

**Osservazioni di Eni SpA al documento per la consultazione n.  
424/2023/R/GAS**

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

San Donato Milanese, 2 novembre 2023

## **Premessa**

Il presente documento rappresenta le osservazioni di Eni SpA, in qualità di utente del trasporto (shipper) e impresa esercente l'attività di vendita del gas naturale, al documento per la consultazione DCO 424/2023/R/GAS *"Ottemperanza alle sentenze del Consiglio di Stato n. 8523 del 5 ottobre 2022, e n. 7386 del 27 luglio 2023, in materia di Criteri di regolazione delle tariffe del servizio di trasporto di gas naturale per i periodi regolatori 2014-2017 (di seguito anche: 4PRT) e 2018-2019 (di seguito anche: periodo transitorio)"*, di seguito DCO.

Alla luce della sentenza del CdS n. 7386/2023 Arera prende atto della parte in cui il CdS *"ha espressamente chiarito che l'esigenza di non penalizzare le aree del Mezzogiorno"* di cui all'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo 164/00 *"deve essere intesa anche nell'interesse degli shippers che importano gas da Paesi confinanti col Meridione d'Italia, immettendolo presso i punti di entrata ubicati in quelle aree territoriali"*. Al fine di ottemperare alla sentenza, l'Arera ritiene che occorra introdurre appositi correttivi alla disciplina tariffaria volti ad assicurare la finalità di non penalizzare oltre ai clienti finali anche gli utenti del trasporto che importano dalle aree del Mezzogiorno. Nello specifico l'Arera nel DCO prospetta la rideterminazione *"ora per allora"* dei corrispettivi di trasporto dal 2014 al 2019 adottando la medesima metodologia c.d. *"a matrice"* usata nel 4PRT e nel periodo transitorio, epurata dei seguenti elementi ritenuti distorsivi poiché non direttamente riconducibili ai criteri della distanza e della capacità richiamati dal decreto legislativo 164/00:

- l'applicazione di una diversa valorizzazione delle tratte in controflusso (determinate sulla base di una simulazione dei flussi alla punta di consumo), pari al 14% del costo associato alle tratte in flusso. Di conseguenza, nella rideterminazione non si applica più alle tratte in controflusso una valorizzazione pari al 14% del costo associato alle tratte in flusso, ma si applica a tutte le tratte un costo pieno;
- la determinazione del costo di trasporto unitario sulla base della capacità di trasporto in funzione del diametro. Nella rideterminazione, pertanto, il costo del trasporto non è più determinato in funzione del diametro, ma è considerato un costo unitario di trasporto *"medio"*, uguale per tutte le tratte di rete a prescindere dal diametro.

Al fine di evitare un'eccessiva complessità amministrativa connessa in particolar modo alla revisione, *"ora per allora"*, delle condizioni economiche di fornitura applicate ai clienti finali, l'Autorità intende valutare la possibilità di limitare l'applicazione dei corrispettivi di trasporto così ricalcolati ai soli punti di entrata, confermando invece i valori dei corrispettivi di uscita come al tempo approvati (quantomeno per quanto riguarda quelli relativi alle aree di prelievo). Inoltre, in ragione dei livelli medi dei corrispettivi di entrata per il Mezzogiorno ricalcolati per l'anno 2014, che sono risultati più elevati rispetto a quelli originariamente approvati, l'Autorità intende altresì valutare la possibilità di confermare per il solo anno 2014 i corrispettivi di entrata approvati, anche al fine di una maggiore aderenza al disposto del giudice amministrativo.

Secondo gli orientamenti di Arera, l'applicazione dei corrispettivi di trasporto ricalcolati comporterà la rideterminazione del costo di trasporto sostenuto da ciascun utente del

trasporto per ogni annualità dell'intero periodo, cui dovranno seguire i corrispondenti conguagli tra il gestore del trasporto e i relativi utenti pro tempore.

