra e mantenendo a titolo esemplificativo la ripartizione *entry/exit* 40:60 proposta nel periodo transitorio, i ricavi riconosciuti all'impresa di trasporto sarebbero recuperati per il 40% dall'applicazione dei corrispettivi di *entry* (peggiorando di fatto il quadro tariffario attuale per quanto riguarda i corrispettivi di *entry*, che vedrebbero aumentare il proprio contributo dal 29% attuale), con esiti contrari agli obiettivi dichiarati dall'AEEGSI.

Il tema dell'allocazione dei costi delle reti regionali merita pertanto ulteriori approfondimenti anche sotto il profilo tecnico.

### **S 16. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi a impianti di stoccaggio e impianti di Gnl per il SPRT.**

Il riferimento ad eventuali sconti tariffari in corrispondenza dei punti interconnessi con GNL e stoccaggi – che in ogni caso dovrebbero essere determinati in modo da non creare distorsioni tra diverse fonti di approvvigionamento – appare come un correttivo all'esito dell'applicazione delle attuali regole tariffarie. Tali sconti dovrebbero invece essere l'esito di nuovi criteri tariffari per il SPRT basati su logiche di mercato e che, come tali, dovrebbero già interiorizzare la specificità di tali punti.

### **Servizio di misura**

***S 18. Osservazioni in merito al servizio di misura, e in particolare in merito a: (A) la possibilità di trasferimento della titolarità degli impianti di misura dal cliente finale al gestore di rete; (B) eventuali criticità di implementazione delle soluzioni prospettate; (C) eventuali criticità relativamente all'applicazione di una tariffa differenziata per punto di riconsegna.***

Riteniamo che la previsione di cui al punto (A) debba essere esercitata su base volontaria e che debbano essere preventivamente definite le modalità di esecuzione del processo di trasferimento. In ogni caso per evitare discriminazioni e sussidi incrociati dovrebbero essere previsti due corrispettivi per la remunerazione del servizio di misura distinti a seconda che il cliente finale abbia ceduto o meno la titolarità dell'impianto di misura al gestore del trasporto.

In risposta al punto (C) riteniamo che il cliente finale che sceglie di cedere la titolarità dell'impianto di misura sia tempestivamente ed opportunamente informato sui criteri di modifica del corrispettivo e sulla periodicità con cui tali modifiche sono implementate, con l'obiettivo di garantire stabilità e prevedibilità in relazione all'evoluzione anche di tale corrispettivo.