



Proxigas

**7 Periodo di Regolazione del servizio di
Trasporto e misura del gas naturale (7PRT) –
Focus Group Arera**

**Giuseppe Viscardi – Presidente Commissione
Mercato Wholesale**

11 Marzo 2026



Temi indicati nella convocazione al FOCUS GROUP sul 7PRT

- 1. Misure regolatorie per limitare i rischi legati agli obiettivi di decarbonizzazione**
- 2. Allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto tra componenti tariffarie di capacità e variabili**
- 3. Allocazione dei costi da recuperare con componenti legate alla capacità tra punti di entrata e punti di uscita**
- 4. Metodologia dei prezzi di riferimento: possibili modifiche e correttivi dell'attuale metodologia della Capacity-Weighted Distance (CWD)**
- 5. Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto gas**
- 6. Integrazione con i mercati europei e coordinamento con le disposizioni comunitarie**
- 7. Esigenze di stabilità e prevedibilità dei corrispettivi di trasporto gas nel breve / medio periodo e proposte per aumentarne la prevedibilità**
- 8. Ulteriori osservazioni o proposte da parte degli stakeholder**

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

- No politiche di ammortamento anticipato, che potrebbero alimentare potenziali spirali tariffarie
- Meccanismo di incentivazione al mantenimento in esercizio dei metanodotti completamente ammortizzati tariffariamente:
 - Apprezzato, favorisce la selettività degli investimenti e l'efficienza di sistema, riducendo nuovi capex ed ammortamenti
 - Auspicato completamento degli approfondimenti ex del. 215/2025/R/gas, con pubblicazione esiti ed eventuali affinamenti in un'ottica di efficienza di spesa
- In prospettiva futura, al fine di evitare spirali tariffarie con il procedere della transizione energetica, valutare il trasferimento alla fiscalità generale di una quota parte dei costi di trasporto gas (secondo «principio di responsabilità», i.e. considerando ad es. la quota di costi sostenuti per la ridondanza delle reti funzionale a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti)
- Evitare sussidi incrociati tra costi delle infrastrutture per l'idrogeno e le tariffe di trasporto gas naturale: valutare lo scorporo di una quota % dei nuovi investimenti H_2 -ready da destinare ad ammortamento «progressivo» (a scalini incrementali), da allocare al futuro servizio di trasporto dell'idrogeno, preservando la competitività del gas



2. Ripartizione capacity – commodity

- Si condivide l'attuale criterio di allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto tra componenti tariffarie di capacità e variabili (coerente con TAR NC e con principio di *cost reflectivity*, i.e. costi capex ed operativi allocati in base ai driver che li generano)
- Valutare l'introduzione di un limite massimo al rapporto capacity – commodity, laddove utile a rafforzare stabilità e prevedibilità tariffaria
- Obiettivo primario da perseguire: maggiore prevedibilità e stabilità dei corrispettivi tariffari, sia di capacità che variabili (su cui si dirà più diffusamente ai punti successivi), assicurando una ancor maggiore trasparenza sui driver che li determinano



Ripartizione costi tra corrispettivi entry/exit, metodologia tariffaria, applicazione sconti

Rispetto al 6PRT, occorre considerare le modifiche intervenute nel mix di approvvigionamenti, con aumento dei flussi di importazione da Sud e da GNL:

- Si auspica una riduzione del divario tra tariffe alle entry da Nord e da Sud, garantendo contestualmente sia una riduzione delle tariffe di entry da impianti LNG, sia una limitazione degli incrementi delle tariffe alle entry via gasdotto da Nord, considerato il loro ruolo nel bilanciamento del sistema

- **Si richiede pertanto lo svolgimento di un *assessment* degli effetti sulle tariffe per valutare la possibile adozione dei seguenti interventi congiunti:**
 - ✓ **modifica della ripartizione entry/exit (almeno 20/80)**
 - ✓ **modifiche su aspetti puntuali della metodologia CWD**
 - ✓ **introduzione di uno sconto ai punti di entry da impianti di rigassificazione**



3. Ripartizione costi tra corrispettivi entry/exit

- Generale condivisione del criterio adottato da ARERA nel 6PR per allocazione costi da recuperare con componenti tariffarie capacitive tra punti di entrata e punti di uscita:
 - ✓ criterio basato sul fattore di utilizzo alla punta delle capacità di trasporto nei punti di entrata;
 - ✓ la quota di capacità di trasporto in entry non utilizzata è funzionale a garantire la sicurezza delle forniture e, coerentemente, il suo costo è allocato agli utenti a valle del PSV che ne beneficiano.
- Valutare modifiche al calcolo del tasso di utilizzo alla punta della capacità di trasporto in entry:
 - ✓ rapporto tra la somma delle capacità di trasporto utilizzate presso ciascun punto di entry (esclusi gli stoccaggi) nel giorno dell'anno in cui è stata registrata la maggior immissione complessiva di gas e la somma delle capacità tecniche di ciascun entry,
 - ✓ in media sui tre anni che precedono la definizione dei criteri tariffari per il 7PRT (presumibilmente 2024-2025-2026),
- **La ripartizione entry/exit maggiormente coerente con l'utilizzo delle infrastrutture per il 7PRT dovrebbe pertanto evolvere al valore di almeno 20/80**, promuovendo in tal modo anche l'allineamento dei prezzi del gas a livello europeo e la competitività del mercato del gas all'ingrosso italiano



