

11 Marzo 2026

Focus Group per l'avvio del procedimento per il settimo periodo di regolazione del servizio di trasporto e misura del gas naturale

Contributi di Energy Traders Europe per ARERA

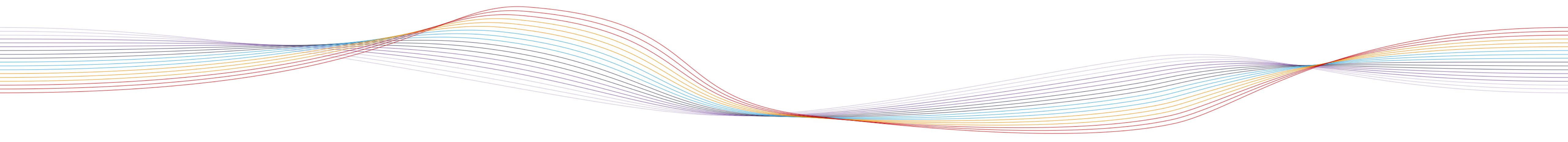
Stefano Grandi, Francesco Mule', Giacomo Fratti, Samuele Repetto

Milano



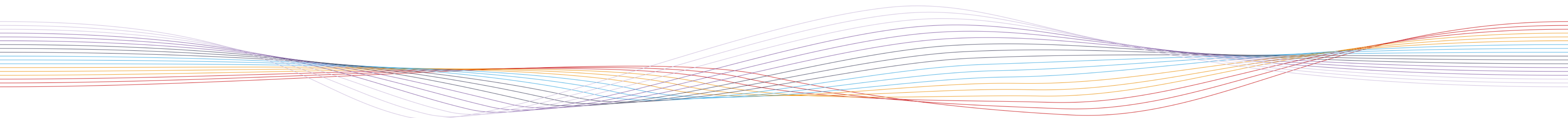
Focus tematici

- 1** Misure per limitare i rischi legati agli obiettivi di decarbonizzazione
- 2** Rapporti *capacity/commodity* ed *entry/exit*, sconti tariffari, metodologia CWD
- 3** Trasparenza e prevedibilità
- 4** Stabilità tariffaria



