

Roma, 13 marzo 2023

**Osservazioni di EP Produzione S.p.A. al Documento per la Consultazione di ARERA n. 41/2023/R/gas: *Ottemperanza alle sentenze del Consiglio di Stato n. 6096 e 6098 del 18 luglio 2022 in materia di criteri di regolazione delle tariffe del servizio di trasporto di gas naturale. Orientamenti dell'Autorità in relazione a misure di economicità del sistema delle tariffe di trasporto per i soggetti a maggior consumo di gas naturale***

**1. Osservazioni generali**

1.1 EP Produzione accoglie positivamente la consultazione in oggetto pubblicata dall'Autorità, nell'ambito del procedimento avviato con la Deliberazione 448/2022/R/gas. Come auspicato dalla scrivente Società, il DCO 41/2023/R/gas offre un opportuno coinvolgimento degli operatori nonché maggiori approfondimenti sui meccanismi regolatori applicabili per rendere più economico il sistema delle tariffe di trasporto per i soggetti a maggior consumo di gas naturale.

In linea generale, i principi di maggiore economicità e flessibilità del servizio di trasporto del gas naturale rappresentano una prerogativa essenziale e irrinunciabile affinché la nostra categoria produttiva possa continuare a svolgere il proprio ruolo strategico nell'ambito del sistema elettrico, sia in termini di sicurezza che di adeguatezza della capacità produttiva. L'introduzione di tali principi è peraltro prevista da disposizioni normative primarie, le quali sono state disattese nel corso degli ultimi periodi regolatori, rendendo sempre meno flessibile ed economico tale servizio per i soggetti con un maggiore consumo di gas naturale (come confermato dalle sentenze del Consiglio di Stato n. 6096 e 6098 del 18 luglio 2022).

1.2 Il percorso intrapreso dall'Autorità risulta fondamentale e assume un ruolo cruciale nell'assicurare che tali obiettivi siano raggiunti, essendo necessario riequilibrare i costi della tariffa di trasporto fin dal 2012 e nei vari periodi regolatori successivi, ovvero rispetto alla situazione vigente al momento in cui il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 venne varato. Appare dunque necessario introdurre misure di

economicità e flessibilità che consentano di restituire, in termini sostanziali, un quadro migliorativo per i soggetti alto consumanti, inclusi i produttori termoelettrici, in ottemperanza ai principi declinati dalle pronunce che si sono susseguite nel tempo; prendendosi a riferimento non già l'ultimo periodo regolatorio, ma quello vigente al momento dell'entrata in vigore dell'obbligo di disporre misure premiali per soggetti altoconsumanti (*"L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede ad adeguare il sistema delle tariffe di trasporto del gas naturale secondo criteri che rendano più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale"* art. 38, d.l. 83/2012).

Dovendoci soffermare sul fatto che il d.l. n. 83 già nel 2012 prevedesse che l'Autorità *"entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede ad adeguare il sistema delle tariffe di trasporto del gas naturale secondo criteri che rendano più flessibile ed economico il servizio di trasporto a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale"*. Dunque, per quanto in quel momento storico la struttura tariffaria presentasse un riparto *capacity/commodity* 90/10 e 50/50 *entry/exit*, il legislatore aveva già avvertito la necessità di un pronto intervento che immediatamente (senza attendere il nuovo periodo regolatorio) operasse degli interventi di ribilanciamento a favore dei soggetti altoconsumanti.

In seguito, l'architettura tariffaria è rimasta sostanzialmente inalterata fino a quando il diverso riparto *entry/exit* (a partire dal periodo regolatorio transitorio – 2018-2019) ne ha determinato un ulteriore irrigidimento (e conseguentemente una maggiore onerosità); incontrando tutti gli schemi tariffari successivi al 3 periodo regolatorio il parere negativo del Giudice, che ha accertato come le modifiche via via operate avessero contribuito a restituire un quadro viepiù svantaggioso per gli operatori.

Volendosi richiamare, dunque, un intervento migliorativo e adeguativo non già con riferimento allo schema tariffario immediatamente precedente (5PRT) ma con il quadro regolatorio del 2012 (3PRT), che negli anni successivi è divenuto sempre più sfavorevole per i soggetti altoconsumanti, dovendosi introdurre misure che consentano di recuperare in termini sostanziali quegli elementi che si sono persi nei precedenti periodi regolatori, fino ad apprestare un miglioramento rispetto al terzo periodo regolatorio.

