



**OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI  
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE  
N. 616/2021/R/GAS**

**CRITERI DI INCENTIVAZIONE ED EFFICIENTAMENTO  
DELL'ESERCIZIO E DELLO SVILUPPO DELLE RETI DI  
TRASPORTO DEL GAS NATURALE  
Orientamenti finali**

**31 Gennaio 2022**

## INDICE

1.	CONSIDERAZIONI GENERALI .....	2
2.	INCENTIVI AL MANTENIMENTO IN ESERCIZIO DELLE RETI AMMORTIZZATE TARIFFARIAMENTE .....	3
3.	CRITERI DI EFFICIENZA DEGLI INTERVENTI DI SVILUPPO DELLA RETE DI TRASPORTO IN AREE DI NUOVA METANIZZAZIONE .....	10
4.	SHARING DEI POTENZIALI RICAVI DERIVANTI DALL'ESERCIZIO DI CENTRALI DUAL FUEL.....	11

Allegato: *[OMISSIS]*

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam al documento di consultazione *“Criteri di incentivazione ed efficientamento dell’esercizio e dello sviluppo delle reti di trasporto del gas naturale”*, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 27 dicembre 2021.

In linea generale, si esprime apprezzamento per la consultazione dell’Autorità sull’opportunità di sviluppare meccanismi di regolazione volti a stimolare e premiare, per quanto possibile, comportamenti efficienti dei soggetti regolati.

In particolare, si condivide l’attenzione posta dall’Autorità agli aspetti della sicurezza e alla necessità di individuare e sviluppare metodologie che consentano di monitorare lo stato di salute delle infrastrutture a tutela delle persone e/o cose, dell’ambiente e più in generale della qualità del servizio reso agli utenti, ferma restando la necessità di mantenere quale prerogativa unica e sola dell’impresa di trasporto la decisione di intervenire per assicurare l’integrità e l’esercizio del sistema in condizioni di sicurezza.

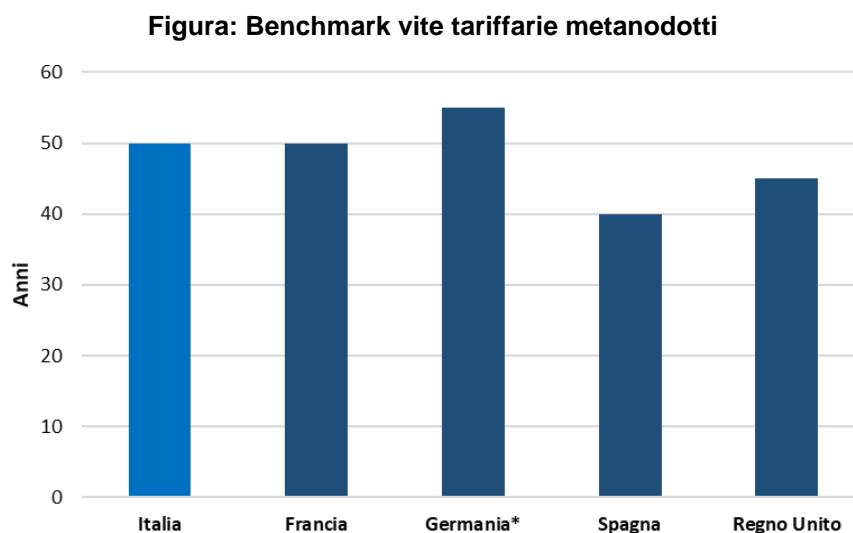
Stante la dimensione rilevante degli asset che hanno completato la vita economica tecnica e la necessità di individuare un sentiero efficiente per la loro sostituzione, si condivide l’impostazione proposta nel documento di consultazione che prevede il riconoscimento di incentivi al mantenimento in esercizio delle infrastrutture completamente ammortizzate, determinato sulla base di una ripartizione simmetrica dei costi evitati per il sistema per ciascun anno di posticipo dell’investimento di sostituzione stesso. Si ritiene tuttavia necessario formulare alcune considerazioni riportate negli specifici punti di discussione ed in allegato alla presente risposta al fine di individuare una puntuale determinazione dei “costi evitati per il sistema” su cui applicare la ripartizione simmetrica dei benefici.