### ***Osservazioni generali***

Ciò che preme fin da subito osservare è che la soluzione di rideterminare "ora per allora" i corrispettivi di trasporto, prevedendo la revisione retroattiva del costo di trasporto sostenuto da ciascun utente del trasporto, cui dovranno seguire i corrispondenti conguagli tra il gestore del trasporto e i relativi utenti pro tempore, non è a nostro avviso assolutamente condivisibile per le ragioni di seguito esposte:

- minerebbe anzitutto il principio fondamentale della stabilità, certezza e affidabilità della regolazione, con impatti negativi sull'attrattività del mercato del gas italiano e – potenzialmente – sulla sua competitività come anche sulla sicurezza degli approvvigionamenti per il futuro. Tra l'altro l'esigenza di tutelare tutti gli altri *shipper* diversi dalla ricorrente, garantendo tali principi, è sottolineata anche dalla medesima Arera al paragrafo 3.9 del DCO;
- la rideterminazione "ora per allora" dei corrispettivi di trasporto, con contestuale revisione del costo di trasporto sostenuto da ciascun utente del trasporto e corrispondenti conguagli tra il gestore del trasporto e i relativi utenti pro tempore, genera distorsioni con effetti retroattivi non sanabili. Infatti, gli esiti del mercato e le strategie di ottimizzazione e di vendita che all'epoca si sono realizzate dipendevano (e dipendono ancora oggi) soprattutto dai costi di approvvigionamento, ivi compreso l'onere legato alla logistica. Incidere *ex post* sui costi di trasporto significa compromettere la bontà degli esiti del mercato che a suo tempo si sono realizzati, con possibili effetti correttivi anche in relazione a taluni contratti di approvvigionamento che potrebbero generare ulteriori effetti retroattivi;
- comporterebbe per gli *shipper* oneri (economici, amministrativi, reputazionali) potenzialmente gravosi e sproporzionati (anche rispetto all'obiettivo perseguito) che, per di più, si tradurrebbero in variazioni, certamente non prevedibili all'epoca, di risultati economici consuntivati in esercizi passati, ormai conclusi e certificati da molto tempo, alterando a posteriori il contesto concorrenziale e di mercato dell'epoca;
- determinerebbe in ogni caso effetti asimmetrici – e quindi discriminatori – non solo in capo agli *shipper* e alle imprese di vendita, ma anche per i clienti finali;
- prospetta l'eventualità, che riteniamo inaccettabile, che i costi generati dalla rideterminazione dei corrispettivi tariffari, tanto ai punti di entrata quanto eventualmente ai punti di uscita, rimangano in capo ai singoli *shipper*. È peraltro la stessa Autorità al paragrafo 2.6 del DCO a ricordare che *"la tariffa di trasporto è finalizzata a raccogliere il gettito necessario per assicurare alle relative imprese, responsabili dell'infrastruttura, la copertura dei costi e la remunerazione del servizio prestato; l'onere di tale gettito sostenuto dagli utenti è poi da questi trasferito, in ultima istanza, alla generalità della clientela finale"*. Ne consegue che una eventuale redistribuzione dell'onere del trasporto tra i diversi *shipper* all'epoca esistenti, seppur a parità di gettito complessivo, non dovrebbe che tradursi nella conseguente necessità di effettuare adeguati conguagli nei confronti dei clienti all'epoca serviti. La variazione "ora per allora" del costo di trasporto a carico del singolo utente, in definitiva, non può rimanere

