

## GAS NATURALE

### IL CORRIDOIO DELLA LIQUIDITÀ E IL NUOVO “PACCHETTO ENERGIA”: QUALI OPPORTUNITÀ?

*La consapevolezza crescente della scarsa competitività del mercato energetico italiano rispetto ai mercati nord-europei, e l'avvicinarsi di una chiave di svolta del contesto energetico italiano in relazione ai nuovi sviluppi del mercato del gas e GNL, in Europa e nel mondo, hanno recentemente spinto a delineare nuove politiche nazionali in ambito energetico, che sembrano però minacciate dal recente cambio del vertice governativo. I riassetti politici potrebbero rallentare o addirittura ostacolare la promozione delle nuove misure, convergenti nella proposta di un nuovo Pacchetto Energia, e che, se opportunamente promosse e difese anche in contesto europeo, ambirebbero a lanciare il nostro Paese in una posizione inusuale, con un nuovo ruolo in Europa, aprendo le porte a nuove direttive e nuovi fornitori, rafforzandone la competitività e la rilevanza. Fra tutte la proposta del Corridoio della Liquidità, una misura che, se idoneamente strutturata e opportunamente promossa sui tavoli comunitari, potrebbe accrescere la competitività e la trasparenza su tratte di trasporto internazionale, promuovendo l'Italia anche come “sperimentatore” di nuovi potenziali meccanismi di market design.*

È ormai condiviso che il mercato italiano del gas soffra ancora di criticità strutturali che necessitano di un maggiore indirizzo, in primis, in tema di:

- limitata liquidità del mercato e delle piattaforme di scambio, che si traduce in scarsa competitività dei prezzi di fornitura italiani rispetto al Nord-Europa
- forte dipendenza italiana da contratti di lungo periodo che, da un lato sono garanti di sicurezza di approvvigionamento, dall'altro hanno causato un aggravio sui consumatori finali (prezzi dei contratti di lungo termine strutturalmente a premio rispetto ai prezzi *spot*).

Negli ultimi anni sono stati prospettati strumenti, quali ad esempio il *peak shaving*, incentivi a supporto di nuove infrastrutture, azioni di *congestion management*, nuovo meccanismo di bilanciamento, che sono stati implementati principalmente in risposta a linee comunitarie e a temi di sicurezza energetica. Nessuno di essi è però stato in grado di rispondere in maniera efficace alla scarsa competitività del mercato italiano in relazione ai mercati nord-europei. Sono stati anche introdotti interventi che mirano a sviluppare politiche euro-mediterranee e infrastrutture (quali il progetto del Corridoio Sud e l'avvio del TAP), ma non sembrano, da soli, sufficienti a prospettare l'Italia come reale *hub* di transito del gas verso l'Europa, come tanto si discute.

Tenuto conto dell'inadeguatezza delle misure esistenti in tema di competitività, in termini di differenziale di prezzo tra *hub* italiano e *hub* nord-europei, sono stati delineati, negli ultimi mesi, nuovi strumenti di politica energetica da far confluire in un decreto legge. Le principali proposte riguarderebbero:

- un progetto pilota di Corridoio della Liquidità
- l'attribuzione di capacità di rigassificazione da tariffa a meccanismi ad asta<sup>1</sup>
- la riforma degli oneri generali di sistema per i clienti non domestici e agevolazioni per le imprese energivore.

Tutto dovrebbe partire dal 2017, secondo quanto comunicato a ottobre dal Governo.

Dei tre strumenti prospettati e non ancora deliberati, la proposta del Corridoio della Liquidità è sicuramente quella meno definita ma che potrebbe avere il maggiore impatto in termini di ridefinizione delle regole attuali; merita dunque un approfondimento e, sperabilmente, un dibattito.

