

RISPOSTA AL
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
3 GIUGNO 2026

Attuazione del “Servizio di liquidità”, di cui all’art.10 del decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21

OSSERVAZIONI GENERALI

- 1. CONSIDERAZIONI PRELIMINARI.** Evidenziamo come prima cosa, che l’implementazione di questa misura implica il rischio di favorire fenomeni di riesportazione del gas acquistato grazie all’intervento incentivante nel mercato italiano verso i mercati esteri (in particolare Austria). Facciamo, dunque, presente che nell’eventualità sopra menzionata, il funzionamento della misura potrebbe portare a risultati divergenti rispetto all’obiettivo della misura stessa. Questa premessa è dovuta perché nel seguito ci limiteremo - come richiesto dalla consultazione- a formulare osservazioni di natura tecnica, considerato che la misura in oggetto risulta già definita, nelle sue linee generali, a livello normativo. In ogni caso, occorre che sia garantito un coordinamento con la regolazione tariffaria gas per il prossimo periodo regolatorio (2028-2031) in corso di definizione per quanto riguarda le *entry* da GNL. In particolare, il servizio di liquidità potrebbe ridurre l’attrattività nazionale per i carichi GNL e pertanto andrebbero previste misure compensative per garantire la corretta competitività di questa fonte (i.e. sconti *entry* GNL).
- 2. CAPACITA’ DI TRASPORTO.** In linea a quanto proposto in consultazione, si concorda che il servizio di liquidità avvenga esclusivamente su capacità di trasporto disponibile (quindi non ancora prenotata). In tale ambito, si ritiene ragionevole che, per assicurare parità di condizioni nella partecipazione alle procedure, sia necessario che costituisca un requisito alla partecipazione l’impegno a sottoscrivere nuovi contratti su capacità disponibile coerenti in termini di entità e durata con i volumi che saranno contenuti nella propria offerta. Quindi la misura dovrebbe essere applicata alle capacità di trasporto ancora disponibili, sia in entrata in Italia che nei sistemi a monte, sulle tratte che collegano il mercato olandese a quello italiano, sia per promuovere l’ingresso di volumi aggiuntivi, sia per non avvantaggiare i soggetti che dispongono di capacità di trasporto già prenotata presso tali sistemi. A questo proposito, andrebbe chiarito cosa si intenda per “nuova” capacità di trasporto. Ad esempio, andrebbe chiarito se capacità aggiudicata alle imminenti aste annuali del 6 luglio sarebbe considerata “nuova” o “già detenuta” ai fini della selezione degli operatori per il servizio di liquidità a settembre.
- 3. INDIVIDUAZIONE PUNTI DI ENTRATA.** Nel caso in cui la misura fosse estesa anche a capacità di trasporto già prenotata, la sua applicazione esclusiva su Passo Gries, senza prevedere il coinvolgimento di ulteriori punti di accesso al sistema, risulterebbe in una posizione di vantaggio per gli operatori titolari di tale capacità già prenotata. Ciò si tradurrebbe in un chiaro svantaggio verso altri operatori che non dispongono di capacità

già prenotata. Per provare a riequilibrare le condizioni di partecipazione tra i vari operatori, sarebbe opportuno quanto meno estendere il meccanismo a tutti i punti di entry nazionali (incluso i rigassificatori). Infatti, in linea di principio, ai fini del contenimento del differenziale di prezzo tra TTF e PSV non rileva il punto fisico di immissione dei quantitativi “scontati” ma che una quota significativa dell’offerta dei quantitativi di gas per il mercato italiano (PSV) sia allineata alle condizioni di prezzo del nord Europa (TTF).

- 4. TEMPISTICHE.** Considerato che a luglio tipicamente si svolgono le aste per i conferimenti di capacità di trasporto su base annuale, tenuto conto che ad oggi non è ancora definito il quadro regolatorio del servizio di liquidità (la cui asta si svolgerà settembre), è molto probabile che stante il quadro incerto, gli operatori prudenzialmente si aggiudichino nuova capacità inferiore ai quantitativi messi all’asta. Pertanto, potrebbe essere opportuno svolgere a settembre un’ulteriore sessione d’asta della capacità annuale non aggiudicata a luglio. Infatti, sebbene sia possibile effettuare il servizio con prodotti di capacità infrannuali, certamente il costo sarebbe maggiore rispetto a quello della capacità annuale e questo porterebbe ad una minore efficienza allocativa delle risorse pubbliche utilizzate per finanziare il servizio stesso.

RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S1. Osservazioni in merito all’introduzione di un’asta integrata e multilaterale nelle contrattazioni dell’MGP-GAS per il servizio di liquidità.