A tal fine appare opportuno rammentare la portata delle citate decisioni del Consiglio di Stato n. 6096/2022 e n. 6098/2022, che costituiscono l'approdo interpretativo finale della materia. In particolare il Giudice Amministrativo ha affermato che se è vero che l'Autorità è libera di regolare la composizione tariffaria in attuazione dei fabbisogni prioritari del sistema, è altrettanto vero che tra questi fabbisogni il legislatore ha imposto la presenza di misure di flessibilità ed economicità del servizio (ex articolo 38, comma 2-bis, del decreto-legge 83/2012). Fabbisogni, dunque, che entrano di diritto nell'insieme di quegli elementi a cui assicurare **primaria tutela**, a vantaggio dei soggetti con maggiore consumo di gas naturale; il cui beneficio dovrà essere reale non solo in termini di flessibilità ma anche e soprattutto di economicità, fine ultimo della riforma.

In ragione di ciò, si evidenziano due aspetti principali:

- 1) Come dettagliato ulteriormente nel prosieguo del documento, le soluzioni regolatorie di risparmio individuate nel DCO in oggetto, pur avendo sicuramente il vantaggio di una semplificazione amministrativa dal punto di vista applicativo, non sembrano al contrario sufficienti dal punto di vista sostanziale a garantire ragionevoli e concreti risparmi per i soggetti coinvolti, specialmente se rapportato al maggiore costo gas sostenuto negli ultimi anni per via del rigido sistema di tariffe di trasporto adottato e oggetto di varie censure;
- 2) Pur rilevandosi l'esiguità della durata residua del corrente periodo regolatorio da un alto, e la difficoltà di introdurre ex post meccanismi compensativi per la mancata introduzione di elementi di maggiore flessibilità dall'altro, occorre rammentare la necessità di introdurre anche misure di flessibilità per i clienti termoelettrici, in quanto, come rappresentato nell'ambito delle osservazioni relative al DCO 502/2022/R/gas, riteniamo essenziali nuovi strumenti di flessibilità per i punti di riconsegna termoelettrici.

Con riferimento a questo secondo aspetto, pur essendo noto che l'Autorità ha valutato con la delibera n. 448/2022/R/gas di rimandare al procedimento di revisione dei criteri tariffari per il 6PRT le valutazioni sull'introduzione di ulteriori misure di flessibilità attraverso la previsione di conferimenti infrannuali, giova precisare che quanto descritto nell'ambito di detto ultimo procedimento pare insufficiente.

Difatti, se le misure di conferimento infrannuale possano astrattamente rispondere alle esigenze di flessibilità (e questo solo per l'avvenire, mancando qualsiasi strumento compensativo per la mancata attuazione nel passato), le stesse potranno concretamente essere di ausilio solo a determinate condizioni. In particolare, ci si riferisce alla definizione di un coefficiente moltiplicativo per il corrispettivo di trasporto giornaliero e mensile (tabella 3 del paragrafo 19.13 del DCO 502/2022/R/gas) che dovrà essere sufficientemente basso da rendere plausibile la scelta dei prodotti da parte di un rappresentativo numero di impianti a gas.

Sotto questo profilo pare di capire che l'Autorità voglia ribadire l'intenzione di estendere la possibilità di accedere a conferimenti di capacità di trasporto infrannuali, in coerenza con gli orientamenti già prospettati dall'Autorità nell'ambito del procedimento per il 6PRT.

Al riguardo si deve in ogni caso sottolineare che il Consiglio di Stato ha affermato che i meccanismi di conferimento infrannuale così come articolati **non sembrano risultare utili ad assicurare flessibilità, dal momento che questi appaiono basarsi su circostanze eventuali, date dall'esigenza sopravvenuta di conferimento di capacità aggiuntive rispetto a quelle impegnate su base annuale**; con la conseguenza che tali misure potrebbero anche non trovare applicazione in relazione a quegli operatori che non avvertano l'esigenza di ricorrere a conferimenti di capacità aggiuntiva infrannuale (e che si ritrovino ad avere prenotato capacità in eccesso rispetto a quanto effettivamente necessario, frustrando la ratio dell'intervento normativo); inoltre, osserva sempre il Giudice, che il meccanismo sino ad oggi applicato non esime dal dover corrispondere il prezzo di quanto prenotato (non influenzando sulla tariffa ordinariamente applicabile al servizio di trasporto fornito), apparendo inidonea *“a soddisfare l'obiettivo di tutela sotteso all'art. 38, comma 2 bis”*.