Infine, nella prospettiva di sviluppare meccanismi di regolazione *output-based* sempre più orientati alle performance e alla utilità sistemica degli interventi di sviluppo della rete di trasporto, si concorda con la proposta di prevedere una ripartizione simmetrica dei ricavi conseguiti dalle centrali *dual-fuel* per servizi di dispacciamento e per certificati bianchi per la quota eccedente una soglia minima entro cui dovrebbero essere integralmente trattenuti dall’operatore di sistema a titolo di incentivo per le esternalità positive generate.

## 2. INCENTIVI AL MANTENIMENTO IN ESERCIZIO DELLE RETI AMMORTIZZATE TARIFFARIAMENTE

**S1. Osservazioni in merito alla possibilità di continuare ad esercire i metanodotti oltre la vita utile regolatoria e alla possibile durata del mantenimento in esercizio dei metanodotti completamente ammortizzati in funzione della vita utile economico-tecnica.**

In linea generale, i metanodotti presentano mediamente una vita utile di circa 50 anni, così come correttamente riflesso dal quadro regolatorio ai fini tariffari<sup>1</sup>.



Fonte: Analisi Snam su decisioni regolatorie Autorità nazionali

\* Vita utile media sulle diverse categorie di metanodotti

Tuttavia, tali infrastrutture ove ben progettate, realizzate e mantenute, se non sottoposte a particolari sollecitazioni di natura meccanica e/o elettrochimiche, possono essere eserciti anche oltre i 50 anni. Nella pratica, si rilevano situazioni tra loro molto differenti che richiedono valutazioni specifiche da svolgere caso per caso, tenuto conto, in particolare, della presenza di tubazioni realizzate negli anni - con diversi livelli tecnologici e specifiche di riferimento - nonché dell'eterogeneità delle caratteristiche del territorio italiano.

<sup>1</sup> L'indicazione di tale vita utile, utilizzata ai fini degli ammortamenti regolatori, trova riscontro in tutti i principali sistemi di trasporto europei (Francia, Germania, Regno Unito, Spagna etc.) oltre che internazionali.

Il modello delle attività di ispezione, controllo e manutenzione implementato negli anni per la rete di trasporto da parte di Snam Rete Gas, nonché l'effettuazione di investimenti mirati di adeguamento e/o sostituzione parziale, hanno consentito di mantenere in esercizio varie infrastrutture che hanno completato la loro vita economica, a beneficio del sistema e dei consumatori. L'adozione di scelte efficienti, nel rispetto dei principi di sicurezza, affidabilità e continuità del servizio, rappresenta da sempre una priorità per Snam nella definizione delle proprie politiche di investimento. Le costanti attività di monitoraggio svolte da Snam Rete Gas consentono tuttavia di effettuare una valutazione puntuale ("fotografia") dei gasdotti su cui risulta necessario intervenire prioritariamente, in particolare per mantenere opportuni livelli di sicurezza ma non sul possibile periodo di estensione della loro vita tecnica che dipende dalle condizioni rilevate di volta in volta. Come già specificato in altre sedi, le valutazioni sulla necessità di sostituzione vengono costantemente aggiornate nell'ambito delle attività di gestione dell'integrità della rete di trasporto (sia su base periodica che "*on condition*" in caso di eventi/situazioni particolari e/o evoluzione dei parametri che rendano opportune verifiche mirate) e pertanto gli interventi che si possono rendere necessari sulle infrastrutture sono suscettibili di variazioni nel tempo in relazione all'evolversi delle informazioni raccolte sullo stato di salute della rete. Tenuto conto della presenza di tubazioni realizzate negli anni – con diversi livelli tecnologici e specifiche di riferimento - nonché dell'eterogeneità delle caratteristiche del territorio italiano, la modalità gestionale di cui sopra è ritenuta la più idonea a garantire l'integrità nel tempo delle infrastrutture nonché a gestire e prevenire i rischi operativi connessi all'esercizio della rete di trasporto.