In merito all’introduzione dell’asta integrata, si ritiene opportuno rilevare che la tempistica indicata per lo svolgimento (17.15-17.30) sarebbe in sovrapposizione con il settlement dell’indice Heren, che, come noto, è uno dei principali standard di riferimento per i contratti a livello europeo. L’attuale calcolo del settlement avviene sulla sessione di negoziazione continua che per i prodotti *Day Ahead* e *Week End* verrebbe sospesa durante la “nuova” asta. Quindi si ritiene opportuno monitorare con attenzione i possibili effetti che la nuova sessione potrebbe avere nella determinazione dell’indice Heren e in particolare il possibile disallineamento tra i due prezzi.

S2. Osservazioni in merito alla possibilità di far diventare l’asta di cui sopra un elemento strutturale dell’MGP-GAS oppure di prevederne la cessazione una volta esaurita la misura del servizio di liquidità.

Al momento si ritiene di non aver sufficienti elementi per valutare l’opportunità di rendere strutturale tale asta, che peraltro la normativa primaria non dispone di rendere strutturale. Pertanto, sarà possibile effettuare eventuali valutazioni puntuali nel merito solo al termine del periodo interessato dalla misura, e ponderare l’utilità di rendere strutturale l’asta introdotta.

Riposta cumulativa S3-S4

S3. Osservazioni sulle modalità di presentazione delle offerte.

S4. Osservazioni in merito alle modalità di determinazione dei ricavi da riconoscere all'impresa maggiore di trasporto.

La consultazione risulta aderente alle disposizioni normative, pertanto non si hanno particolari osservazioni in merito.

S5. Osservazioni in merito alla scelta di applicare la misura al punto di ingresso di Passo Gries.

La scelta si ritiene percorribile limitatamente al caso in cui la misura sia applicata esclusivamente alla capacità non allocata e ancora disponibile sia in entrata in Italia che nel sistema a monte (come peraltro sembrerebbe orienta ARERA leggendo il par. 7.3); questo al fine di garantire un *level playing field* uguale per tutti gli utenti interessati a partecipare, e non avvantaggiare nessun operatore che detiene capacità sul punto in forza di allocazioni *Long Term* risalenti nel tempo. Qualora così non fosse, o più in generale, se non fosse possibile mettere a disposizione degli operatori sufficiente capacità non ancora allocata per l'attuazione della misura, la stessa dovrebbe essere estesa a tutti i punti di entry del sistema.

S6. Osservazioni in merito ai criteri di individuazione e applicazione dei corrispettivi C1 e C2.

Per quanto riguarda il corrispettivo C_1 non è chiaro cosa accada al termine P_1 nel caso in cui non venga presentata alcuna offerta; infatti, se P_1 assumesse valore zero, C_1 potrebbe addirittura assumere valore negativo. Si ritiene pertanto opportuno considerare la differenza $(P_1 - P_0)$ in valore assoluto. Con riferimento al corrispettivo C_2 invece, si ritiene che non debba essere commisurato ad un riferimento di prezzo nazionale ma al TTF; infatti, nel caso in cui i mercati del nord Europa risultino a premio rispetto a quelli nazionali (ad esempio a causa di un fattore termico), il disincentivo potrebbe non essere adeguato a scoraggiare l'operatore dal non voler adempiere al servizio (i.e. non immettere quantitativi da Passo Gries). Inoltre, per quanto riguarda il corrispettivo C_2 si rileva che la differenza tra il SAP e il prezzo di sbilanciamento applicato agli utenti corti risulterebbe essere strutturalmente negativa, considerato che quest'ultima componente risulta essere determinata in maniera da essere sempre superiore al SAP.

Sembra rilevante anche il tema del controllo dei flussi fisici in ingresso relativi alla penale C_2 . Andrebbe monitorato l'immissione del gas fisico non solo a Passo Gries ma anche nel sistema a monte per assicurarsi che il gas immesso sia effettivamente addizionale e "nuovo" e non gas proveniente da capacità di trasporto già prenotata prima della selezione degli operatori (ad es. proveniente dalla Francia).

Infine, si rileva che in tutti i casi in cui ci sia indisponibilità di capacità (es. manutenzioni, forza maggiore, altro) indipendente dalla volontà dell'UdB non si dovrebbero applicare penali.

S7. Osservazioni in merito ai requisiti di partecipazione per l'aggiudicazione del servizio di liquidità ed alle tempistiche di avvio.

