

**RISPOSTA DI ENEL AL  
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE**

**18 OTTOBRE 2022**

**Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il sesto periodo di regolazione (6PRT) - Orientamenti finali.**

**OSSERVAZIONI GENERALI**

1. **SENTENZE E REGOLAZIONE FUTURA.** Occorre fare tesoro delle esperienze maturate in relazione ai periodi tariffari precedenti, al fine di definire una migliore regolazione futura. Si ritiene utile, dunque, richiamare le recenti sentenze della giustizia amministrativa<sup>1</sup>, in cui sono stati scolpiti numerosi principi di diritto in merito alla regolazione tariffaria. Tra questi, in particolare, ricordiamo l'obbligo di definire tariffe che rispettino l'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. Peraltro, quanto stabilito dalle sentenze andrebbe a tutto beneficio di un "*efficace ed equilibrato approvvigionamento energetico*".
2. **METODOLOGIA CWD.** La metodologia adottata a partire dal 2020 (c.d. CWD) ha rappresentato un importante passo avanti rispetto all'applicazione del modello a matrice in vigore negli anni 2010-2019, modello che incorporava criteri (es. sconto per le tratte in contro-flusso) che, al vaglio del giudice amministrativo, sono risultati incoerenti con l'articolo 3 del D.lgs. 164/2000. Tuttavia, da sola, la metodologia CWD non è ancora idonea ad attenuare le penalizzazioni territoriali a favore delle infrastrutture che si trovano nel Mezzogiorno né a ripartire la totalità dei costi in maniera equa. È opportuno, pertanto, introdurre dei correttivi – come peraltro già proposti in risposta agli "Orientamenti Iniziali" – al fine di garantire una maggiore rispondenza della metodologia alle disposizioni presenti nella normativa e, in generale, una maggiore equità nella ripartizione dei costi della rete di trasporto del gas.

---

<sup>1</sup> La sentenza del TAR n. 301/2021, relativamente al periodo regolatorio 2018-19, le sentenze del TAR n. 219/2022 e del Consiglio di Stato n. 8523/2022, relativamente al periodo regolatorio 2014-2017.

3. **DUE TEMPERAMENTI POSSIBILI.** I temperamenti tariffari potrebbero essere almeno due. In primo luogo, è possibile introdurre un fattore di sconto alle tariffe di capacità applicate ai punti di entry situati nel Mezzogiorno. Questo fattore di sconto può operare (in ossequio al dettato legislativo di considerare la “*distanza in misura equilibrata*”) come riduzione da applicare alle distanze dei punti di entry da Sud (dai punti di exit della rete di trasporto) nella metodologia CWD, oppure, in maniera molto semplice, lo sconto può essere applicato direttamente alle tariffe finali.

Un secondo possibile temperamento sarebbe quello di determinare le tariffe di entry come illustrato nel seguito.

- I. Si determinano le tariffe di trasporto applicabili in entry, con la metodologia CWD, utilizzando, per i soli punti di entry, le capacità tecniche (in luogo delle capacità previste in conferimento).
- II. Si calcola il delta ricavo, pari alla differenza tra
  - a. la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante le tariffe di capacità applicate ai punti di entry (“*Entry Capacity Revenues*” nel modello di calcolo messo a disposizione da Snam);
  - b. i ricavi complessivi che risulterebbero moltiplicando, per ciascun punto di entry, i corrispettivi calcolati sulla base delle capacità tecniche per le rispettive capacità previste in conferimento.
- III. Si ripartisce il delta ricavo con un «riproporzionamento», secondo quanto stabilito all’art. 6, comma 4, lettera c) del Regolamento (UE) 2017/460, per mezzo del quale i prezzi di riferimento, su tutti i punti di entrata (calcolati in base alle capacità tecniche), sono adeguati aggiungendo una costante ai rispettivi valori. Detta costante è pari al rapporto tra il delta ricavo, di cui al punto precedente, e il totale delle capacità previste in conferimento all’entry.

