

RISPOSTA ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

DCO 198/2026/R/GAS - Attuazione del Servizio di Liquidita'

Ai sensi dell'articolo 10 del Decreto-Legge 20 febbraio 2026, n. 21

Rispondente: [omissis - pubblicazione anonima ai sensi della deliberazione 649/2014/A]

Data: 6 luglio 2026

Premessa

Il presente contributo e' presentato da un operatore attivo sui principali hub europei del gas naturale. In tale veste partecipa alla presente consultazione per esprimere la propria opposizione all'implementazione del Servizio di Liquidita' cosi' come delineato dall'articolo 10 del D.L. 21/2026 e dettagliato nel DCO 198/2026.

Si ritiene che il meccanismo proposto non possa essere corretto attraverso aggiustamenti tecnici, in quanto le criticita' che si evidenziano sono intrinseche alla sua logica operativa. L'implementazione produrrebbe effetti contrari a quelli dichiarati, distorcendo strutturalmente il mercato italiano del gas a detrimento della sicurezza di approvvigionamento e della concorrenza.

1. Rischio di sussidio indiretto ai mercati dell'Europa centro-orientale

Il meccanismo proposto prevede l'iniezione di volumi aggiuntivi al Punto di Scambio Virtuale a prezzi contenuti, con l'obiettivo dichiarato di ridurre il differenziale PSV-TTF. Tuttavia, il DCO non considera adeguatamente le dinamiche di riesportazione del gas italiano verso i mercati adiacenti, in particolare Austria (CEGH VTP) e l'Europa centro-orientale.

In un contesto segnato dall'assenza delle forniture russe verso l'Europa e dall'imminente entrata in vigore del divieto di importazione di gas russo e GNL a partire dal 1 gennaio 2027, e' ragionevole attendersi che il CEGH VTP e gli hub dell'Europa orientale scambino strutturalmente a premio rispetto al TTF e, di conseguenza, rispetto al PSV compresso dal meccanismo di liquidita'. In questo scenario, il gas immesso al PSV nell'ambito del Servizio di Liquidita', acquistato grazie al sussidio regolatorio di 200 milioni di euro, diventera' la fonte marginale piu' competitiva per approvvigionare Austria, Slovacchia, Ungheria e gli altri mercati storicamente dipendenti dal gas russo.

Le risorse destinate al meccanismo, finanziate dai proventi della vendita del gas di ultima istanza in stoccaggio e quindi a carico del sistema italiano del gas, saranno in larga parte assorbite da benefici trasferiti ai mercati dell'Europa orientale, senza produrre alcun beneficio netto per il sistema italiano in termini di sicurezza di approvvigionamento o riduzione strutturale dei prezzi ai consumatori finali. Questo effetto e' intrinseco alla natura aperta del mercato PSV e non puo' essere eliminato senza introdurre meccanismi di destinazione dei volumi che contraddicono i principi fondamentali del mercato interno europeo del gas. Il DCO non affronta questa contraddizione.

2. Disincentivo strutturale al baseload GNL presso i terminali italiani

Il meccanismo proposto mira a comprimere il differenziale PSV-TTF verso un valore prossimo allo zero, o in ogni caso inferiore al cap del corrispettivo di volatilità di 0,50 EUR/MWh. Questa compressione artificiale del premio italiano riduce strutturalmente la remunerazione attesa per i carichi GNL destinati ai terminali di rigassificazione italiani.

In condizioni normali di mercato, il differenziale PSV-TTF è la componente economica che compensa il costo di trasporto del gas rigassificato dagli impianti costieri alla rete nazionale, e che rende la scelta di un porto italiano preferibile rispetto alle alternative nordeuropee o iberiche. Al di sotto di una certa soglia di spread, la selezione di un terminale italiano diventa subottimale, e gli operatori GNL riallocano strutturalmente le forniture verso mercati più remunerativi.

Questo effetto è amplificato dalla contrazione in corso dell'offerta globale di GNL derivante dalla chiusura dello Stretto di Hormuz ai carichi qatarioti. In un mercato in cui i carichi disponibili sono inferiori alla domanda globale, la compressione artificiale del PSV altera permanentemente l'ottimizzazione geografica delle forniture: una volta che gli operatori GNL hanno riposizionato i contratti verso hub alternativi più remunerativi, il recupero della quota di importazione italiana non può essere dato per scontato e potrebbe richiedere tempi significativi, indipendentemente da qualsiasi successivo aggiustamento regolatorio.

Il meccanismo proposto genera pertanto un paradosso: utilizzando risorse pubbliche per ridurre nel breve termine il prezzo del gas in Italia, riduce strutturalmente nel medio termine la disponibilità di gas in Italia, con effetti potenzialmente contrari a quelli dichiarati sulla sicurezza di approvvigionamento invernale. Il DCO non analizza questo rischio.