Con particolare riferimento alle tempistiche, nel caso venissero confermati gli orientamenti dell'Autorità, si rileva come vi sarebbe un disallineamento tra lo svolgimento delle aste per il servizio (settembre 2026) e le aste per l'allocazione delle capacità ai sensi del CAM NC (luglio 2026); vi sarebbe la possibilità altresì che al momento in cui si svolgono le aste di capacità, l'Autorità non abbia neanche adottato ufficialmente la Delibera relativa allo svolgimento del servizio, quindi non sarebbero nemmeno note con certezza le modalità e le caratteristiche di svolgimento dello stesso. Più in generale, si rileva come le tempistiche di allocazione della capacità di trasporto relative a tutte le tratte che compongono la catena TTF-PSV non sono allineate. Alla luce di questi elementi, gli operatori potrebbero dover prenotare capacità annuali/trimestrali prima di sapere se si sono aggiudicati l'asta per i servizi di liquidità (rischiando di perdere i costi sostenuti in caso di mancata selezione) oppure attendere l'esito dell'asta e dover poi fare affidamento su prodotti di capacità a breve termine e meno vantaggiosi, senza alcuna certezza di disponibilità. Inoltre, nella consultazione non viene neanche precisato cosa accadrebbe se un operatore selezionato, per cause non dipendenti dalla propria volontà, non avesse disponibilità di capacità sulla tratta svizzera, che peraltro è al di fuori dell'applicazione delle regole europee. Pertanto, almeno per quanto possibile disporre a livello nazionale, sarebbe opportuno che vengano previste ulteriori aste di capacità a livello nazionale contestuali o successive a quelle svolte per l'allocazione del servizio, così da garantire agli operatori la possibilità di valutare e approvvigionare il proprio fabbisogno di capacità in maniera adeguata e coerente con i propri impegni relativi al servizio.

Riposta cumulativa S8-S9

S 8. Osservazioni in merito al contenuto delle offerte ed ai criteri di individuazione del valore massimo del corrispettivo di volatilità e di un valore massimo corrispondente alla somma tra il corrispettivo di volatilità e il premio.

S9. Osservazioni in merito ad altri criteri da utilizzare per calcolare il tetto massimo (ad es. valore medio del differenziale tra PSV-TTF).

Si ritiene necessario garantire agli operatori un'adeguata remunerazione per la prestazione del servizio; conseguentemente, il relativo valore massimo del Premio dovrebbe essere definito in modo coerente con i rischi e gli oneri effettivamente assunti dagli operatori partecipanti, tra cui ad esempio i costi operativi, le garanzie, il rischio di bilanciamento e altri rischi, rimanendo al contempo sufficientemente attraente da incentivare un'ampia partecipazione. Inoltre, si rileva come il dimensionamento del corrispettivo di volatilità sia basato su un'analisi svolta in un periodo di osservazione che va da gennaio 2025 a febbraio 2026 e che pertanto non tiene in

considerazione i più recenti eventi geopolitici (i.e. crisi medio orientale), e i loro potenziali impatti sull'andamento dello spread.

S10. Osservazioni in merito ai criteri e modalità di svolgimento delle procedure competitive.

Si auspica l'adozione di modalità di partecipazione digitalizzate, tramite piattaforma informatica dedicata, evitando procedure amministrative eccessivamente onerose quali la presentazione di offerte multiple in busta chiusa, che purtroppo permangono ancora ad esempio per le procedure iniziali di allocazione della capacità presso i nuovi terminali di rigassificazione.

S11. Osservazioni in merito alle modalità di calcolo del fabbisogno da approvvigionare tramite il servizio di liquidità.

Considerato che (i) l'Autorità sulla base di proprie valutazioni sostiene che offrire il servizio su base annuale comporterebbe un beneficio paragonabile o superiore alle combinazioni più favorevoli di prodotti infrannuali e che (ii) la stessa Autorità ricorda come, stante le tempistiche proposte, la prima procedura di selezione non potrà svolgersi prima delle aste per i prodotti annuali (che si svolgeranno nel mese di luglio 2026), e dunque l'offerta per il servizio annuale potrebbe essere inferiore al fabbisogno, si richiama come già espresso in risposta allo spunto S7 l'opportunità di prevedere in via eccezionale delle aste di capacità allineate all'offerta del servizio. Laddove questa strada non sia ritenuta percorribile, sarebbe almeno opportuno conoscere le condizioni di offerta del servizio in anticipo rispetto allo svolgimento delle aste di capacità annuale.

S12. Osservazioni in merito alle possibili soluzioni da implementare per raggiungere l'integrazione dei mercati del gas italiano e tedesco.

Risultano necessari ulteriori chiarimenti in merito alle modalità operative e regolatorie di integrazione tra i mercati di Italia, Svizzera e Germania, i cui meccanismi di coordinamento non appaiono ancora sufficientemente definiti nel documento di consultazione. Infine, è opportuno evitare che il transito in Svizzera, in virtù di un sistema non regolato, non finisca per gravare con costi eccessivi