La metodologia descritta, nel rispetto del *framework* normativo nazionale e comunitario, consente di garantire il conseguimento dei ricavi complessivi riconosciuti al TSO, in ciascun anno tariffario.

4. **ULTERIORI CONSIDERAZIONI SUL SECONDO TEMPERAMENTO PROPOSTO.** Il costo collegato alla capacità non prenotata (*spare capacity*) è evidentemente un costo di sistema e, per questo motivo, indipendente dalla distanza. Quindi l’applicazione di un riproporzionamento, mediante una costante additiva, come proposto nel secondo temperamento, consente di ripartire i ricavi mancanti, causati dalla capacità non conferita, in maniera equa ed indifferenziata tra tutti i punti di entry. Il temperamento proposto, in altri termini, avrebbe il vantaggio di tenere conto del criterio della distanza per la sola capacità conferita ripartendo, al contempo, il costo della *spare capacity* in modo omogeneo su tutti i

punti di entry. Quindi, la metodologia avrebbe il pregio di garantire una ripartizione dei costi associati alla capacità non conferita equa, considerato che, a fronte di una riduzione della capacità da un punto di entry, non vi sarebbe più un incremento differenziato in valore degli altri corrispettivi, bensì il medesimo incremento, per tutti i punti di entry, in termini di €/a/Smc/g.

Soprattutto, in ragione di una uguale ripartizione su tutti i punti di entry dei costi associati alla *spare capacity*, la metodologia consente di attenuare le penalizzazioni territoriali per i corrispettivi di entry da Sud, dando attuazione in questo modo alle indicazioni del legislatore.

Nell'Allegato Tecnico sono fornite maggiori informazioni riguardo agli effetti della metodologia proposta.

## **RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE**

Si riportano di seguito esclusivamente le risposte agli spunti di interesse.

### **Parte II: Orientamenti in materia di criteri di determinazione dei ricavi di riferimento per i corrispettivi**

#### **S1. Osservazioni in merito alla durata del periodo di regolazione.**

In continuità con quanto attualmente previsto, si ritiene ragionevole mantenere una durata di quattro anni per il periodo di regolazione del servizio di trasporto, che quindi per il 6PRT andrebbe dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2027.

### **Parte III: Determinazione dei corrispettivi per il servizio di trasporto**

#### **S10. Osservazioni in merito all'identificazione dei servizi svolti dalle imprese di trasporto ai fini tariffari**

#### **S11. Osservazioni in merito alla struttura della tariffa per il servizio di trasporto.**

In linea generale si ritiene condivisibile la conferma dei servizi per i quali applicare la metodologia dei prezzi di riferimento ai fini del recupero dei costi mediante tariffe di trasporto capacitive. Tuttavia, occorre adottare degli aggiustamenti alla metodologia dei prezzi di riferimento, come consentito dal Codice TAR e come prospettato nelle osservazioni generali, al fine di sterilizzare gli effetti distorsivi sui corrispettivi che derivano dalla ripartizione dei servizi e dei costi diversi da quelli riferibili direttamente alla capacità conferita, sulla base del criterio della distanza. Ciò al fine di non aggravare le differenze tra corrispettivi di entry.

Con riferimento alla struttura della tariffa per il servizio di trasporto, si ritiene condivisibile l'orientamento espresso dall'Autorità di confermare l'attuale struttura. In particolare, la struttura di per sé risulta compatibile con diverse modalità di allocazione dei costi, e quindi adatta a garantire un corretto recupero dei ricavi e contribuire al funzionamento efficiente del sistema gas. Ciò che

sarebbe meritevole di modifiche è, a nostro avviso, la modalità di determinazione dei corrispettivi di entry (CPe), secondo quanto proposto nelle osservazioni generali.