In particolare, nessuno strumento è ad oggi disponibile per effettuare valutazioni di vita residua in modo affidabile. L'approccio che viene seguito è pertanto quello di determinare le necessità di interventi - in particolare di sostituzioni - sulla base di diverse dimensioni che evolvono nel tempo. Poiché alcuni fattori di rischio progrediscono con il tempo (si pensi ai gasdotti che attraversano aree a rischio idrogeologico, i cui fenomeni sono tipicamente soggetti ad aggravamento), le analisi di rischio devono essere periodicamente ripetute. Per tali motivi, non risulta ad oggi sufficientemente affidabile implementare un sistema predittivo della vita utile residua della condotta, né degli interventi necessari per garantirla nel tempo o, addirittura, per estenderla per periodi predeterminati.

Le decisioni di sostituzione devono pertanto essere considerate, analizzate e definite facendo riferimento ad una valutazione complessiva dei differenti aspetti a tal fine rilevanti, supportate quanto più possibile anche e non solo da valutazioni statistiche.

Infine, come evidenziato nel Rapporto di Monitoraggio trasmesso all'Autorità, la Società sta sperimentando solo in questi ultimi anni il progressivo completamento della vita utile dei metanodotti realizzati a partire dalla seconda metà del secolo scorso e pertanto non dispone di serie storiche significative per trarre conclusioni circa un allungamento medio della vita tecnica a seguito di interventi finalizzati a mantenere in esercizio i metanodotti esistenti.

***S2. Osservazioni sulla possibilità di introdurre un incentivo una tantum per lo sviluppo, da parte dell'impresa maggiore di trasporto, di una metodologia di valutazione dello stato di salute delle infrastrutture coerente con i principi di trasparenza, partecipazione, motivazione delle scelte, fruibilità e verificabilità dei risultati e con le good practice europee.***

Da sempre Snam gestisce i propri assets attraverso verifiche periodiche e/o straordinarie finalizzate ad individuare, gestire e risolvere potenziali problematiche tali da compromettere l'integrità delle proprie infrastrutture. La gestione dell'integrità dei gasdotti è perseguita attraverso differenti attività svolte in funzione delle specifiche caratteristiche del singolo gasdotto e del contesto (antropico e geologico) in cui risulta inserito. In particolare, come descritto in precedenza, Snam Rete Gas svolge un continuo monitoraggio sullo stato delle proprie infrastrutture finalizzato ad identificare le attività di manutenzione e/o sostituzione necessarie a garantire l'esercizio delle infrastrutture in sicurezza e secondo standard di qualità del servizio adeguati.

Per quanto una metodologia possa costituire un utile ausilio ai fini delle valutazioni dello stato di salute della rete, tuttavia, non può consentire di individuare deterministicamente gli interventi da effettuare. Le decisioni di sostituzione devono infatti essere considerate, analizzate e definite facendo riferimento ad una valutazione complessiva di molteplici e differenti dimensioni, da supportare quanto più possibile, ma non solo, da valutazioni statistiche.