a carico dell'utente ma deve necessariamente essere accompagnata da previsioni che ne consentano il trasferimento a valle, lungo tutta la catena commerciale, fino ai clienti finali. Tale trasferimento, tuttavia, difficilmente potrà realizzarsi in concreto: anche qualora le previsioni dei contratti di fornitura vigenti all'epoca prevedessero esplicitamente la possibilità di trasferire ai clienti variazioni delle tariffe di trasporto in entry (eventualità remota, in quanto non in linea con le prassi di mercato), tale trasferimento risulterebbe molto complicato da effettuare per non dire sostanzialmente impossibile.<sup>1</sup> Ciò anche in presenza di una eventuale esplicita previsione regolatoria in tal senso. È infatti intuitivo come sia estremamente complesso "rintracciare" clienti serviti fino a 9 anni fa, ammesso che ancora esistano, ed è tutt'altro che scontato che, una volta individuati, questi siano disposti a corrispondere una variazione del prezzo di fornitura richiesta a distanza di così tanto tempo. Naturalmente tali effetti dovrebbero trasferirsi lungo tutta la catena commerciale, dallo *shipper* al venditore, e da questi al cliente finale. Quindi si genererebbero comunque, in buona sostanza, le stesse complessità legate al trasferimento ai clienti degli effetti del provvedimento qualora applicato anche alle exit, trasferimento che l'Arera sembra orientata a voler evitare proprio a motivo di *"un'eccessiva complessità amministrativa connessa in particolar modo alla revisione, ora per allora, delle condizioni economiche di fornitura"* (par. 4.2 del DCO). Valgono, in relazione a ciò, considerazioni analoghe effettuate dalla stessa Arera in occasione della rideterminazione del coefficiente  $k^2$  delle condizioni economiche di tutela praticate per gli anni 2010-2012 nell'ambito del DCO 516/2018/R/gas *"Ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato 4825/2016, di annullamento della deliberazione ARG/gas 89/10 - Orientamenti relativi alle modalità di regolazione delle partite economiche tra venditori e clienti finali"*<sup>3</sup>, secondo cui *"Nei casi in cui non sussista più alcun rapporto contrattuale tra il venditore interessato e il cliente con il quale vanta un credito, può risultare assai difficoltoso per il primo non solo rintracciare il cliente ma anche ottenere il pagamento dell'importo dovuto"*;

- Per i clienti eventualmente ancora nel portafoglio del medesimo utente del trasporto/venditore, non si possono inoltre ignorare le seguenti problematiche legate all'eventuale emissione di conguagli:
  - l'inserimento di ricalcoli nelle fatture di periodo comporterebbe un aumento del rischio credito sull'intero importo della fattura (è concreta, infatti, la possibilità che il cliente contesti la fattura a causa dell'inserimento del ricalcolo e pertanto ne blocchi l'intero pagamento, invece di provvedere ad un pagamento parziale);

---

<sup>1</sup> Peraltro, tale trasferimento dovrebbe eventualmente estendersi anche con riferimento ai conguagli di eventuali corrispettivi di scostamento a suo tempo fatturati per effetto di superi nell'utilizzo della capacità di trasporto conferita.

<sup>2</sup> La rideterminazione ha fatto insorgere un credito in favore dei venditori che avevano servito clienti finali nell'ambito del servizio di tutela nel corso del biennio in parola (di seguito: venditori interessati), credito risultante dalla differenza tra quanto allora complessivamente versato dai clienti a titolo di corrispettivo - calcolato in base ad un valore più basso del coefficiente  $k$  (pari, rispettivamente, a 0,925 e 0,935) - e quanto avrebbero dovuto pagare in applicazione del rideterminato valore di tale coefficiente (pari a 0,952).

<sup>3</sup> Paragrafo 3.14.