#### **S12. Osservazioni in merito alla ripartizione capacity - commodity e al perimetro di applicazione dei corrispettivi variabili.**

Con specifico riferimento alla durata del periodo tariffario, si comprendono le motivazioni espresse da ARERA in merito, che ci sembrano basate sulla necessità di ridurre gli scostamenti tra i ricavi attesi e quelli effettivi, nonché di garantire una maggiore stabilità nella definizione e nel recupero dei ricavi; si tratta di elementi certamente di rilievo dal punto di vista di un gestore infrastrutturale. Al contempo, al fine di contrastare la variabilità dei ricavi effettivamente conseguiti, si ritiene opportuno introdurre il driver delle capacità tecniche per la determinazione dei corrispettivi, al fine di garantire maggiore certezza e stabilità dei corrispettivi di entry, sterilizzando l'effetto – evidenziato dall'Autorità al paragrafo 15.2 lett. C) – legato alla variabilità delle capacità previste in conferimento tra un anno e l'altro.

#### **S13. Osservazioni in merito alla metodologia dei prezzi di riferimento**

In generale Enel ritiene condivisibile la conferma della metodologia della distanza ponderata per la capacità, in ragione dei miglioramenti conseguiti in termini di trasparenza nel processo di determinazione dei corrispettivi capacitivi e di maggiore equilibrio degli stessi corrispettivi rispetto a quelli dei periodi tariffari regolati con la metodologia c.d. matrice. Tuttavia, la CWD, al fine di risultare adeguata, a fronte dei cambiamenti di contesto, anche per i prossimi anni, come affermato in diversi passaggi di questo documento, dovrebbe essere migliorata con l'adozione di alcuni correttivi. In particolare, ci si riferisce all'utilizzo del driver della capacità tecnica per il calcolo dei corrispettivi nei punti di entrata, come proposto nella risposta Enel al DCO 213/2022/R/gas, che l'Autorità esamina e respinge nel documento di consultazione in oggetto (paragrafo 17, inclusa la nota 4 di pag. 36). Rispetto alle considerazioni espresse, riteniamo opportuno fare alcune precisazioni.

Diversamente da come esposto in consultazione, nella proposta di Enel, la capacità tecnica per la determinazione dei corrispettivi è utilizzata anche per la definizione dei pesi relativi tra i corrispettivi. Verrebbe invece impiegata la capacità prevista in conferimento per determinare il riproporzionamento dei corrispettivi, dovuto alla ripartizione di altri costi (in primo luogo, i costi connessi alla *spare capacity* e, in secondo luogo, quelli connessi allo sconto stoccaggio). Pertanto, il meccanismo proposto, in nessun caso genererebbe una sistematica sottostima dei corrispettivi da applicare agli Utenti rispetto al gettito da recuperare, poiché i corrispettivi di trasporto sarebbero dimensionati, attraverso l'aggiustamento con una costante additiva, sulla base dei ricavi da recuperare, in modo da garantire il gettito previsto. Va da sé che non occorrerebbe quindi l'applicazione di alcun corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi da entry.