### CORRIDOIO DELLA LIQUIDITÀ: ECCO DI COSA SI TRATTA

L'obiettivo del Corridoio della Liquidità, prospettato come priorità d'azione dal Governo, è finalizzato alla piena integrazione del mercato italiano del gas naturale nel contesto europeo per aumentarne la liquidità e il livello di concorrenzialità, a oggi limitata dalla scarsa trasparenza e difficoltà di accesso sul tratto svizzero. Il Corridoio

<sup>1</sup>A inizio dicembre l'Autorità ha posto in consultazione (DCO 714/2016) la proposta di introduzione di meccanismi di mercato per il conferimento agli utenti della capacità di rigassificazione.

nascerebbe in particolare per garantire l'utilizzo efficiente del gasdotto Transigas, il quale ha una rilevanza strategica in quanto rotta di collegamento dell'Italia con i mercati liquidi del Nord-Europa - superando la criticità costituita dalla diversa applicazione delle regole comunitarie al TSO svizzero (Swissgas).

La misura cardine per raggiungere gli obiettivi proposti è l'acquisizione da parte di un soggetto regolato, il Gestore (che sembrerebbe identificato con Snam Rete Gas o Acquirente Unico), della capacità di trasporto dagli *hub* del nord Europa - dunque dall'Olanda, Francia, Germania fino all'Italia.

L'acquisizione di tale capacità (inizialmente secondaria ed eventualmente primaria se non congrua al dimensionamento del Corridoio) dovrebbe avvenire tramite un bando, in cui gli *shipper* sarebbero invitati a offrire propria capacità, a un prezzo pari alle tariffe di trasporto previste nei relativi contratti. Successivamente, queste capacità verrebbero offerte al mercato da parte del Gestore su base *short-term* e/o attraverso procedure concorrenziali che promuovano un uso efficiente della capacità, a oggi poco utilizzata, secondo linee ancora da definire. I prodotti offerti sarebbero di tipo "*bundled*" - essendo servizi integrati su più reti (dal TENP al Transigas sino a Passo Gries) con modalità innovative ancora non del tutto chiare.

Tale modifica di funzionamento del mercato italiano inciderebbe ovviamente anche sugli operatori che hanno già sottoscritto contratti di trasporto agli *entry-point* italiani. Infatti, l'attesa riduzione dello *spread* potrebbe spiazzare le importazioni da altre rotte con effetti redistributivi tra gli importatori. Per considerare anche tale aspetto, sarebbe prevista anche una *Reset Option*, ossia la possibilità di recedere dai contratti precedentemente sottoscritti senza l'applicazione di oneri e/o penali agli *shipper*.

Questa proposta, avallata dai promotori esclusivamente come beneficio dei consumatori, in realtà incontrerebbe anche le richieste degli *shipper* i quali, in passato in condizioni di *shortness* del mercato gas, hanno acquistato capacità di trasporto pluriennale ma che oggi sono principalmente dei *sunk cost*.

## LE ROTTE E LE INNOVAZIONI

La misura delineata prevedrebbe che il Gestore acquisisca capacità di trasporto internazionale lungo le tre rotte:

- Olanda-Italia, alias da TTF a PSV via Bochtoltz - TENP + TRANSIGAS
- Germania- Italia, alias da NCG a PSV via Wallbach - TENP + TRANSIGAS
- Francia- Italia, alias da PEG a PSV via Oltingue - TRANSIGAS.

Il dimensionamento delle tre rotte sarebbe previsto solo in esito al processo stesso di acquisizione della capacità sulla base delle offerte dei singoli operatori titolari delle capacità sulle tratte interessate.

Il Gestore emanerebbe un bando europeo per l'acquisizione di capacità secondaria lungo le tre rotte per un periodo limitato (probabilmente di 5 anni), per un ammontare massimo pari alla capacità tecnica in ingresso a Passo Gries (59 milioni Smc/g), riconoscendo agli *shipper* il costo dei contratti di capacità primaria da essi detenuti. In caso di mancato completamento del Corridoio, il Gestore richiederebbe ai TSO eventuali elementi di capacità primaria mancanti. Resterebbe, in tal caso, ancora da capire come questo meccanismo si possa conciliare con le attuali regole europee di allocazione di capacità, e come potrebbe essere realmente gestito il problema di coordinamento europeo tra i diversi TSO, gestori dei tratti interessati.