- la gestione di rateizzazioni dei conguagli sulle fatture di periodo comporterebbe ulteriori complicazioni operative poiché richiederebbe di scorporare dal totale l'importo del ricalcolo da sottoporre a rateizzazione, operazione che oggi non viene effettuata dai sistemi di fatturazione degli operatori perché è l'intero ammontare della bolletta che viene rateizzato;
- Come osservava Arera nel DCO 516/2018/R/gas, *"In un simile contesto, è quindi verosimile ipotizzare che in alcuni casi i venditori interessati, pur mettendo in atto tutte le necessarie azioni volte alla gestione e al recupero del proprio credito, non riescano a riscuotere l'ammontare cui hanno diritto."* Peraltro, nel caso della revisione dei corrispettivi di entrata, la possibilità di effettuare il trasferimento di tali costi sarebbe ancor più critico rispetto alla rideterminazione del "coefficiente k" posto che non esiste una corrispondenza deterministica tra corrispettivi di entry e condizioni economiche di fornitura praticate al singolo cliente. Inoltre, l'effetto della variazione tariffaria a carico di ciascuno *shipper* è legata alla composizione del portafoglio di approvvigionamento e, conseguentemente, alla associata composizione dei conferimenti di capacità in corrispondenza di ciascun punto di entrata, difficile da dimostrare a clienti cui si opera il trasferimento degli oneri derivanti dalla rideterminazione "ora per allora" dei corrispettivi tariffari;
- Il trasferimento a valle, lungo tutta la catena commerciale fino ai clienti finali, dei maggiori oneri di trasporto generati dalla proposta rideterminazione "ora per allora", sarebbe inoltre con ogni probabilità reso ancor meno attuabile dai probabili contenziosi legati (anche in via strumentale) all'eccezione di prescrizione dei diritti di credito dello shipper/venditore, in considerazione delle tempistiche con le quali verrebbero richiesti tali conguagli;
- Quand'anche gli *shipper* decidessero di recuperare tali maggiori costi relativi al passato sulle tariffe di vendita applicate agli attuali clienti, sono evidenti gli ulteriori effetti, discriminatori e distorsivi, che ne deriverebbero:
  - a carico dei soli clienti degli *shipper* che devono corrispondere un conguaglio (e non di tutti i clienti indistintamente), che oltretutto non coinciderebbero con i clienti forniti all'epoca, posto che il portafoglio clienti in 9 anni non può essere che cambiato;
  - delle dinamiche concorrenziali, posto che gli *shipper* che devono corrispondere un conguaglio avrebbero uno svantaggio competitivo rispetto agli *shipper* che invece devono incassare;
  - dei segnali di prezzo del gas naturale pagato dalla generalità dei clienti serviti sul mercato libero, dal momento che l'esigenza dei venditori di recuperare gli importi potrebbe alterare l'equilibrio competitivo tra i diversi operatori e quindi incidere sulle dinamiche di prezzo del mercato. Come peraltro rilevato dalla medesima Arera nel già citato DCO 516/2018/R/gas par 3.15.

Ai fini di semplificazione, in alternativa ad un completo ricalcolo di tutti i corrispettivi di *entry* e di *exit*, l'Arera, come sopra accennato, è disponibile a valutare il ricalcolo dei soli corrispettivi di entrata, lasciando invariati i corrispettivi approvati per i punti di uscita, in particolare quelli relativi ai punti verso le aree di uscita domestiche.

Differentemente da quanto affermato da Arera, tale soluzione non appare risolutiva *"al fine di evitare un'eccessiva complessità amministrativa connessa in particolar modo alla revisione, ora per allora, delle condizioni economiche di fornitura"*, né appare una soluzione meno distorsiva degli esiti del mercato, delle strategie di ottimizzazione e delle strategie di vendita che a suo tempo si sono realizzati. Infatti, un intervento di revisione ora per allora delle tariffe di trasporto sui soli corrispettivi di entry deve necessariamente implicare – come evidenziato dai ricalcoli del DCO – una simultanea variazione della posizione relativa tra tutte le entry da Sud e da Nord. I corrispettivi da Nord, e in particolare quelli relativi all'entry di Gries, erano quelli che all'epoca maggiormente impattavano sui prezzi di mercato, tanto per i clienti serviti in tutela quanto per quelli serviti in mercato libero; pertanto, l'incremento dei corrispettivi da Nord implicherebbe una revisione ora per allora dei prezzi di vendita generalizzato a tutto il mercato.

Va infatti considerato che, nelle condizioni economiche di fornitura ai clienti in tutela, la componente a copertura del costo di trasporto negli anni di interesse era in particolare articolata non solo nella componente *QTFi*, pari al corrispettivo a copertura dei costi di trasporto del gas dal PSV al punto di riconsegna della rete di trasporto differenziato per ciascuno dei 6 ambiti tariffari, ma anche nella componente *QTPSV*, a copertura dei costi di trasporto dalla frontiera italiana (Passo Gries) al PSV. È evidente pertanto che, anche modificando esclusivamente le tariffe di trasporto in corrispondenza dei punti di entrata, si renderebbe comunque necessaria una rideterminazione "ora per allora" delle condizioni economiche dei clienti serviti in tutela, con conseguenti conguagli anche nei loro confronti.