Per quanto riguarda invece la ripartizione entry/exit, l'Autorità ritiene possibile una modifica dall'attuale 28/72 a 25/75. Le motivazioni di questa proposta si basano sulla riduzione del coefficiente di utilizzo delle infrastrutture di trasporto nei punti di entrata rispetto agli anni termici precedenti, che porterebbe all'attribuzione ai punti entry di una quota di ricavi compresa tra 20% e 25%, e sulla necessità di evitare consistenti oscillazioni tariffarie rispetto al 5PRT. In particolare, la stessa Autorità nel motivare i suoi orientamenti in merito, spiega come la riduzione del coefficiente di utilizzo delle infrastrutture ai punti di entry sia dovuta alla riduzione della domanda di gas naturale, e all'entrata in esercizio del nuovo punto di entrata di Melendugno. Nei prossimi anni è ragionevole attendersi che si confermi il *trend* di riduzione della domanda e, soprattutto, l'entrata in esercizio di nuovi terminali di rigassificazione -analogamente a quanto accaduto col TAP- contribuirà a ridurre ulteriormente l'utilizzo delle infrastrutture di entry a livello nazionale. Pertanto, tenuto conto di questi elementi, a prescindere dalle altre osservazioni contenute nel presente documento di risposta, si ritiene opportuno che la ripartizione entry/exit da adottare debba essere pari a 20/80. Questo è ancor più ragionevole considerato che: (i) la transizione verso l'energia pulita, in prospettiva, porterà alla diffusione dei "nuovi gas" che qualora beneficiassero di sconti tariffari andranno a gravare sui corrispettivi del gas fossile inclusi quelli di entry; (ii) l'inclusione dei costi di metanizzazione della Sardegna, a livello tariffario, porterebbe da sola a quasi annullare il beneficio del passaggio da 28/72 a 25/75; (iii) secondo una recente consultazione di Snam è prevista l'entrata in esercizio della Linea Adriatica entro il 2027 (e non più entro il 2034) e i costi d'investimento (di circa 2,4 Mld€) contribuiranno ad aumentare i ricavi riconosciuti da raccogliere anche in entry.

Per quanto attiene l'orientamento dell'Autorità di confermare il livello degli sconti attualmente in vigore, ossia pari al 50% per i punti da e per stoccaggio, e nullo per i punti di entrata da terminali di Gnl, Enel ritiene condivisibile la proposta. Con specifico riferimento alle tariffe di rigassificazione, si ribadisce l'opportunità di adottare l'applicazione di un meccanismo analogo a quello oggi vigente per lo stoccaggio, cioè l'inclusione all'interno del prezzo delle aste del costo per il servizio di trasporto. Si ritiene pertanto opportuno, rendere strutturale quanto previsto dalla Del. 240/2022/R/gas ed estendere le disposizioni ivi contenute a tutte le tipologie di conferimenti, prevedendo che i costi di trasporto siano regolati tra l'impresa di rigassificazione e CSEA con una componente tariffaria *ad hoc*.

Infine, al paragrafo 18.13 l'Autorità afferma di ritenere preferibile mantenere l'attuale criterio di riproporzionamento, attraverso la moltiplicazione dei corrispettivi per una costante, non ravvisando sufficienti motivazioni per adottare un approccio differente. Il riproporzionamento attualmente viene effettuato per garantire il recupero dei ricavi mancanti conseguente allo sconto garantito ai corrispettivi di trasporto da e verso gli impianti di stoccaggio. Con specifico riferimento ai punti di entry, occorre osservare che questo meccanismo di riproporzionamento dei corrispettivi acuisce le differenze tra gli stessi e le conseguenti penalizzazioni territoriali: infatti ai corrispettivi di entry a sud

del Paese, sarà imputata una quota di recupero dei ricavi per lo sconto stoccaggio in misura maggiore (€/a/Smc/g) rispetto ai corrispettivi degli altri punti.

Enel ritiene che qualunque riproporzionamento dei corrispettivi per recuperare costi diversi da quelli direttamente riferibili alle capacità prenotate, siano essi legati all'art. 9 del Codice TAR o alla ripartizione dei costi della *spare capacity*, debba essere effettuato attraverso un criterio equo con l'utilizzo di una costante additiva, in luogo di una costante moltiplicativa; in questo modo la ripartizione degli oneri oggetto del riproporzionamento verrebbe effettuata con un incremento in valore (€/a/Smc/g) uguale per tutti i corrispettivi.