In linea generale, si ritiene debbano essere considerate 5 dimensioni principali cui fare riferimento per valutare i possibili impatti di malfunzionamenti che dovessero interessare sia infrastrutture totalmente ammortizzate che quelle che non abbiano ancora terminato la loro vita utile economico-tecnica:

- Sicurezza: dimensione rilevante ai fini della valutazione dei possibili impatti sulla sicurezza e la salute delle persone, sia della popolazione in generale che dei dipendenti di Snam, anche in relazione a possibili rotture e/o perdite. Poiché alcuni fattori di rischio progrediscono con il tempo, il rischio generalmente aumenta al crescere dell'“aging” della rete. In tale ambito verrebbero anche valutati gli interventi che si rendono necessari per il rispetto delle prescrizioni e degli obblighi previsti in materia di sicurezza previsti dalla legislazione e dal quadro normativo vigente.
- Continuità del servizio: dimensione rilevante ai fini della valutazione dei possibili impatti sulla capacità del sistema di ricevere e riconsegnare il gas ai clienti nel rispetto degli obblighi di servizio previsti e garantire i livelli di qualità del servizio richiesti.
- Resilienza del sistema: dimensione rilevante ai fini della valutazione dei possibili impatti sulla capacità del sistema di operare adeguatamente in condizioni di particolare stress e/o al verificarsi di eventi estremi. I cambiamenti climatici negli ultimi anni hanno determinato una intensificazione dei fenomeni naturali con un maggiore stress sulle infrastrutture.
- Ambiente: dimensione rilevante ai fini della valutazione dei possibili impatti sull'ecosistema in prossimità dell'asset e, più in generale, altri possibili impatti di natura climalterante, quali a titolo esemplificativo emissioni di gas serra.
- Sociale e reputazionale: dimensione rilevante ai fini della valutazione dei possibili impatti di natura più generale sulla collettività, anche in termini di danneggiamento di proprietà pubbliche e/o private, nonché possibili impatti di carattere reputazionale sulla Società derivanti dalle conseguenze di un guasto sulle infrastrutture su cose e persone.

Si ritiene che la metodologia “asset health” dovrebbe avere come principale obiettivo quello di consentire – analizzando le dimensioni sopra descritte - una valutazione complessiva del livello di rischio di malfunzionamento della rete, sia attuale che futuro (ossia in presenza o meno di interventi di manutenzione e sostituzione), e come le attività programmate e realizzate dell'impresa di trasporto consentano una mitigazione e/o una riduzione di tale livello di rischio complessivo.

La scrivente Società si rende disponibile a lavorare alla predisposizione di una tale metodologia “asset health” – eventualmente da sottoporre a verifica da parte di un soggetto terzo fermo restando tuttavia il principio che le valutazioni in merito agli interventi di sostituzione ritenuti necessari per l'integrità e l'esercizio del sistema in

condizioni di sicurezza debbano rimanere prerogativa unica e sola dell'impresa di trasporto indipendentemente dagli esiti dell'applicazione della metodologia stessa, che potrà costituire un supporto ma non lo strumento con cui adottare le decisioni. Al fine di favorire la comprensione degli *stakeholders* circa le logiche e i razionali sottostanti le decisioni di intervento intraprese dall'impresa di trasporto, i principi e i razionali alla base della metodologia nonché le finalità che questa si prefigge di ottenere, possono essere oggetto di pubblicazione escludendo tuttavia elementi ~~che~~-sensibili che si ritiene debbano mantenere caratteristiche di stretta riservatezza, così come fatto in altri sistemi (i.e. Regno Unito).

In tale ambito, si condivide la proposta di introdurre un incentivo *una tantum*, a riconoscimento delle attività necessarie per la sua predisposizione, in misura quantomeno analoga a quanto previsto dall'Autorità per simili attività relativamente per altri operatori regolati (cfr delibera 884/2017/R/eel).

**S3. Osservazioni in merito agli incentivi al mantenimento in esercizio di reti ammortizzate tariffariamente e alla soglia di sharing individuata.**

In merito alla definizione degli incentivi economici per il mantenimento in esercizio di reti ammortizzate tariffariamente, come evidenziato dalla scrivente Società in altre occasioni, si ritiene preferibile prevedere l'introduzione di un meccanismo di incentivazione che preveda il riconoscimento di una quota addizionale di ricavo determinata in via forfettaria come valore dell'ammortamento riconosciuto all'asset nell'ultimo anno di vita utile regolatoria, per le motivazioni di seguito riportate.