Dunque, per poter essere di reale ausilio, il coefficiente moltiplicativo per il meccanismo di conferimento infrannuale deve assumere un importo tale da risultare quale strumento concorrente e ausiliario alla prenotazione su base annua, permettendo all'operatore di cogliere le finestre di mercato che si profilino nel corso dell'anno termico senza dover corrispondere importi che vanifichino o rendano poco allettanti le decisioni di ordinare quantitativi aggiuntivi rispetto alle quantità prenotate.

Viceversa, la scelta di valori sensibilmente più elevati del coefficiente annuo spingerebbe molti operatori a permanere nell'attuale meccanismo di conferimento annuale, decretando il rapido fallimento dell'opzione giornaliera e mensile. Ciò renderebbe le misure scarsamente coerenti con le

sentenze amministrative citate in precedenza, in quanto limiterebbero la flessibilità dei nuovi prodotti a un numero esiguo di impianti caratterizzati da un numero di ore di funzionamento estremamente limitato.

Dalla lettura del documento di consultazione, di contro, sembra evincersi che l'Autorità voglia mantenere fermi i parametri di costo attuali per i termoelettrici, limitandosi ad ampliare il novero dei soggetti ammessi ai conferimenti infrannuali (industriali: il cui moltiplicatore è compreso tra 1,3 mensile e 1,7 giornaliero e city gate: pari a 4 per il moltiplicatore giornaliero).

Si richiede dunque che vengano apprestati interventi per rendere detti meccanismi più adeguati al soddisfacimento di esigenze di flessibilità per tutti i soggetti altoconsumanti ed in particolare nei confronti dei soggetti ricorrenti nei giudizi a cui si intende dare ottemperanza.

1.3 Inoltre, in considerazione delle valutazioni che l'Autorità intende compiere in punto alla possibile interferenza della normativa in materia di aiuti di stato nell'ambito del procedimento in oggetto, si rappresenta quanto segue.

Secondo costante giurisprudenza affinché una misura sia qualificabile come aiuto di stato, ai sensi dell'art. 107 TUEF, è necessaria la compresenza di una pluralità di elementi: (i) la presenza di un'impresa, (ii) il coinvolgimento di risorse statali, vale a dire l'imputabilità allo Stato e il suo finanziamento tramite risorse statali, (iii) il conferimento di un vantaggio obiettivamente non giustificabile secondo le normali dinamiche del mercato, (iv) la selettività della misura e (v) la presenza di potenziali effetti sulla concorrenza e sugli scambi all'interno dell'Unione.

A riguardo, si osserva che nel caso di specie gli elementi costitutivi degli aiuti di stato sub (ii) e (iv) non paiono essere integrati

Quanto all'impiego di risorse statali, si osserva che la giurisprudenza comunitaria ha affermato che rientrano nella nozione di aiuto di stato solo i vantaggi concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali, occorrendo verificare se il controllo di dette risorse sia riconducibile allo stato e in che misura quest'ultimo partecipi al procedimento di redistribuzione. È necessario che la somma erogata o lo sgravio concesso abbiano un effetto finale sul bilancio statale (cfr. Corte di Giustizia, sentenza 28 marzo 2019, Repubblica Federale di Germania/Commissione, causa C-405/16P, EU:C:2019:268, Corte di Giustizia, sentenza 28 marzo 2019, Repubblica Federale di

Germania/Commissione, causa C-405/16P, EU:C:2019:268). Sembra dunque doversi escludere il ricorrere del presupposto per la qualificazione dell'intervento come aiuto di stato, in quanto il corrispettivo unitario addizionale individuato dall'Autorità non sembra interessare il bilancio statale nè essere sotto il diretto controllo dello stato.