#### **S14. Osservazioni in merito al trattamento tariffario degli investimenti riconducibili alla metanizzazione della Regione Sardegna.**

In linea generale, Enel ribadisce di ritenere condivisibile l'approccio delineato relativamente al trattamento tariffario degli investimenti dedicati alla metanizzazione della Regione Sardegna, attraverso l'inclusione nella metodologia dei prezzi di riferimento. In ogni caso si rileva come l'impatto tariffario della metanizzazione, secondo le stime dell'Autorità riportate al paragrafo 7 dell'Appendice, porti sostanzialmente ad annullare gli effetti sui corrispettivi di entry derivanti dalla diversa ripartizione entry/exit proposta dall'Autorità. Si ribadisce pertanto la necessità di adottare i correttivi proposti, nella presente risposta alla consultazione, per la determinazione dei corrispettivi di entry, nonché la definizione di una ripartizione entry/exit pari a 20/80.

#### **S15. Osservazioni in merito a moltiplicatori e fattori stagionali.**

In relazione ai punti di riconsegna che alimentano reti di distribuzione (city gate), in linea generale, Enel ritiene condivisibile la proposta di conferimenti di capacità su base giornaliera, anche di tipo implicito, con riferimento ai PdR appartenenti alle tipologie di cui al comma 1.1, lettere q) e r) del TISG. Come precisato, inoltre, tale capacità convenzionale, di tipo giornaliero, sarà determinata ex post pari alla somma dei volumi prelevati nei medesimi PdR; a tale capacità giornaliera sarebbe applicata la tariffa di trasporto di capacità, riproporzionata su base giornaliera, tenuto conto di un moltiplicatore indicativamente pari a circa 4. La tariffa di trasporto verrà annualmente stabilita da Arera secondo le attuali modalità e tempistiche e comunque nota in anticipo rispetto al periodo di applicazione. Il criterio suddetto di fatto comporterebbe un costo per il servizio di trasporto determinato sulla base della suddetta tariffa applicata ai prelievi fisici effettuati presso i PdR interessati.

Fermo restando la condivisibilità della proposta, per una definitiva valutazione della stessa sarebbe opportuno che venissero chiariti alcuni aspetti significativi in relazione al loro potenziale impatto gestionale e/o economico che gli operatori si troveranno a sostenere di seguito riepilogati.

- i. Non sono chiare le modalità di calcolo degli importi dovuti per il servizio di trasporto. Verosimilmente si dovrebbe fare riferimento ai volumi prelevati come calcolati dal Sistema

Informativo Integrato (SII) ed aggregati per UdB/UdD in sede di elaborazione delle sessioni mensili di bilancio. A loro volta gli stessi importi saranno poi oggetto di conguaglio in occasione delle sessioni annuali di aggiustamento. Una soluzione di questo tipo, o analogo approccio, garantirebbe altresì un costo passante almeno per i PdR con offerte amministrate (es tutela o offerte in futuro diverse di riferimento per i servizi SUI). Tale criterio lascerebbe, invece, a carico degli operatori i rischi connessi al temporaneo disallineamento dei costi mensili sostenuti da quelli effettivamente dovuti per via del fatto che i bilanci mensili per i PdR MM e MY sono determinati sulla base del Consumo Annuo (CA) e non del prelievo effettivo misurato; tale differenziale potrà poi essere saldato nelle sessioni di aggiustamento annuali.