Nell'ambito di una rideterminazione "ora per allora" dei corrispettivi di trasporto, la mancata contemporanea rideterminazione "ora per allora" delle condizioni economiche di fornitura dei clienti serviti in maggior tutela determinerebbe profili ancora più distorsivi e discriminatori per gli *shipper* e i venditori dell'epoca, che si vedrebbero del tutto impossibilitati a effettuare il trasferimento a valle, sui clienti direttamente o indirettamente serviti in maggior tutela, dei corrispondenti maggiori oneri di trasporto insorgenti per effetto della stessa rideterminazione. Ciò in aggiunta agli impatti e alle notevoli criticità sopra rappresentate per quanto riguarda i restanti trasferimenti lungo la filiera del mercato libero. Quanto alla filiera del mercato libero, va peraltro osservato come le importazioni da Passo Gries – la cui tariffa di entry sarebbe rideterminata al rialzo "ora per allora" - rappresentassero tipicamente la fonte di approvvigionamento marginale del sistema italiano, cosicché il prezzo al PSV era tipicamente rappresentativo anche dei costi logistici associati a tale fonte: pertanto, non solo i clienti in tutela, ma più genericamente tutto il mercato ha beneficiato all'epoca di una tariffa di entry da Passo Gries più bassa di quella rideterminata ora per allora.

Anche alla luce di ciò, pur a nostro avviso bastando le precedenti considerazioni per consigliare una rivalutazione delle modalità di ottemperanza alle sentenze del CdS, è evidente che anche l'applicazione di soli corrispettivi di *entry* ricalcolati comporta implicazioni insostenibili per gli utenti, per i clienti - ivi compresi quelli a suo tempo serviti in tutela per i quali si renderebbe comunque necessario richiedere un conguaglio - e per il sistema intero: posto che risulta necessario e imprescindibile il riconoscimento agli operatori della copertura di tutti i maggiori oneri cui andrebbero incontro (si pensi a titolo esemplificativo ai paralleli oneri connessi all'attività di informazione a favore dei clienti, alla gestione dei processi di fatturazione dei conguagli ora per allora, al rischio

di insolvenza e ai costi dell'attività di messa in mora e di recupero credito, etc.), sarebbe infatti in ogni caso indispensabile prevedere meccanismi che coprano gli utenti da tutti questi costi (complessivamente potenzialmente maggiori del mero gettito necessario a soddisfare gli *shipper* aventi diritto ad un ristoro dei costi di trasporto sostenuti dal 2014 al 2019). A tal proposito si rileva anche come al paragrafo 4.4 del DCO Arera dichiararsi disponibilità a valutare *"l'introduzione di una disciplina ad hoc al fine di tutelare il gestore di rete da possibili inadempimenti degli utenti interessati"*, mentre, del tutto ingiustificatamente, una analoga apertura non è prevista a favore degli *shipper* che non riescano a recuperare i maggiori costi derivanti dalla rideterminazione delle tariffe di trasporto sui propri clienti al tempo serviti.

Nel DCO (§§2.6-2.7-2.8) Arera giudica impossibile prevedere un meccanismo reintegrativo per gli utenti del trasporto "a credito" (che immettevano gas nei punti di entrata da Sud), gestito dalla CSEA, e a valere su apposite componenti tariffarie, ritenendo che tale soluzione non sia idonea a ridurre l'onere per gli utenti del trasporto che importano gas dal Mezzogiorno garantendo "parità di gettito", "senza ulteriori aggravii a danno della clientela finale". Tuttavia, **alla luce delle considerazioni sopra esposte, una soluzione come quella prospettata da Arera, nella quale la rideterminazione "ora per allora" dei corrispettivi di trasporto si accompagni a corrispondenti conguagli tra il gestore del trasporto e i relativi utenti pro tempore sui punti di entrata, appare iniqua e discriminatoria nei confronti degli utenti che si troverebbero a dover sopportare oneri insorgenti nei confronti del trasportatore a distanza di molti anni:**