In primo luogo, tale meccanismo si ritiene oggettivo, semplice e immediata applicazione, risultando tra l'altro slegato - nella determinazione del livello di incentivazione - da considerazioni sulla ipotetica durata dell'estensione della vita dell'infrastruttura che, come più volte segnalato, non risulta deterministicamente individuabile ma dipende dalle condizioni dell'asset rilevate di volta in volta nell'ambito delle continue attività di monitoraggio svolte dall'impresa di trasporto.

In secondo luogo, la quota di ammortamento del valore lordo dell'asset riconosciuto ai fini tariffari costituisce una buona "*proxy*" del valore d'uso dell'asset basato sul costo storico sostenuto per un ogni anno di operatività.



Infine, tale approccio risulterebbe coerente con i principi e le scelte già adottate dall'Autorità nel primo periodo di regolazione (cfr. articolo 3.5 Delibera n. 120/01) in cui si prevedeva il riconoscimento della quota di ammortamento determinata sul valore lordo dell'asset indipendentemente dal termine della vita utile dell'asset stesso.

Qualora l'Autorità intenda definire il livello di incentivazione secondo l'approccio delineato nel documento di consultazione, la logica sottostante la metodologia di calcolo proposta si ritiene comunque condivisibile, pur tuttavia segnalando alcune considerazioni e aggiustamenti che si ritengono necessari per una puntuale determinazione dei "costi evitati per il sistema" su cui applicare uno *sharing* simmetrico dei benefici generati tra utenti e operatore di trasporto.

In primo luogo, si rileva come la base di costo rispetto alla quale debba essere valutato l'effettivo risparmio per il sistema in caso di posticipo dell'investimento di sostituzione sia il costo di ricostruzione a nuovo e non il costo storico rivalutato dell'asset (che risulta essere inferiore alla metà del costo di ricostruzione a nuovo). Come evidenziato in precedenti comunicazioni della scrivente Società il costo di realizzazione a nuovo risulta superiore al costo storico rivalutato in conseguenza di vari fattori, legati all'evoluzione di aspetti normativi, tecnologici, realizzativi, territoriali nonché economici. L'evidenza del maggior costo di ricostruzione a nuovo risulta peraltro evidente anche dai costi standard che l'impresa di trasporto è tenuta ad utilizzare ai fini delle analisi costi benefici da sviluppare nell'ambito della predisposizione del Piano Decennale di Sviluppo. Tali costi standard si ritiene possano costituire una base oggettiva e ad evidenza pubblica per la stima dei costi di ricostruzione a nuovo. L'eventuale utilizzo del costo storico rivalutato come base per la determinazione dell'incentivo in luogo del costo di ricostruzione a nuovo di fatto costituisce già di per sé un *profit sharing* con il sistema di oltre il 50% dei benefici generati dal posticipo della sostituzione.

In secondo luogo, una percentuale di *sharing* del 50% tra utenti e operatore dei risparmi generati (ove sia considerato il costo di ricostruzione a nuovo) risulterebbe equilibrata esclusivamente se applicata a tutti i risparmi generati per il sistema indipendentemente dalle scelte di finanziamento (i.e. costo del capitale proprio e costo del debito) e non unicamente a quelli relativi al solo costo del capitale proprio (*equity*). Diversamente il beneficio effettivo generato dal posticipo dell'investimento di sostituzione verrebbe attribuito in pressoché integralmente al sistema, contro il principio della ripartizione simmetrica del beneficio.

Infine, il calcolo del risparmio per il consumatore in caso di posticipo dell'investimento di sostituzione - deve essere effettuato tenendo opportunamente conto della diversa distribuzione temporale dei flussi di cassa ritardati. Sulla base delle simulazioni effettuate dalla scrivente Società si evidenzia infatti come la distribuzione temporale dei flussi generi una maggior riduzione del valore per l'investitore e un maggior risparmio per il sistema.