- ii. Tenuto conto delle criticità emerse con la centralizzazione nel SII delle procedure utilizzate per la determinazione dei prelievi in occasione delle sessioni di bilanciamento e aggiustamento del *settlement*, è necessario dare urgente corso alla messa in sicurezza delle suddette procedure di calcolo, in linea con le soluzioni individuate dalla Delibera 555/2022/R/gas, al fine di evitare che analoghe criticità si ripropongano anche nel calcolo del costo del servizio di trasporto.
- iii. A valle della messa in sicurezza delle procedure di calcolo suddette nel SII, sarebbe auspicabile dare impulso all'evoluzione delle attuali modalità di allocazione dei prelievi mensili, superando definitivamente con riferimento alla totalità dei PdR l'utilizzazione del CA, verso soluzioni basate sull'uso delle misure (al fine di valorizzare l'importante patrimonio di misure mensilmente rilevate con l'avvio all'esercizio degli Smart Meter installati). L'utilizzo del dato stimato di consumo in base al CA sarà applicato in via residuale ai soli PdR per i quali i dati di misura non si rendessero disponibili in tempo utile.
- iv. Un ulteriore elemento di attenzione è rappresentato dai criteri da utilizzare per il calcolo degli importi delle garanzie prestate dagli operatori, oggi determinati sulla base delle capacità conferite ad inizio anno termico e aggiornati mensilmente in relazione alle transazioni di capacità. Con la variabilizzazione verrebbe meno la necessità di stabilire ex-ante la capacità conferita e pertanto gli importi delle garanzie dovranno essere determinati secondo criteri diversi e verosimilmente riconducibili alle previsioni di prelievo mensile. È molto importante una condivisione ed una preliminare valutazione degli impatti dei nuovi criteri al fine di evitare ulteriori aggravii degli oneri economici sostenuti dagli operatori.

#### **Parte IV: Determinazione dei corrispettivi per il servizio di misura del trasporto**

##### **S16. Osservazioni in merito all'articolazione tariffaria dei servizi di misura.**

Enel non ha osservazioni di rilievo in merito.