- **senza poter contare sul reintegro di una parte degli stessi, derivante da una corrispondente rideterminazione "ora per allora" delle condizioni economiche di maggior tutela in relazione alla componente QTPSV;**
- **e senza alcuna garanzia di poter recuperare la parte restante degli oneri mediante trasferimenti a valle lungo la filiera del mercato libero, o a monte nei contratti di approvvigionamento dell'epoca, per i motivi più sopra rappresentati.**

**Il meccanismo di socializzazione, a valere su apposite componenti tariffarie, non solo permetterebbe di superare queste discriminazioni e distorsioni competitive, ma:**

- **minimizzerebbe i costi complessivi (nonché gli oneri gestionali) a livello di sistema, limitandoli a quelli strettamente necessari a soddisfare gli *shipper* aventi diritto ad un ristoro dei costi di trasporto sostenuti dal 2014 al 2019;**
- **terrebbe conto di un criterio di maggiore equità redistributiva, dal momento che, secondo un criterio logico-strutturale, l'alternativa di una ridefinizione "ora per allora" dei corrispettivi di trasporto dovrebbe implicare anche una ridefinizione "ora per allora" delle condizioni economiche di fornitura in tutela, con – in particolare – un aggravio della componente QTPSV vigente all'epoca in virtù dell'incremento che si determinerebbe, ora per allora, per la tariffa di entry da Passo Gries; peraltro, non solo i clienti in tutela, ma più genericamente tutti i clienti, hanno all'epoca beneficiato della tariffa**

**di entry da Passo Gries vigente, più bassa di quella rideterminata ora per allora, se si considera che le importazioni da Passo Gries rappresentavano tipicamente la fonte di approvvigionamento marginale del sistema italiano e che pertanto il prezzo al PSV era tipicamente rappresentativo anche dei costi logistici associati a tale fonte. Prevedere un meccanismo di socializzazione a valere su apposite componenti tariffarie equivale quindi ad applicare un elemento correttivo ai medesimi soggetti che in passato hanno beneficiato di una errata determinazione dei prezzi di vendita;**

- **consentirebbe di gestirne al meglio gli impatti, modulandoli nel tempo e nel valore unitario in funzione del perimetro e delle tempistiche di applicazione** della componente di socializzazione;
- **semplificherebbe gli adempimenti relativi al pagamento** (e i costi a questi associati di cui si è detto innanzi associati alla complessità e alla numerosità delle attività da svolgere), che altrimenti sarebbero richiesti da ciascun venditore ai propri clienti dell'epoca;
- **eviterebbe il rischio di alterazione delle dinamiche concorrenziali tra i vari *shipper* e venditori e di conseguente distorsione dei prezzi di vendita del gas** che potrebbe gravare sulla generalità dei clienti serviti sul mercato libero;
- eviterebbe la confusione in cui potrebbero incorrere i clienti a fronte dell'addebito di importi risalenti a parecchi anni, o peggio l'effetto di sfiducia verso il proprio venditore, a sua volta tale da generare distorsioni concorrenziali nel mercato;
- **ristabilirebbe un principio di stabilità, certezza e affidabilità della regolazione, sulla base della quale gli utenti del trasporto e i venditori dell'epoca hanno effettuato le proprie scelte di approvvigionamento e posizionamento sul mercato**, chiaramente non rivedibili o modificabili a posteriori con effetto retroattivo.