La proposta del Governo mostra sicuramente meccanismi di allocazione innovativi rispetto all'usuale capacità primaria, dettata dai regolamenti europei, prospettando anche la possibilità di offrire a mercato capacità di trasporto congiunta a capacità di stoccaggio, soprattutto durante la fase di iniezione, con prodotti trimestrali o semestrali, in linea con il *tenor* dei prodotti a termine, in aggiunta ad allocazioni giornaliere e infra-giornaliere. Ciò potrebbe lanciare l'Italia anche come precursore e guida per nuovi meccanismi di *flexibility offering* (seconda novità), in un periodo in cui i servizi di flessibilità (quali gli stoccaggi) sembrano avere sempre meno *market appeal*.

## MA QUALI COSTI E BENEFICI PER IL SISTEMA?

La media degli ultimi quattro anni termici (AT) del differenziale PSV-TTF è stata circa 2.1 €/MWh, che riflette il costo del trasporto dal nord Europa al PSV. Tale *spread* si traduce in circa 1.4 miliardi di euro/anno di costo per l'intero sistema energetico italiano, su base storica.

L'utilizzo del Corridoio permetterebbe l'accesso a capacità non utilizzata (a causa di posizioni dominanti e/o poca trasparenza del tratto di trasporto internazionale), e *load factor* di Gries più elevati se il differenziale è tale da recuperare almeno i costi variabili di trasporto al PSV (a oggi pari circa a 0.7 €/MWh).

Dunque l'introduzione del Corridoio potrebbe comportare una riduzione dello *spread* sino ai soli costi variabili, se la fonte marginale fosse l'import da Gries e se la partecipazione al bando del Gestore trovasse una forte adesione tra i titolari dei contratti di trasporto sul tratto.

L'implementazione del Corridoio risulterebbe sostenibile predisponendo un recupero dei costi sostenuti dal Gestore (stimati a circa 370 milioni di euro/anno), e non coperti dalla successiva vendita dei prodotti *bundled*, attraverso una componente tariffaria aggiuntiva applicata ai volumi prelevati alla rete. Dunque il consumatore finale sosterebbe i costi di questo strumento in modo proporzionale ai propri consumi.

In questo modo, mantenendo le condizioni di mercato immutate rispetto agli anni passati, il beneficio che ne deriverebbe sarebbe comunque in una riduzione del differenziale di prezzo PSV-TTF maggiore dell'incremento tariffario, essendo esso distribuito su circa il triplo dei volumi importabili da Gries.

Tuttavia potrebbe esserci un rischio di sovradimensionamento del Corridoio (acquisto da parte del Gestore di un eccesso di capacità, che resterebbe non utilizzata perché non necessaria per il mercato italiano) che rischierebbe di essere un ennesimo aggravio tariffario sul consumatore finale.

Nell'estrema ipotesi in cui il Gestore acquisti tutta la capacità di trasporto a Passo Gries, e che essa non sia poi conferita agli *shipper* nemmeno tramite aste *short-term*, tutto il costo di acquisto sarebbe ribaltato in tariffa con un aggravio al più di circa 0.5 €/MWh. L'effetto atteso è tuttavia che lo *spread* si riduca mediamente dagli attuali 2.1 €/MWh fino al livello che copre solo i costi variabili. Il beneficio complessivo sul sistema Italia sarebbe quindi di circa 1 €/MWh. Se si tiene conto anche del valore del *Reset Option*, ossia che il Corridoio sostituisca capacità di trasporto già sottoscritta ad altri *entry-point* e dunque gli *shipper* siano rimborsati perché mutate le condizioni di mercato, sul sistema graverebbe un ulteriore costo (da REF-E stimati tra 150 e 200 milioni €/anno) da sostenere solo fino al AT19 (fine della capacità pluriennale) che aggraverebbe la nuova componente tariffaria di ulteriori 0.2 - 0.3 €/MWh.

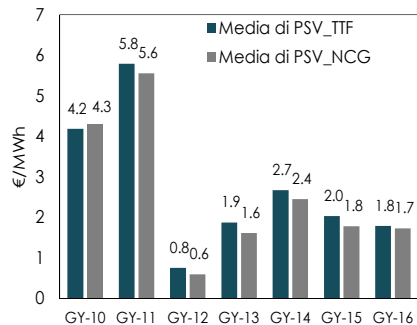
Il beneficio economico finale che ne deriverebbe varrebbe dunque tra 0.7-0.8 €/MWh rispetto all'*as-is*, ma solo se si ipotizzano le medesime condizioni di mercato degli anni passati (flessibilità garantita da import *spot* da Gries/Tarvisio e mercato nord-europeo esportatore netto) con un rischio di dipendenza crescente dai flussi russi.