1. Misure per limitare i rischi legati agli obiettivi di decarbonizzazione

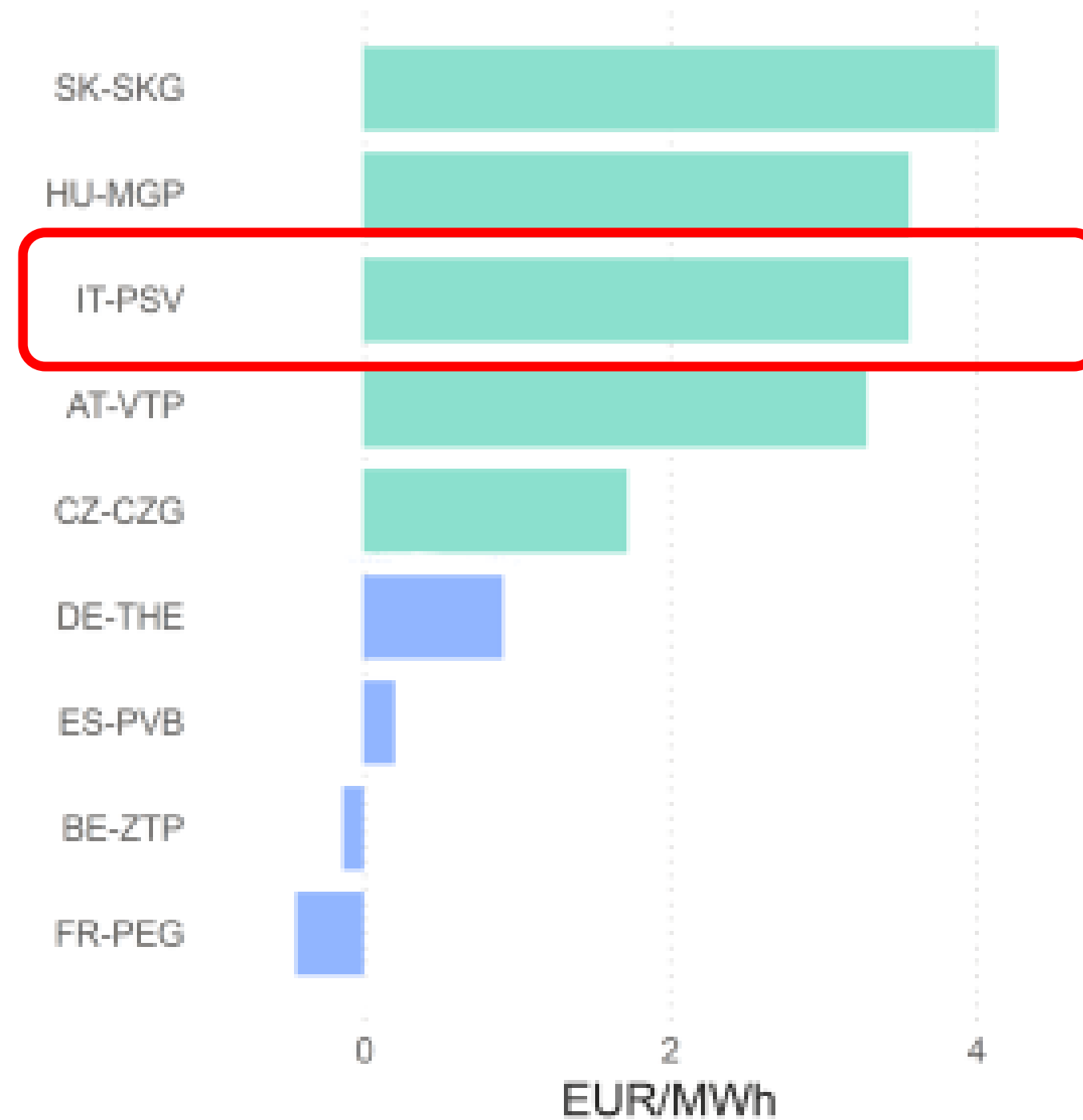
1. **Pianificazione selettiva e rigorosa dei nuovi investimenti infrastrutturali:** è essenziale prestare particolare attenzione ai nuovi investimenti nelle tecnologie di transizione, adottando un approccio selettivo e rigoroso per evitare costi indebiti per gli utenti e consumatori finali.
2. **La vita utile e l'ammortamento dei gasdotti sono due dimensioni che devono andare di pari passo:** se la durata di vita dei gasdotti viene estesa, dunque, è da evitare un contestuale ammortamento anticipato per non alimentare una spirale tariffaria;
3. **Evitare di accelerare i programmi di ammortamento in vista di piani di decarbonizzazione della rete eccessivamente ambiziosi:** occorre evitare il front-loading degli ammortamenti basato su previsioni eccessivamente ottimistiche di riduzione della domanda di gas naturale; allo stesso tempo, per le nuove condotte hydrogen-ready, occorre un approccio in cui il recupero dei costi avviene progressivamente con l'effettivo ingresso e utilizzo dei nuovi gas nel sistema (back-loading).
4. **Evitare sussidi incrociati tra gas naturale e gas rinnovabili/a basse emissioni:**
 - a. I costi degli investimenti nelle infrastrutture per l'**idrogeno** non dovrebbero essere sostenuti dagli utenti della rete del gas naturale, né dai loro clienti a valle.
 - b. La socializzazione dei costi di connessione degli impianti di **biometano** alla rete – il 70% dei quali è attualmente recuperato da TSO e DSO tramite le tariffe – dovrebbero essere recuperati come oneri di sistema, o tramite la fiscalità generale, piuttosto che gravare sulle tariffe di trasporto
 - c. In futuro, auspichiamo che i costi specifici legati allo sviluppo delle infrastrutture **GNL** siano recuperati attraverso le tariffe di rigassificazione, anziché quelle di trasporto.



2. Rapporti *capacity/commodity* ed *entry/exit*, sconti, metodologia CWD

High price premiums at Italian and CEE markets indicated need for flows from Western Europe.