Si ritiene non si possa prescindere dal considerare gli aggiustamenti sopra richiamati nella determinazione dei risparmi che possono essere generati per il sistema grazie al posticipo di un intervento di sostituzione, a valle dei quali dimensionare opportunamente il livello di incentivazione per l'operatore di trasporto, in termini di equa ripartizione (*profit sharing*) dei benefici generati.

Al fine di fornire elementi utili ai fini delle valutazioni, si allega alla presente risposta uno *spreadsheet* predisposto dalla scrivente Società riportante il calcolo dell'incentivo riferito alle casistiche individuate dall'Autorità, sviluppato sulla base delle considerazioni sopra descritte rispetto alla metodologia posta in consultazione.

Sulla base di quanto sopra e in base ai risultati delle simulazioni effettuate su tutte le casistiche considerate dall'Autorità, si ritiene che l'incentivo annuale per il mantenimento in esercizio delle infrastrutture completamente ammortizzate non possa risultare inferiore al range **[omissis] del costo storico rivalutato**, da riconoscere in ciascun anno di esercizio oltre la vita tariffaria.

In merito alle altre proposte delineate nel documento di consultazione volte a ridurre l'esposizione delle imprese di trasporto al rischio di minusvalenze, si richiama la necessità - già espressa in sede di risposta ad altre consultazioni - di prevedere il riconoscimento delle eventuali minusvalenze legate a cespiti non completamente ammortizzati, realizzati per consentire un allungamento del periodo di esercizio dell'opera rispetto alla vita regolatoria ed afferenti ad infrastrutture oggetto di dismissione già pienamente ammortizzate. In tale ambito, la proposta di introdurre di una specifica categoria di cespiti con vita utile più breve (i.e. (es. "Investimenti in miglione - vita utile 10 anni") - da utilizzare per interventi finalizzati ad estendere la vita utile dei metanodotti esistenti si ritiene condivisibile. -. Tali evoluzioni si ritiene debbano trovare applicazione quanto prima possibile nel quadro regolatorio e non essere rimandate al procedimento di definizione dei criteri tariffari per il sesto periodo.

### 3. CRITERI DI EFFICIENZA DEGLI INTERVENTI DI SVILUPPO DELLA RETE DI TRASPORTO IN AREE DI NUOVA METANIZZAZIONE

#### **S4. Osservazioni in merito agli indicatori per l'individuazione di condizioni minime di sviluppo degli investimenti in aree di nuova metanizzazione.**

In linea di principio si ritiene condivisibile la volontà dell'Autorità di complementare ulteriormente la regolazione vigente con criteri ed indicatori che possano favorire l'individuazione di interventi di sviluppo efficienti sulle reti di trasporto nelle aree di nuova metanizzazione e il coordinamento con le iniziative previste sui sistemi di distribuzione.

In tale ambito tuttavia, come peraltro evidenziato dalla stessa Autorità, espliciti criteri volti a valutare l'efficienza e l'efficacia nello sviluppo delle reti di trasporto nelle aree di nuova metanizzazione trovano declinazione e applicazione in alcune disposizioni previste nella regolazione vigente:

- nell'ambito dell'individuazione dei contributi di allacciamento richiesti dalle imprese di trasporto ove il costo di investimento per la connessione risulti eccedere il valore dell'investimento ammissibile (i.e. costo medio).
- nell'ambito delle valutazioni ACB da effettuarsi relativamente agli sviluppi delle reti di trasporto per nuove metanizzazioni (con specifici benefici da calcolare proprio per tali fattispecie), utilizzate anche ai fini del riconoscimento tariffario.

Si ritiene quindi opportuno effettuare ulteriori valutazioni ed approfondimenti se l'introduzione di tali indici e soglie non costituisca di fatto una duplicazione dei meccanismi già in essere.