## CORRIDOIO DELLA LIQUIDITÀ: CHIAVE DI UNA NUOVA STRATEGIA ENERGETICA?

L'introduzione del Corridoio della Liquidità, potrebbe avere dei risvolti positivi: esso aggiungerebbe flessibilità di approvvigionamento, garantendo l'accesso a rotte fino a oggi limitate a pochi soggetti dominanti, anche in difesa di una maggiore competitività e trasparenza. Inoltre è da sottolineare il carattere innovativo della proposta che potrebbe essere vista anche come strumento precursore di un nuovo disegno di mercato europeo, necessario in vista della scadenza di contratti di approvvigionamento e di trasporto pluriennali, i quali continuano a pesare notevolmente sui bilanci degli *shipper* e che, per questo, difficilmente saranno rinnovati dai *midstreamer* su base *medium* e *long-term*, alle condizioni attuali. In questo contesto più ampio, l'Italia potrebbe proporsi come sperimentatore di nuove proposte di *market design* proprio con questo progetto pilota.

D'altro canto tanti punti risultano critici e non convincono pienamente, soprattutto su: come si spingerebbe questa proposta con l'evoluzione del mercato gas europeo e

FIGURA 1. EVOLUZIONE STORICA DELLO SPREAD ITALIA - NORD EUROPA (€/MWh)



Fonte: Albasoluzioni

globale, come e se è stata affrontata in ambito europeo tale proposta (la Commissione Europea potrebbe valutarla come aiuto di stato ad operatori che detengono capacità di lungo termine), come avverrebbe operativamente il coordinamento tra i diversi TSO della catena e che discussioni si aprirebbero o sono state aperte con gli enti europei (ACER in primis).

Basandoci su quanto trasmesso dai promotori, tale proposta apre sicuramente nuove prospettive per il nostro Paese, tuttavia da sola non può essere la chiave di una nuova strategia energetica nazionale: un'attenta e contestuale valutazione del mercato del gas europeo e globale conduce infatti a ritenere che tale strumento possa garantire una competitività relativa del mercato Italiano ma non in senso assoluto.

Basti pensare che sui mercati nord-europei, già pressati dalla riduzione della produzione olandese e della North Continental Shell (NCS), questo strumento si tradurrebbe, potenzialmente, in una domanda addizionale di circa 18 Gmc/a, che a oggi non sarebbe possibile soddisfare con "risorse" europee. Ciò creerebbe una pressione rialzista notevole sul TTF, e di conseguenza sul PSV, e aumenterebbe la dipendenza europea dal gas russo, unica alternativa ragionevole dal mercato NCG e TTF.

Dunque in questo scenario di mercato, il Corridoio della Liquidità è un possibile strumento promotore di maggiore competitività e di nuovi meccanismi di *offering* di capacità i quali, seppur cruciali per la sicurezza e la diversificazione di approvvigionamento, saranno di scarso interesse una volta scaduti i contratti di lungo termine. Tuttavia è difficile ritenere che questo strumento da solo possa salvaguardare l'ottimo per il nostro sistema. I dibattiti avviati sulla rigassificazione e sull'accesso non a tariffa, in ambito nazionale, e sui futuri possibili criteri di allocazione delle capacità strategiche che nutrono scarso *market appeal*, potrebbero essere la reale chiave che accompagna un progetto di sviluppo energetico atto a conciliare ambizioni e nuove evoluzioni del mercato globale, scardinando così anche l'idea usuale di un'Italia *follower* dei nostri vicini.

A prescindere dunque dalla precarietà del nuovo scenario politico la complessità e la rilevanza della proposta del Corridoio fanno dubitare sull'attuabilità a breve della soluzione. Tuttavia instabilità e riassetto governativi non dovrebbero ostacolare e minare strumenti atti allo sviluppo energetico ed economico della nostra nazione, indipendenti dallo schieramento politico, se proposti e ideati nell'interesse e nella difesa delle concorrenzialità del nostro Paese e diversificazione europea di approvvigionamento.