Average spread to TTF, Q3 2025 (EUR/MWh)



Una ripartizione dei costi relativi al servizio di trasporto mirata puo' incoraggiare gli afflussi di gas verso l'hub italiano rendendolo piu' competitivo, senza distorcere i fondamentali del mercato

2. Rapporti capacity/commodity ed entry/exit, sconti, metodologia CWD

Concretamente:

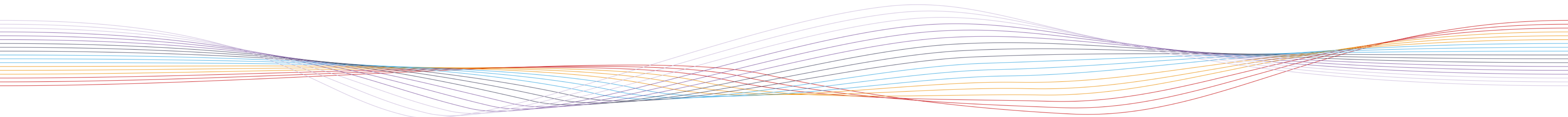
1. **La definizione dei rapporti capacity/commodity ed entry/exit** dovrebbe tenere in considerazione l'esigenza di attrarre volumi verso l'hub italiano.
2. **Terminali GNL**: tenendo conto dell'importanza strategica che il GNL ha oramai assunto e considerando che i terminali italiani presentano attualmente costi più elevati rispetto a infrastrutture europee comparabili, **migliorarne la competitività** potrebbe rispondere alle esigenze del Paese di attrarre volumi.
3. **Stoccaggio**: l'attuale applicazione degli sconti risulta appropriata.
4. **Metodologia per il calcolo del prezzo di riferimento**: anche quest'ultima ci sembra adeguata. Eventuali aggiustamenti dovrebbero essere presi in considerazione solo nell'ambito di quanto consentito dal TAR NC (vedasi Art. 6), al fine di aumentare la competitività di un determinato gruppo omogeneo di punti di entrata, evitando al contempo eccessive disparità territoriali.
 - In tal proposito, **invitiamo ARERA**, qualora si considerino modifiche all'attuale metodologia per il calcolo del prezzo di riferimento, **a consultare gli operatori di mercato**, e.g., sull'applicazione della capacità tecnica rispetto alla capacità contrattata prevista per le tariffe di entrata, nonché a fornire una stima degli aumenti/diminuzioni delle tariffe di entrata/uscita.

3. Trasparenza e prevedibilità

Di gran lunga il tema più critico e impattante.

I nostri Membri segnalano notevoli difficoltà nell'elaborare stime tariffarie annuali a causa di:

- 1. Difficoltà nell'accesso e nella tracciabilità dei dati necessari per effettuare stime delle tariffe per gli anni a venire:** risultati delle aste per la capacità di entrata e uscita agli IP suddivisa per tipo di prodotto, granularità nel tempo e dettaglio dell'impatto tariffario previsto nel Piano di Sviluppo del TSO, ricavi garantiti del TSO*, rapporto *capacity/commodity* e volume utilizzato per calcolare la componente tariffaria variabile CVu e CVfc sono esempi di **elementi che dovrebbero essere accessibili e verificabili** – poiché sono essenziali per consentire agli utenti di calcolare le tariffe e di effettuare una previsione diversi mesi prima della pubblicazione ufficiale prevista entro il 31 maggio dell'anno A-1 – **ma non lo sono.**
- 2. Frequenti e significative discrepanze nel tempo tra capacità prevista e capacità conferita agli IP, nei terminali GNL e nei siti di stoccaggio.**



3.1 Trasparenza e prevedibilita' – Accesso ai dati

Tentativo di calcolo dei driver del CVu a partire dai bilanci Snam

Revenues and volumes from transparency template (SNAM)				Volumes da bilanci di trasporto [MSmc]					Δ
Tariff year	Commodity revenues [MC]	(A) Volumes [MSmc]	CVu [C/Smc]	SNAM Balance Year	Exit UE interconnection poits	National exit points	Withdrawn volumes (Storage)	(B) Driver CVu (derived from SNAM balance sheets)	(A)-(B)
2020	323	84.029	0,003847	2018	132	71.545	12.552	84.229	-200
2021	299	82.807	0,003605	2019	115	73.086	12.225	85.426	-2.619
2022	296	78.492	0,003774	2020	141	70.075	10.752	80.968	-2.476
2023	576	82.381	0,006992	2021	554	75.120	9.958	85.632	-3.251
2024	615	80.878	0,007607	2022	963	67.322	12.135	80.420	458

Volume che transita agli exit (IP, uscita verso stoccaggio e punti di riconsegna) e' un driver fondamentale per calcolare CVu.

Volumi nei bilanci Snam fanno riferimento a un PCS (Potere Calorifico Superiore) standard, mentre ai fini del calcolo della CVu si fa riferimento al PCS specifico – che non e' facilmente reperibile o ricostruibile per gli operatori di mercato, ad eccezione degli IP.