Con riferimento alla selettività, si deve considerare che la giurisprudenza comunitaria ha chiarito sia da escludersi la sussistenza di un aiuto di stato quando il provvedimento premiale risulti giustificato dalla natura e dalla struttura del sistema (cfr. Corte Giustizia dell'8 settembre 2011, Causa C-279-08 P, Commissione/Paesi Bassi, EU:C:2011:551, punto 62, Corte Giustizia 8 novembre 2001, Causa C-143/99, Adria-Wien Pipeline, EU:C:2001:598). Inoltre, la giurisprudenza ha chiarito possa integrarsi il requisito della selettività solo nei casi in cui la misura sia idonea a favorire talune imprese o talune produzioni, non potendo costituire aiuto di stato il provvedimento che avvantaggia indistintamente l'insieme delle imprese ubicate nel territorio nazionale (C-143/99 Adria Wien: punti da 33 a 42). È quanto avviene con la misura proposta nel DCO in oggetto, ove si consideri che il meccanismo premiale non risulta indirizzato ad una certa produzione nè ad una certa società, essendo indistintamente rivolto a chiunque abbia una produzione eccedente i 10 milioni Smc/annui e la misura trae origine dal d.l. 83/2012, introdotto per rispondere ad esigenze specifiche del mercato diretto a sostenere le imprese maggiormente penalizzate.

Quanto sopra espresso in via generale, intendiamo cogliere l'occasione per evidenziare alcuni aspetti critici delle misure proposte da ARERA e allo stesso tempo richiedere un maggiore dettaglio sui razionali alla base del dimensionamento dell'agevolazione.

## **2. Osservazioni specifiche**

*S 1. Osservazioni in merito all'ambito di applicazione della specifica misura di economicità per soggetti con maggiore consumo di gas naturale*

In generale, si condivide il criterio proposto da ARERA per individuare i soggetti beneficiari della misura di economicità della tariffa di trasporto sulla base di una soglia minima di consumo annuo. Oltre ad essere di certa applicazione tanto per gli anni futuri che per gli anni pregressi oggetto delle pronunce del Giudice amministrativo, tale soluzione sembra rispondere adeguatamente al principio normativo delineato dall'articolo 38, comma 2bis, del decreto-legge 83/12.

*S 2. Osservazioni in merito all'articolazione dei corrispettivi della misura di agevolazione e alle relative modalità applicative, con particolare riferimento ai clienti finali direttamente connessi alla rete di trasporto.*

Sotto questo profilo, apprezziamo che l'Autorità sia orientata a adottare una misura specifica e facilmente individuabile per i soggetti beneficiari. In particolare, riteniamo che questo approccio riesca a perseguire l'obiettivo di agevolare determinate categorie di utenti attraverso un meccanismo di immediata implementazione.

In ogni caso, in ottica di massima trasparenza, crediamo sia opportuno, in primo luogo, esplicitare che nel novero dei clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, per i quali trova applicazione il corrispettivo  $CRV_{EN-}$  di segno negativo, siano ricompresi i quantitativi di gas riconsegnati all'utente del servizio di trasporto nei punti di riconsegna che alimentano impianti termoelettrici. In secondo luogo, come richiamato al punto successivo, riteniamo necessario chiarire le modalità di definizione dei due specifici corrispettivi addizionali della tariffa di trasporto, fornendo maggiori dettagli sui criteri adottati per la loro quantificazione.

*S 3. Osservazioni in merito alla forma dell'agevolazione della specifica misura di economicità proposta.*

Come anticipato sin dalla deliberazione n. 448/2022/R/gas di avvio del procedimento per l'ottemperanza delle sentenze in oggetto, con riguardo alle misure di economicità, l'Autorità pare intenda procedere, ove non risultasse possibile ricorrere alla fiscalità generale, intervenendo sulle componenti tariffarie addizionali della tariffa gas.

In particolare, l'Autorità sta verificando la possibilità di introdurre dei correttivi a titolo di corrispettivo unitario variabile addizionale  $CRV_{EN-}$ . Si tratterebbe di applicare tale corrispettivo per ogni Smc riconsegnato sulla rete di trasporto a soggetti che consumino quantità superiori a 10 milioni di Smc/anno. L'effetto premiale deriverebbe dal fatto che il corrispettivo sarà di segno negativo, determinando uno sgravio direttamente legato alla quantità di gas prelevata.

Come osservato nell'ambito del procedimento per la definizione dei criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 6PRT (DCO 502/2022/R/GAS), si valuta positivamente la scelta di optare per soluzioni che consentano di evitare complessità amministrativa; purché la misura individuata contribuisca in maniera sostanziale a garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati dal legislatore. È essenziale, pertanto, che tali misure diano luogo a risparmi concreti e ragionevoli, dunque commisurati al maggiore costo sostenuto dai soggetti alto consumanti nel corso dei vari periodi regolatori a causa di una struttura tariffaria resa via via più rigida e onerosa, come si può desumere dalle sopra richiamate sentenze del Consiglio di Stato.