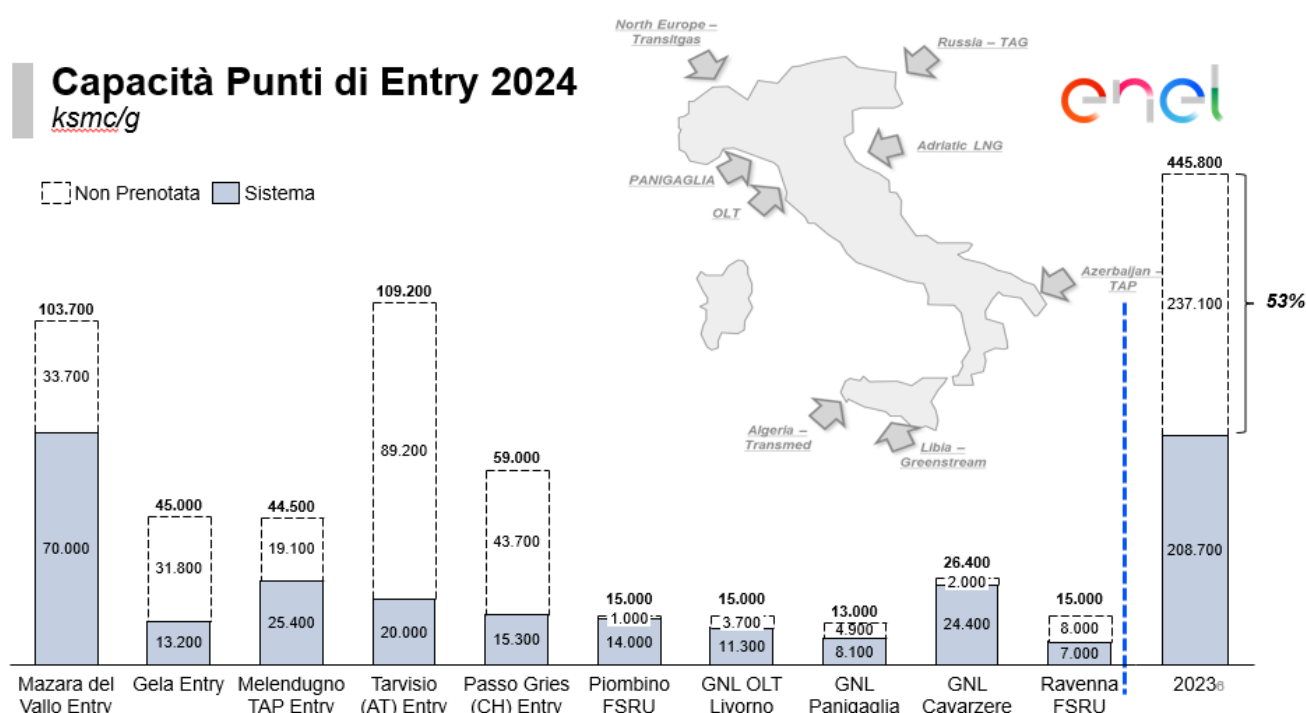
## ALLEGATO TECNICO

Il sistema italiano di importazione del gas presenta una capacità di trasporto complessiva sui punti di ingresso significativamente superiore a quella conferita annualmente.

A titolo esemplificativo, nel grafico n.1 sono riportate le capacità tecniche sui principali punti di entry da estero compresi i punti di entry da GNL<sup>2</sup> e le ipotesi delle capacità previste in conferimento per gli stessi punti per il 2024<sup>3</sup>.

A fronte di capacità tecniche per i principali punti di entry complessivamente pari a circa 445 Mln Smc/g, il calcolo delle tariffe di trasporto indicative per il 2024 si basa su una capacità prevista in conferimento di circa 210 Mln Smc/g, con una *spare capacity* diversa sui vari punti di entry che complessivamente è pari al 53%.

### GRAFICO N.1



Il Modello di calcolo predisposto da Snam per il 6PRT consente di calcolare quali sarebbero le tariffe di entry in caso di differenti configurazioni delle capacità prenotate. In particolare, in via esemplificativa, si è proceduto a simulare il conferimento del 100% delle capacità tecniche disponibili sui principali punti di entry da estero compresi i punti di entry da GNL (per semplicità non sono qui considerate le capacità da stoccaggio, le produzioni nazionali, ecc., fermo restando che il calcolo è sufficientemente rappresentativo degli effetti sui corrispettivi dei punti di entry).

<sup>2</sup> Capacità di Trasporto Punti di Entrata e di Uscita dalla Rete Nazionale al 01-11-2022:

[https://www.snam.it/it/trasporto/Processi\\_Online/Capacita/informazioni/capacita-transporto/Capacita\\_transporto/01\\_Entrata\\_uscita/01a/01a\\_Elenco.html](https://www.snam.it/it/trasporto/Processi_Online/Capacita/informazioni/capacita-transporto/Capacita_transporto/01_Entrata_uscita/01a/01a_Elenco.html)

