

Milano, 11 marzo 2026



Focus group ARERA
Avvio del procedimento per il settimo
periodo di regolazione del servizio di trasporto e
misura del gas naturale



Misure regolatorie per limitare i rischi legati agli obiettivi di decarbonizzazione

- Necessità di adottare i migliori accorgimenti possibili per mantenere adeguati livelli di efficienza ed affidabilità delle infrastrutture di trasporto, in uno scenario complesso, caratterizzato da numerosi elementi di aleatorietà derivanti dallo scenario geopolitico internazionale.
- Sarà utile valutare strumenti regolatori in grado di evitare o mitigare il rischio di incrementi tariffari che potrebbero scaturire dalla riduzione dei consumi complessivi del gas a livello nazionale e dalla diminuzione dei fattori di utilizzo di determinate infrastrutture di importazione.
- Le logiche di estensione della vita utile degli asset, unitamente a forme di ammortamento anticipato degli investimenti, andrebbero opportunamente calibrate in tutti i loro possibili effetti, al fine di evitare eccessivi impatti tariffari, considerando in via prioritaria delle possibili logiche di selettività degli investimenti stessi, in funzione della rilevanza degli obiettivi.

Allocazione dei costi relativi al servizio di trasporto tra componenti tariffarie di capacità e variabili (ripartizione capacity – commodity)

- Si condivide il criterio di ripartizione capacity/commodity basato sulla coerenza rispetto alla natura dei costi ravvisabili nella gestione degli asset infrastrutturali (costi di capitale e costi operativi).
- Un'ulteriore crescita dell'elemento variabile rispetto a quello capacitivo determinerebbe benefici per gli utenti del trasporto e per gli stessi clienti finali, in termini di prevedibilità dei costi e di migliore possibilità di allocazione degli stessi. Necessario tuttavia individuare le giuste forme di compatibilità rispetto alle esigenze di copertura dei ricavi degli operatori infrastrutturali.
- Opportuno in ogni caso affinare ogni possibile strumento regolatorio che possa contribuire ad incrementare la prevedibilità delle componenti tariffarie, nonché la trasparenza circa le modalità di formulazione dei valori in funzione delle tipologie di gettito da recuperare.

Metodologia dei prezzi di riferimento: possibili modifiche e correttivi dell'attuale metodologia CWD e aggiustamenti dei corrispettivi

- Eventuali ipotesi di affinamenti o di ricorso a metodologie alternative rispetto a quella del Capacity-Weighted Distance andrebbero valutate attentamente in fase consultiva, tenendo in considerazione la necessità degli utenti di usufruire di un sistema tariffario stabile, prevedibile e trasparente.
- Indipendentemente da valutazioni concernenti eventuali interventi sulla metodologia, il meccanismo tariffario dovrebbe essere dotato dei necessari livelli di flessibilità nell'attribuire i costi in maniera coerente rispetto ai più recenti e repentini cambiamenti registrati nelle rotte di approvvigionamento principali, tenendo in considerazione i seguenti aspetti:
 - Significativa contrazione dell'import attraverso gli entry Nord e contestuale incremento di quelle provenienti dagli entry Sud
 - Deciso incremento dell'import tramite gli entry GNL
 - Ruolo rilevante dello stoccaggio
- Il sistema tariffario dovrebbe quindi essere in grado di assicurare la giusta reattività nell'allocare i costi in maniera efficiente, in funzione dell'attuale scenario e di futuri ulteriori mutamenti che potrebbero intervenire garantendo, al contempo, uniformità di trattamento tra tutti gli operatori (ad es. tra operatori con contratti di trasporto di diversa durata).

Integrazione con i mercati europei e coordinamento con le disposizioni comunitarie



- I sistemi infrastrutturali ed i meccanismi tariffari attinenti ai vari Stati Membri UE tra loro confinanti, possono determinare impatti molto significativi nei confronti dell'equilibrio economico-finanziario degli utenti del trasporto presenti sui diversi gasdotti.
- I recenti mutamenti che hanno interessato le principali rotte di approvvigionamento, dettati da fattori di natura geopolitica cui hanno fatto seguito decisioni eurounitarie, non sono riconducibili a scelte strategiche volontarie dei singoli operatori ed hanno determinato il rischio di squilibri tariffari.
- Le disposizioni tariffarie dei singoli regolatori nazionali dovrebbero pertanto essere oggetto di un adeguato coordinamento ed assessment a livello UE, anche al fine di poter valutare ed adottare strumenti di mutua protezione da fenomeni di rincari eccessivi.
- Andrebbero quindi predisposti degli strumenti di socializzazione UE di costi non recuperabili causati da aspetti di natura geopolitica.

Esigenze di stabilità e prevedibilità dei corrispettivi nel breve/medio periodo e proposte per aumentarne la prevedibilità

- Eventuali necessità di incremento dei gettiti derivanti dai ricavi tariffari dovranno essere attentamente monitorate, al fine di assicurare il giusto intervallo di tempo tra la decisione degli incrementi tariffari e la loro decorrenza, affinché si possano evitare situazioni di costi non recuperabili in capo agli utenti del trasporto.
- Nelle fasi caratterizzate da maggiori tensioni ed incertezze per il sistema, sarà opportuno adottare nuove forme di flessibilità per gestire gli incrementi tariffari che dovessero rendersi necessari.
- Sarebbe particolarmente utile un modello in grado di stimare per quanto possibile l'andamento delle tariffe sul medio/lungo termine, in funzione di particolari assunzioni e variabili da considerare. Tale modello potrebbe essere oggetto di un aggiornamento rolling, in funzione dell'evoluzione dei driver di riferimento.

Grazie.