A tal fine, osserviamo che nel DCO in oggetto non sono definiti in maniera chiara e dettagliata i criteri alla luce dei quali sia stato definito il dimensionamento dei corrispettivi della misura di economicità. Non essendo possibile, pertanto, verificare l'iter logico-giuridico seguito dall'Autorità per individuare il valore proposto, quantificato in misura fissa in 0,0003 €/Smc; somma che appare definita a priori, senza considerare una precisa correlazione con un determinato obiettivo di risparmio per la categoria dei soggetti beneficiari, limitandosi ad indicare genericamente la stima del costo complessivo della misura su base annuale.



In particolare, occorre evidenziare l'esiguità della misura rispetto al sensibile aumento dei costi fissi subito dai termoelettrici in ragione dell'irrigidimento del rapporto *entry/exit*, risultando l'intervento proposto non del tutto soddisfacente per i soggetti altoconsumanti.

A riguardo, giova precisare, come condivisibilmente puntualizzato dal Giudice amministrativo, che una ripartizione della tariffa di trasporto maggiormente incentrata sui punti di riconsegna non può dirsi di per sé in contrasto con alcuna norma di legge; ove questo equilibrio sia dettato da esigenze del sistema e possa essere valutato in raffronto agli schemi tariffari proposti dal regolamento UE 460/2017.

Tuttavia, è innegabile, come riconosciuto dal medesimo giudice che *“che anche la modifica del rapporto entry/exit non soltanto non consente di assicurare l'economicità e la flessibilità del servizio di trasporto per i soggetti con grande consumo di gas naturale, ma potrebbe pure rivelarsi pregiudizievole per gli stessi, importando minori vantaggi ritraibili dai margini di efficientamento correlati alle strategie imprenditoriali dello shipper”*, dovendosi controbilanciare tale misura con altri strumenti che apportino benefici in termini di flessibilità e risparmio tali da superare un maggiore onere tariffario che grava sul grande consumatore in ragione dell'assegnazione a quest'ultimo di una parte del costo tariffario maggiore rispetto a quella addebitata allo *shipper*.

E dunque tanto più la struttura impressa allo schema tariffario è risultato andare nella direzione di una tariffa sbilanciata sulla componente *capacity* e maggiormente pressante sui punti di *exit* tanto più dovrà vedersi l'introduzione di strumenti rilevanti che riportino in equilibrio una tariffa che è stata progressivamente censurata dai giudici amministrativi. Pertanto, se è vero che lo spostamento dell'equilibrio verso un assetto eminentemente capacitivo e sbilanciato sull'*exit* non sia di per sé contrario alla norma, il vaglio del quadro tariffario sarà compiuto nel complesso di tutti gli strumenti adottati e di tutte le misure apprestate per verificare se nel complesso quegli interventi che contribuiscono ad aumentare i costi fissi per gli operatori siano sufficientemente attenuati da altre e concorrenti misure che nel complesso ne controbilancino gli effetti pregiudizievoli. Nello specifico, la scrivente Società stima che il risparmio ottenuto con l'applicazione ai propri consumi di gas naturale del corrispettivo  $CRV_{EN-}$ , così come definito da ARERA in misura fissa, raggiunga soltanto una quota di circa **il 20% del maggiore costo sostenuto a partire dal 2018 fino al 2023** (anni per i quali è prevista l'applicazione del meccanismo di conguaglio per la ricorrente EP Produzione), a causa della differente struttura tariffaria adottata già solo rispetto al quadro tariffario 2018-2023 (dovendosi, di contro, per

quanto più sopra illustrato apprestare compensazioni prendendo a riferimento la mancata attuazione di qualsiasi meccanismo di tutela sin dal 2012).