→ Rendere disponibile in maniera trasparente i volumi e i relativi PCS specifici utilizzati per il calcolo della CVu migliorerebbe la trasparenza e consentirebbe agli utenti di rete di avere maggiore visibilita'

3.2 Trasparenza e prevedibilita' – Discrepanze capacita' prevista-conferita

TIPO	PUNTO	DIR	Tipo	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pipe	GELA	Entry	Booked	18.532	16.735	13.676	13.858	13.175	10.066	4.356
Pipe	GELA	Entry	Forecasted	16.000	17.000	16.000	12.000	13.200	13.200	4.641
Pipe	MAZARA DEL VALLO	Entry	Booked	42.461	67.188	77.334	76.678	71.823	75.554	62.787
Pipe	MAZARA DEL VALLO	Entry	Forecasted	51.150	35.000	40.000	60.650	75.000	70.000	65.378
Pipe	MELENDUGNO	Entry	Booked	4	12.098	33.483	27.733	28.937	28.372	27.525
Pipe	MELENDUGNO	Entry	Forecasted	2.400	9.500	21.700	25.440	25.400	27.675	28.645
Pipe	GORIZIA	Entry	Booked	26	312	180	232	115	4	0
Pipe	GORIZIA	Entry	Forecasted	0	0	0	0	0	0	11
Pipe	PASSO GRIES	Entry	Booked	33.716	11.866	34.374	29.324	25.150	35.445	12.191
Pipe	PASSO GRIES	Entry	Forecasted	16.000	35.000	10.000	12.180	15.300	12.000	25.398
Pipe	TARVISIO	Entry	Booked	101.317	102.265	76.795	58.364	30.244	3.547	173
Pipe	TARVISIO	Entry	Forecasted	83.700	87.000	88.000	68.800	20.000	7.000	6.218
GNL	CAVARZERE	Entry	Booked	21.932	22.106	23.123	26.030	26.222	25.807	21.041
GNL	CAVARZERE	Entry	Forecasted	21.000	23.000	21.700	22.900	24.400	24.400	25.700
GNL	LIVORNO	Entry	Booked	12.014	9.321	9.368	14.312	14.816	15.123	0
GNL	LIVORNO	Entry	Forecasted	15.000	15.000	11.200	11.200	11.300	13.000	13.367
GNL	PANIGAGLIA	Entry	Booked	6.089	3.581	2.875	9.674	4.014	5.160	0
GNL	PANIGAGLIA	Entry	Forecasted	4.500	7.700	5.200	5.200	8.100	6.600	6.604
GNL	PIOMBINO	Entry	Booked	0	0	0	3.617	12.893	12.893	9.643
GNL	PIOMBINO	Entry	Forecasted	0	0	0	0	13.000	12.900	12.900
GNL	RAVENNA	Entry	Booked	0	0	0	0	0	4.761	7.849
GNL	RAVENNA	Entry	Forecasted	0	0	0	0	7.000	7.500	12.900
Pipe	GORIZIA	Exit	Booked	0	18	1.269	3.372	1.538	205	122
Pipe	GORIZIA	Exit	Forecasted	0	0	0	0	100	1.475	298
Pipe	PASSO GRIES	Exit	Booked	1.470	4.578	8.585	5.947	1.466	3.559	2.109
Pipe	PASSO GRIES	Exit	Forecasted	2.700	2.300	5.170	2.600	5.500	1.675	1.199
Pipe	TARVISIO	Exit	Booked	255	4.173	16.087	19.374	20.175	20.786	12.193
Pipe	TARVISIO	Exit	Forecasted	0	500	890	2.600	15.000	13.775	6.902

Se sulla base della capacita' prenotata al 31 marzo dell'anno A-1 (partendo dai due anni termini precedenti) venissero fatte le stime della capacita' prevista in conferimento, dovrebbe risultare possibile avvicinarsi alla capacita' prevista in conferimento dal TSO – che e' quella usata per calcolo della tariffa dell'anno A (pubblicata a maggio dell'anno A-1). **Tuttavia, non sempre questo e' possibile.**

→ **Le previsioni della capacita' dovrebbero essere calcolate in base a una metodologia chiara e condivisa per garantire una determinazione equa e trasparente delle tariffe. Attualmente non è possibile prevedere la capacità in conferimento.**