3. Remunerazione di flussi non incrementali: il problema delle capacità PEG preesistenti

Il meccanismo descritto nel DCO non definisce con sufficiente chiarezza il concetto di incrementalità dei volumi immessi al PSV. In assenza di tale definizione, una quota significativa del fondo da 200 milioni di euro rischia di remunerare flussi che transiterebbero verso il mercato italiano indipendentemente dal meccanismo.

I flussi provenienti dalla rotta PEG-Oltingue transitano già oggi verso il PSV ogni qualvolta le condizioni di mercato lo rendono economicamente conveniente, senza necessità di alcun incentivo pubblico. La combinazione tra lo sconto strutturale del PEG rispetto al TTF e i costi logistici in larga parte già ammortizzati garantisce che questi volumi raggiungano il mercato italiano a condizioni competitive in modo del tutto autonomo. Lo stesso DCO assume, ai fini della simulazione, un quantitativo minimo di 100.000 MWh/g che verrebbe immesso a Passo Gries e Tarvisio indipendentemente dal meccanismo, anche per differenziali inferiori al corrispettivo di volatilità. Questo dato conferma che una quota significativa dei flussi verso il PSV è strutturalmente indipendente dal segnale di prezzo del servizio di liquidità, e che il premio riconosciuto a tali volumi costituirebbe una rendita regolatoria senza alcun beneficio incrementale per il sistema. Destinare il fondo da 200 milioni a remunerare questi flussi significherebbe sussidiare qualcosa che il mercato produce già da solo.

Il budget dovrebbe invece essere utilizzato per attrarre flusso marginale dalla rotta THE tramite il VIP Germany-CH (Wallbach), dove i costi di trasporto sono interamente incrementali e la prenotazione di nuova capacità non avviene spontaneamente in assenza di un segnale

economico adeguato. Solo in questo caso il servizio di liquidita' finanzierebbe genuina addizionalita', generando prenotazioni di capacita' che altrimenti non si verificherebbero e comprimendo strutturalmente lo spread PSV-TTF attraverso volumi che il mercato non avrebbe portato autonomamente.

Si propone pertanto che tra i requisiti necessari alla partecipazione sia introdotta la condizione che lo shipper dimostri la disponibilita' di capacita' di trasporto nuova e non precedentemente prenotata presso il punto di interconnessione VIP Germany-CH (Wallbach), con decorrenza coerente con il periodo di svolgimento del servizio. Questa impostazione e' peraltro coerente con il mandato di cui al comma 3 dell'articolo 10 del DL 20 febbraio 2026, che assegna all'Autorita' il compito di promuovere l'integrazione dei mercati del gas italiano e tedesco attraverso le infrastrutture di trasporto in territorio svizzero.

La conseguenza logica di questo requisito di qualifica e' che il valore massimo della somma P+Cv di cui al paragrafo 8.4 deve essere calcolato esclusivamente sulla base dei costi di trasporto della rotta VIP Germany-CH (Wallbach) - Transitgas - Passo Gries, comprensivi delle tariffe pubblicate dalle imprese di trasporto interessate e delle condizioni concordate con l'operatore svizzero ai sensi del paragrafo 7.2. Calibrare il tetto regolatorio su una rotta con costi in larga parte gia' sostenuti produrrebbe un valore massimo sistematicamente inferiore ai costi effettivi degli operatori che apportano flussi genuinamente incrementali, svuotando il meccanismo della sua efficacia.

Conclusione

I primi due effetti descritti (sussidio indiretto all'Europa orientale, disincentivo strutturale al baseload GNL) non sono difetti di progettazione correggibili. Sono conseguenze dirette e prevedibili dell'obiettivo stesso del meccanismo, ovvero la compressione artificiale del differenziale PSV-TTF attraverso risorse pubbliche.

Non esiste alcuna configurazione del Servizio di Liquidita' che raggiunga l'obiettivo dichiarato senza produrre questi effetti collaterali. Per questa ragione, si invita l'Autorita' a esprimere parere contrario all'implementazione del meccanismo e a raccomandare al legislatore una revisione dell'articolo 10 del D.L. 21/2026.

Qualora l'Autorita' intenda procedere con l'implementazione, si richiede che le correzioni indicate al punto 3 (requisito di capacita' nuova al VIP Germany-CH (Wallbach) e calibrazione del cap su P+Cv sulla medesima rotta) siano adottate come condizioni minime necessarie per garantire l'addizionalita' dei flussi e la neutralita' competitiva del meccanismo. In assenza di tali correzioni, il fondo da 200 milioni di euro finanzierebbe in larga parte flussi che sarebbero transitati verso il mercato italiano indipendentemente dal servizio, senza produrre alcun beneficio incrementale per il sistema.