Si sottolinea come in altri casi che presentano evidenti analogie con la fattispecie oggetto del DCO, l'Arera abbia saggiamente optato fin dall'origine per meccanismi di socializzazione dell'onere prevedendo, al posto della regolazione diretta dei pagamenti, un intervento regolatorio che, sempre nell'ottica di contenimento dei potenziali rischi di distorsione dei prezzi del gas naturale e delle dinamiche competitive nel mercato e di minimizzazione dei costi complessivi per il sistema, consentisse agli operatori "a credito" interessati di recuperare progressivamente gli importi cui avevano diritto. È ad esempio il caso della già citata rideterminazione del "coefficiente k", in relazione alla quale fu istituita una componente aggiuntiva della tariffa di distribuzione e misura del gas. Altro esempio è offerto dalla delibera 333/2016/R/EEL con la quale l'Autorità, in seguito alle sentenze del Tar Lombardia 1648/2014 e del Consiglio di Stato 1532/2015 e 2457/2016, è intervenuta sulla rideterminazione ex-post della valorizzazione degli sbilanciamenti elettrici per gli anni 2012, 2013 e 2014; con tale provvedimento l'Arera ha sostanzialmente concesso la facoltà agli operatori interessati di beneficiare del ricalcolo dei corrispettivi di sbilanciamento, ponendo implicitamente a carico del sistema



i maggiori oneri sostenuti da Terna in seguito alla regolazione economica del servizio di dispacciamento con i propri utenti.

Si evidenzia infine come la disciplina *ad hoc*, prospettata da Arera al paragrafo 4.4 del DCO al fine di tutelare il gestore di rete da possibili inadempimenti degli utenti interessati dai conguagli "ora per allora" dei corrispettivi di trasporto, comporti ragionevolmente la previsione di meccanismi di socializzazione, non potendosi immaginare che l'associato onere venga fatto gravare sugli *shipper* adempienti. Peraltro, con l'obiettivo di garantire la condivisibile invarianza dei ricavi all'impresa di trasporto sarebbe necessario che tale disciplina *ad hoc* di socializzazione contempli anche la correzione della differenza tra ricavi riconosciuti ed effettivamente conseguiti ad esito della rideterminazione delle tariffe di trasporto, per effetto dell'utilizzo nella formula di rideterminazione delle capacità al tempo previste in conferimento anziché di quelle conferite a consuntivo. Pertanto, un meccanismo di socializzazione non opererebbe solo in un caso "eventuale", ma opererebbe di sicuro, per costruzione stessa del modello.

**In conclusione, per tutte le ragioni sopra esposte, si richiede:**

- da un lato, nell'interesse di tutto il mercato ed il sistema, di individuare una soluzione che minimizzi la dimensione dei conguagli ex-post, come pure gli oneri indiretti associati alla sua implementazione;**
- dall'altro, a tutela dei principi di stabilità, certezza e affidabilità della regolazione, e quindi di ordinato funzionamento e competitività del sistema, di prevedere la socializzazione degli importi spettanti agli *shipper* "a credito", attraverso una specifica componente variabile addizionale della tariffa di trasporto volta ad alimentare un apposito fondo di sistema.**

Incidendo in tal modo su corrispettivi applicati da ora in poi, senza alcuna applicazione retroattiva, verrebbero infatti - e primariamente - salvaguardati gli irrinunciabili principi di stabilità e certezza della regolazione, la cui importanza (come sopra evidenziato) è affermata dalla medesima Arera al paragrafo 3.9 del DCO a garanzia e tutela di tutti gli altri *shipper* che hanno programmato e concluso tutte le proprie operazioni commerciali confidando nella stabilità e certezza dell'assetto tariffario allora vigente.

Nell'ipotesi in cui l'Arera nonostante le osservazioni sopra riportate valutasse l'opportunità di deliberare confermando gli orientamenti contenuti nel DCO, la scrivente società si riserva fin d'ora di valutare tutte le azioni necessarie per tutelare i propri legittimi interessi.

Tenuto conto della delicatezza e complessità della tematica, ad esito della presente fase consultiva, si auspica, come peraltro prospettato da Arera al paragrafo 1.23 del DCO, la pubblicazione di un ulteriore documento per la consultazione con gli orientamenti finali dell'Autorità in modo che i soggetti interessati abbiano occasione di elaborare eventuali ulteriori osservazioni.