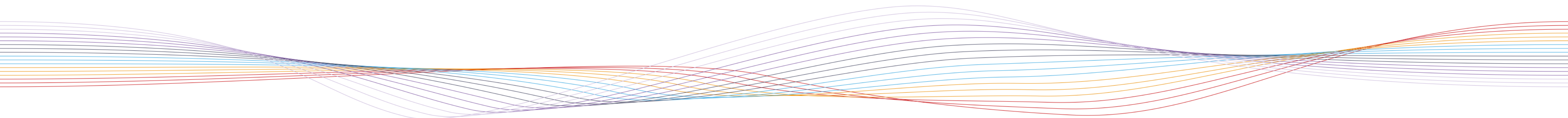
La capacita' **prevista** è ricavata dal modello di trasparenza pubblicato da SNAM sul proprio sito web in conformità al Reg. (UE) 460/2017, mentre la capacita' **prenotata** è ottenuta combinando diverse fonti di dati: (1) i file pubblicati da SNAM su Jarvis (<https://jarvis.snam.it/public-data>), la piattaforma commerciale ufficiale del principale TSO italiano; (2) i risultati delle aste di capacita' pubblicati sul sito di Prisma (<https://app.prisma-capacity.eu/reporting/auctions/short-and-long-term-auctions>).

Ai fini della stima della capacita' prevista, sono state considerate le informazioni relative alla capacita' prenotata fino al 31 marzo dell'anno A-1 con riferimento al pertinente periodo tariffario.

3. Trasparenza e prevedibilità

Pertanto, raccomandiamo il seguente:

1. Per migliorare la trasparenza, **si propone di modificare l'Articolo 17.4 dell'RTTG affinché la metodologia per stimare la capacità prevista sia chiara e accessibile a tutti gli utenti.** Dovrebbe esserci una regola fissa, nota agli utenti della rete, per limitare l'incertezza sulla capacità prevista in conferimento dal TSO per ciascun anno tariffario.
2. Analogamente, **i volumi utilizzati per calcolare la CVu dovrebbero essere facilmente reperibili** a partire dai bilanci dell'anno Y-2. Ciò non è attualmente possibile perché il calcolo si basa su parametri che non sono divulgati agli utenti.
3. L'evoluzione dei **ricavi garantiti dei TSO** dovrebbe essere prevedibile, trasparente, e dettagliata consentendo agli utenti di valutare i conseguenti impatti sulle tariffe.
4. Miglioramento dei **simulatori tariffari** che consenta la combinazione di diverse ipotesi tariffarie attraverso più scenari.



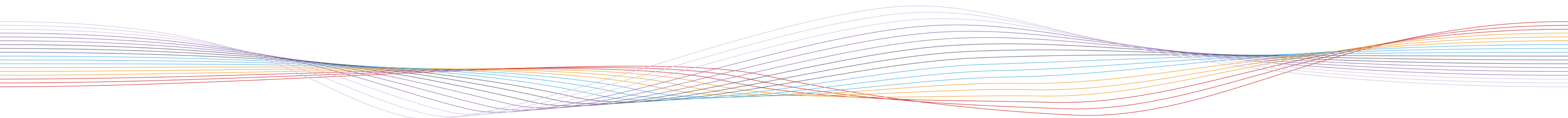
4. Stabilità tariffaria

In linea di principio, invitiamo l'Autorità a considerare misure volte a limitare quanto più possibile l'impatto di **under- e over-recovery sulle tariffe all'interno dello stesso periodo regolatorio**, al fine di rafforzare la stabilità tariffaria, la prevedibilità e la sostenibilità di lungo periodo del sistema del gas.

Nel contesto della decarbonizzazione, una diminuzione graduale della domanda di gas a un ritmo più rapido rispetto alla riduzione dei costi infrastrutturali potrebbe generare deficit significativi e implicare aumenti rilevanti delle tariffe di accesso, a meno che non vengano applicati meccanismi di stabilità.

Proposte:

- 1. Livellamento (smoothing) pluriennale degli scostamenti**, ossia l'introduzione di una **soglia massima di variazione tariffaria annuale all'interno dello stesso periodo regolatorio** nei casi di under- e over-recovery.
- 2. Garantire stabilità nella ripartizione capacità/commodity**, ad esempio introducendo un intervallo fisso di variazione anno su anno oppure un limite minimo/massimo di variazione (floor/cap).



Grazie dell'attenzione!

Per ulteriori informazioni o chiarimenti:

Stefano Grandi

s.grandi@energytraderseurope.org