In merito alla proposta di individuazione di un indice che definisca le condizioni minime di sviluppo per il quale un intervento sarebbe ammesso al riconoscimento tariffario, espresso come capacità disponibile per il conferimento per chilometro di rete realizzata, si osserva quanto segue. In primo luogo, si ritiene che tale criterio debba evitare trattamenti differenti e/o discriminatori tra differenti consumatori in conseguenza della loro localizzazione territoriale e/o in relazione al momento in cui questi abbiano potuto godere di un percorso di metanizzazione. Si segnala altresì come l'ipotesi di una applicazione di predeterminate soglie dell'indice sulle condizioni minime di sviluppo - da utilizzare come primo *screening* per definire le condizioni minime di ammissione di un investimento al riconoscimento tariffario - potrebbe in principio escludere a priori interventi caratterizzati da soglie di costo inferiori al quelle individuate (cfr. paragrafo 8.2 b) del DCO) e

comunque in grado di apportare benefici superiori rispetto ai relativi costi, a discapito del sistema e dei consumatori. Si segnala altresì come nella eventuale determinazione di soglie di costo di investimento ammissibili debba essere opportunamente tenuto in considerazione il *trend* di incremento dei costi di realizzazione rispetto ai valori storici osservati negli ultimi 10 anni, al fine di non sottostimare i fabbisogni reali necessari allo sviluppo di nuove infrastrutture.

Un meccanismo alternativo caratterizzato da maggiore semplicità di applicazione con il quale si ritiene possa essere promossa una maggiore efficienza degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto nelle aree di nuova metanizzazione potrebbe prevedere l'introduzione di specifiche premialità crescenti per gli operatori di trasporto determinate in base all'utilità prodotta dall'investimento, espressa dal rapporto B/C della metodologia analisi costi benefici. In tal modo, a parità di benefici (in quanto legati prevalentemente alla domanda del nuovo mercato da servire), le imprese di trasporto sarebbero incentivate ad adottare il dimensionamento più ottimale per l'infrastruttura al fine di minimizzarne i costi e al contempo massimizzare il valore dell'incentivo.

#### **4. SHARING DEI POTENZIALI RICAVI DERIVANTI DALL'ESERCIZIO DI CENTRALI DUAL FUEL**

***S13. Osservazioni in merito al meccanismo di sharing dei ricavi derivanti dall'offerta di servizi di flessibilità al settore elettrico da parte dell'impresa maggiore di trasporto e al trattamento del gettito derivante dai certificati bianchi.***

La proposta dell'Autorità di prevedere l'introduzione di un meccanismo di *sharing* dei ricavi netti derivanti dalla partecipazione delle centrali *dual-fuel* al mercato di dispacciamento elettrico e/o al meccanismo dei certificati bianchi attraverso la realizzazione e l'esercizio delle centrali di compressione *dual-fuel*, si ritiene condivisibile, a meno di alcuni aggiustamenti.

Più in particolare, nella prospettiva di promuovere uno sviluppo della regolazione verso logiche *output-based*, si ritiene che fino alla concorrenza di un ricavo aggiuntivo pari al *[omissis]* annuo dell'investimento, tali proventi debbano essere integralmente trattenuti dall'impresa di trasporto a titolo di incentivo per la realizzazione di interventi di sviluppo caratterizzati da esternalità positive per il sistema

Oltre tale soglia del *[omissis]* annuo dell'investimento, si ritiene che lo *sharing* tra operatore e sistema dei ricavi netti conseguiti per servizi di dispacciamento e certificati bianchi (i.e. al netto dei costi sostenuti dall'impresa maggiore di trasporto per la partecipazione) possa prevedere una ripartizione simmetrica (50%-50%).

In merito alle modalità di retrocessione al sistema della quota di ricavi netti conseguiti, si ritiene condivisibile il meccanismo proposto dall'Autorità che prevede il versamento con cadenza annuale in sede di attestazione e certificazione dei ricavi sul "Conto oneri trasporto", riducendo in tal modo le necessità di finanziamento di tale conto.