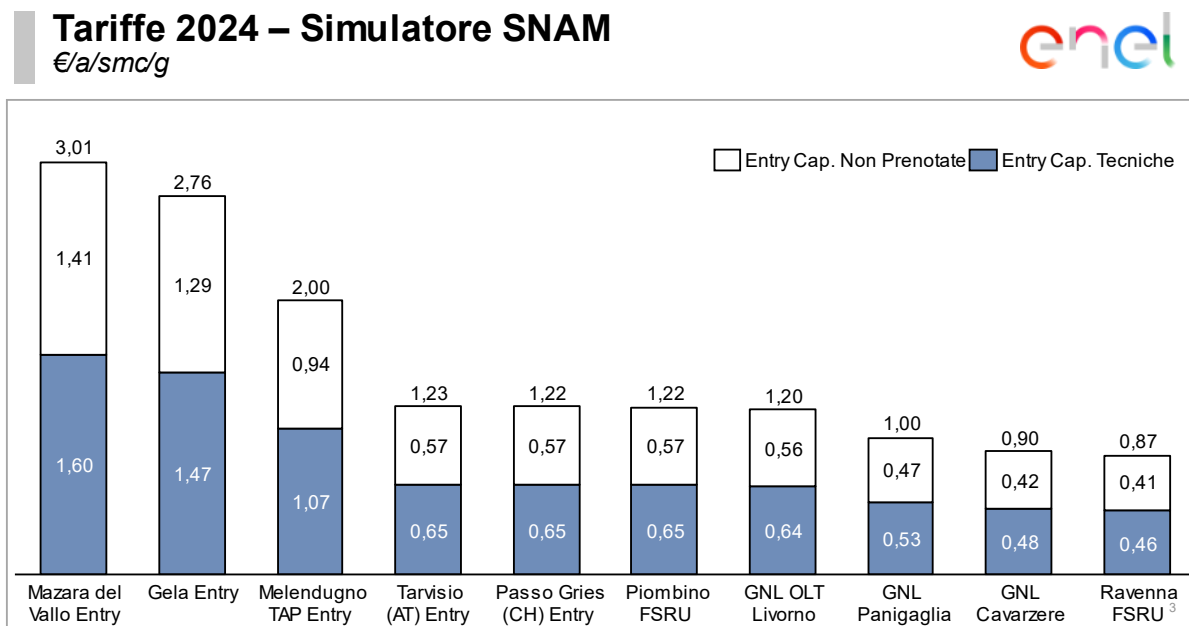
<sup>3</sup> Capacità in input al modello tariffario semplificato predisposto da Snam per il 6° periodo di regolazione (2024-2027)  
[https://www.snam.it/it/trasporto/codice-rete-tariffe/Tariffe\\_transporto/dco\\_tariff/sesto\\_periodo\\_regolazione.html](https://www.snam.it/it/trasporto/codice-rete-tariffe/Tariffe_transporto/dco_tariff/sesto_periodo_regolazione.html)



Nel grafico n.2 è stato riportato l'esito di tale simulazione. Si sono evidenziate, con il colore blu, le tariffe di entry corrispondenti al conferimento della totalità delle capacità tecniche ai principali punti di entry e, in bianco, la differenza rispetto alle tariffe 2024 calcolate sulla base delle ipotesi di conferimento considerate dal Modello di calcolo predisposto da Snam (riportate nel grafico n.1).

Dall'analisi si evince che l'incidenza delle capacità non conferite sui corrispettivi di entry risulta molto diversa da punto di entry a punto di entry, e incide maggiormente sui punti di importazione da Sud.

## GRAFICO N.2



Ad avviso di Enel tale risultato rappresenta un effetto distorsivo del Modello di calcolo perché accentua le penalizzazioni per gli importatori da Sud. Tale distorsione rischia di aggravarsi nei prossimi anni considerando che è previsto un aumento della *spare capacity*/costi di investimento da recuperare per: (i) un aumento delle capacità tecniche di importazione legate ai nuovi terminali di rigassificazione; (ii) un sostanziale declino della domanda; (iii) un incremento dei “nuovi gas” che beneficiando di sconti tariffari andranno a gravare sui corrispettivi del gas fossile inclusi quelli di entry; (iv) un aumento dei costi per la metanizzazione della Sardegna che quasi annulla il beneficio del passaggio da 28/72 a 25/75; (v) l'entrata in esercizio della Linea Adriatica entro il 2027 (e non più entro il 2034) ed i relativi costi d'investimento (di circa 2,4 Mld€) che contribuiranno ad aumentare i ricavi riconosciuti da raccogliere anche in entry.

Al fine di superare la distorsione sopra evidenziata, si propone (vedi grafico n.3) una diversa metodologia di ripartizione dei ricavi associati alle capacità non conferite, che consiste nell'aggiungere alle tariffe calcolate sulle capacità tecniche una costante, ottenuta dividendo i costi relativi alle capacità non conferite per la somma di tutte le capacità conferite sui punti di ingresso.

La metodologia proposta ha il pregio di ripartire un costo di sistema, quello legato alle capacità inutilizzate, in maniera equa tra tutti gli importatori, a prescindere dal punto di ingresso delle loro importazioni.

GRAFICO N.3

**Tariffe 2024 Ricalcolate**  
€/a/smc/g