Tale extra-costo è stato conteggiato tenendo conto solamente del costo annuale sostenuto da EP Produzione per la capacità gas tramite i corrispettivi derivanti da una ripartizione entry/exit dei ricavi della rete nazionale di trasporto pari a 40/60 (così come approvati da ARERA a partire dal 2018) rispetto al costo che sarebbe stato sostenuto, a parità di condizioni, con dei corrispettivi unitari determinati con la medesima metodologia ma in ragione di una ripartizione simmetrica dei ricavi tra i punti di entrata e di uscita della rete di trasporto nazionale (i.e., 50/50). A tale scopo, si è utilizzato il modello tariffario semplificato reso disponibile da SNAM<sup>1</sup>, inserendo un opportuno valore dello split entry/exit, ovvero pari a 35/65 in luogo della ripartizione 28/72 (adottata per il SPRT in esito al DCO 512/2018/R/gas), in modo da riflettere una ripartizione simmetrica dei ricavi da rete nazionale e una allocazione interamente sui punti di uscita (0/100) dei ricavi delle reti regionali<sup>2</sup>:

<b>Ripartizione Ricavi Nazionali</b>		<b>40/60</b>	<b>50/50</b>
Ricavi Nazionali (CPe, CPu, CV)	€m	1.424	1.424
Ricavi Regionali (CRr)	€m	511	511
Capacity/commodity	7,5	0,13	0,13
Ricavi Naz. Capacity	€m	1.234	1.234
Entry Split		0,40	0,50
Exit Split		0,60	0,50
Ricavi Naz. Cap. Entry	€m	494	617
Ricavi Naz. Cap. Exit	€m	740	617
Ricavi Naz. +Reg.	€m	1.745	1.745
<b>%Entry</b>		28%	35%
<b>%Exit</b>		72%	65%

<sup>1</sup> [https://www.snam.it/it/trasporto/codice-rete-tariffe/Tariffe\\_trasporto/dco\\_tariff/](https://www.snam.it/it/trasporto/codice-rete-tariffe/Tariffe_trasporto/dco_tariff/)

<sup>2</sup> Dati da [Transarency Template 2018/2019 \(Art.30.1.\(b\).\(iv\) - Ricavi relativi ai servizi di trasporto\)](#)

A Tale extra-costo si deve aggiungere un maggiore rincaro, di non agevole quantificazione, derivante dalla rigida articolazione capacity/commodity che ha determinato maggiori costi rigidi e penalizzazione nell'ottimizzazione delle spese per il trasporto in funzione dei consumi.

Inoltre, è ragionevole attendersi che questa quota, già al momento considerevolmente limitata, sarà confermata, se non ulteriormente ridotta, a partire dall'anno di competenza 2024, in ragione degli ultimi orientamenti dell'Autorità in materia di regolazione tariffaria per il prossimo periodo regolatorio (6PRT). Questi, infatti, si pongono in sostanziale continuità con i precedenti quadri tariffari e, invero, porterebbero verso una struttura ancor più asimmetrica della tariffa di trasporto.

Pertanto, rinviando anche a quanto già osservato in risposta al DCO 502/2022/R/gas, la misura proposta non sembra idonea ad introdurre strumenti rilevanti che riportino in equilibrio una tariffa che è stata più volte censurata dai giudici amministrativi. Chiediamo pertanto di riconsiderare le modalità di dimensionamento dell'agevolazione, in modo tale che la misura conduca quantomeno a un ribilanciamento integrale dei costi della tariffa di trasporto sostenuti negli anni pregressi e da sostenersi negli anni a venire, attraverso un corrispettivo  $CRV_{EN}$  pari ad almeno 0,0015 €/Smc.

Osservandosi, in conclusione, che occorre introdurre misure di economicità apprezzabile ed idonee ad ottemperare alle finalità prefissate dal legislatore del 2012, intervenuto per ridisciplinare il settore energetico per renderlo più efficiente e competitivo.

<i>S 4. Osservazioni in merito alle modalità applicative a regime della specifica misura di economicità proposta.</i>
---

Si condivide l'approccio proposto dall'Autorità, nell'ottica di un meccanismo che sia il più possibile semplificato e di immediata applicazione.

*S 5. Osservazioni in merito alle modalità di conguaglio degli anni pregressi della specifica misura di economicità proposta.*

Anche in questo caso riteniamo si possa adottare un meccanismo semplificato per il conguaglio derivante dall'applicazione retroattiva del corrispettivo  $CRV_{EN-g}$ , prevedendo che le imprese di trasporto provvedano automaticamente, su indicazione dell'Autorità, a determinare i conguagli per il periodo 2018-2023.

Diversamente, auspichiamo che il termine per la presentazione dell'istanza di conguaglio per gli anni pregressi sia ragionevolmente congruo rispetto ai tempi di chiusura del procedimento avviato ai sensi della Deliberazione 448/2022/R/gas, in considerazione di quanto indicato al punto 3.23 del documento in consultazione.