4. Metodologia dei prezzi di riferimento CWD

- Valutare:
 - i. utilizzo della capacità tecnica come possibile driver per la determinazione dei corrispettivi di entry (produzioni nazionali e stoccaggi esclusi, in coerenza con TAR NC che prevede applicazione della stessa metodologia per gruppi omogenei di punti e l'utilizzo della capacità tecnica come possibile driver);
 - ii. recupero, sulle stesse tariffe di trasporto, della differenza di ricavo che si genera per effetto del driver «capacità tecniche» al posto delle «capacità previste in conferimento», tramite una modalità diversa da quella attuale (i.e. modalità additiva, ossia, sommando un valore costante ed omogeneo su tutte le restanti tariffe di entry).

Tali modifiche potrebbero garantire una maggiore stabilità e prevedibilità dei corrispettivi tariffari nell'arco del PRT, la mitigazione delle differenze tariffarie tra nord e sud e, accompagnate da altre misure come uno split entry/exit pari a non più di 20/80 e sconti da entry GNL, concorrere a un equilibrio complessivo tra le diverse opzioni di approvvigionamento.



5. Aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto gas

- **Sconti alle entry GNL**: valutare effetti di uno sconto agli entry da impianti di rigassificazione in misura coerente a quanto già applicato da altri Stati Membri e tenuto conto delle peculiarità del sistema italiano (con benefici anche sulla competitività del servizio di rigas e sul relativo utilizzo)
- **Sconti agli stoccaggi (da e per)**: confermare attuale livello pari al 50% e approfondire recupero “missing revenues” relative agli sconti applicati attraverso formula additiva (ossia, sommando un valore costante ed omogeneo su tutte le restanti tariffe), in luogo dell’attuale soluzione moltiplicativa
- **Sconti ai corrispettivi di immissione gas rinnovabili e a basse emissioni (ex art. 18 del Regolamento (UE) 2024/1789)**: confermare deroga all’applicazione dei suddetti sconti (delibera 215/2025/R/gas)
- **Coefficiente k (ex delibera 147/2019/R/gas)**: si chiede un approfondimento della regolazione sottostante, alla luce degli impatti negativi sulla stabilità delle tariffe di exit 2026



6. Esigenze di stabilità e prevedibilità dei corrispettivi di trasporto gas nel breve / medio periodo

Proposte:

- svolgimento assessment su evoluzione attesa di costi, ricavi e capacità conferite fino al 2030, per valutare interventi che aumentino stabilità e prevedibilità tariffaria nel 7PR, evitando al contempo discontinuità eccessive o insostenibili nel passaggio da un periodo regolatorio all'altro;
- valutare la percorribilità di recupero «missing revenues» dei TSO tramite fiscalità generale (in alternativa al CV^{FC}) e/o correttivi che evitino volatilità e “gradini” tariffari;
- diversamente, migliorare prevedibilità del CV^{FC}:
 - rendendo più chiari gli importi e i driver degli scostamenti tra ricavi di riferimento ed effettivi da recuperare;
 - valutando l'introduzione di limiti massimi agli scostamenti che la componente CVFC deve recuperare, prevedendo recupero diluito su più anni se oltre soglia



7. Integrazione con i mercati europei e coordinamento con le disposizioni comunitarie

Per favorire integrazione con i mercati europei, si suggerisce di

- ridurre la quota di costi allocata agli entry point (20/80) per attenuare le barriere tariffarie
- rafforzare il monitoraggio ARERA sulle decisioni tariffarie degli altri regolatori lungo le rotte di approvvigionamento dell'Italia, per scongiurare effetti negativi sul sistema energetico nazionale e distorsioni del mercato.

8. Altro

- Modalità conferimento capacità di exit a termoelettrici allacciati alla rete di trasporto: valutare l'opportunità di introdurre, in analogia a quanto avviene per le capacità di rigassificazione, la facoltà, aggiuntiva rispetto alle attuali modalità di conferimento, di conferimento anticipato fino a 4 anni prima dell'anno termico di riferimento e a tariffa predeterminata ex ante.
- Definizione quadro regolatorio relativo ai nuovi punti di entrata da rete di distribuzione in corrispondenza di cabine di *reverse flow*, tenuto conto della specificità di tale tipologia di punti rispetto a quelli finora esistenti



Vi ringraziamo per l'attenzione



PROXIGAS

NUOVE ENERGIE PER IL FUTURO