

**Spett.le**

**Ministero dello Sviluppo Economico**

Via Molise, 2  
00187 Roma

C.A. Ing. Gilberto DIALUCE  
Direttore Generale

Direzione Generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture energetiche

*Invio tramite posta elettronica*

Bruxelles, 1 Marzo 2017

**Oggetto:** riflessioni EFET in merito al progetto di 'corridoio della liquidità'

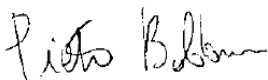
Egregio Direttore,

facendo seguito all'incontro tenutosi in data 20 Gennaio, desideriamo con questa lettera fornire ulteriori osservazioni ed analisi circa il progetto ministeriale denominato 'Corridoio della liquidità'.

Ringraziando per l'opportunità offerta, EFET ribadisce la propria piena disponibilità ad approfondire ogni tematica inerente il presente progetto e, più in generale, gli aspetti d'interesse per il settore energetico.

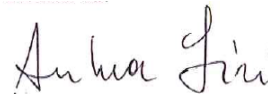
L'occasione ci è gradita per porgerLe i nostri migliori saluti.

Pietro Baldovin



Segretario EFET Task Force Italia

Andrea Siri



Chairman EFET Task Force Italia

## ALLEGATO

### Introduzione

Per quanto dai noi compreso, l'obiettivo di policy alla base del progetto di "corridoio della liquidità" è quello di ridurre i prezzi del gas per i clienti finali italiani; secondo le analisi del MiSE lo spread di mercato TTF-PSV è dovuto alla frequente mancata allocazione da parte del TSO svizzero FluxSwiss di capacità di breve periodo (day-ahead, within-day) sul gasdotto Transitgas, che verrebbe venduta unicamente come capacità interrompibile secondo modalità e a prezzi poco prevedibili. A tale problema, ci sembra di capire, si ovvierebbe attraverso il riacquisto, da parte di un soggetto regolato, di capacità di trasporto fisica dall'*hub* TTF al Punto di Scambio Virtuale (PSV), attualmente detenuta da uno o più Shippers. Tale capacità verrebbe poi rivenduta da tale soggetto su base giornaliera, per mezzo di un'asta con prezzo di riserva pari o superiore ai costi variabili di trasporto.

Di seguito, abbiamo elaborato le nostre riflessioni circa la proposta.

### Analisi spread TTF-PSV e analisi costi/benefici della proposta

EFET ritiene importante svolgere preventivamente un'attenta e trasparente analisi dei costi/benefici del progetto in discussione. In prima battuta andrebbe analizzata la rilevanza del problema, poichè il nostro punto di partenza consiste nel ritenere che il PSV sia oggi un *hub* sostanzialmente liquido. Questo, a nostro avviso, porrebbe in secondo piano la rilevanza dello spread tra l'*hub* TTF e il PSV.

Grazie anche allo sviluppo del *trading* al PSV, nel corso degli anni tale differenziale si è, infatti, considerevolmente assottigliato e, dipende da diversi fattori non riconducibili ai soli costi di trasporto.

Tra l'altro, ci teniamo a precisare che, da un punto di vista puramente commerciale, lo spread di riferimento dovrebbe essere quello tra l'*hub* NCG e il PSV piuttosto che quello con l'*hub* TTF, in quanto la maggior parte del gas in ingresso in Svizzera proviene, appunto, dall'*hub* tedesco. Ci risulta, infatti, che la stessa Fluxswiss prezzerebbe la capacità day-ahead interrompibile offerta sulla base dello spread NCG-PSV.

In ogni caso, per una prima analisi interna e seguendo la linea di pensiero e le indicazioni condivise dal MiSE abbiamo elaborato i valori di riferimento della attuale proposta.

- 1) **Spread TTF-PSV:** per il periodo compreso tra il 1 agosto 2012 ed il 31 dicembre 2016, il puro differenziale medio di mercato (quotazioni spot ICIS Heren) è di circa 1,75 €/MWh.
- 2) **Costo catena logistica dall' *hub* TTF al PSV:**
  - a. *Costo capacità senza Transitgas:* il costo di trasporto sulla dorsale TTF-PSV, al netto del costo di Transitgas, potrebbe attestarsi sui 2 €/MWh; di questi,

- 1,3 €/MWh sarebbero di costi fissi, mentre la componente di trasporto variabile relativa al sistema italiano ammonterebbe a circa 0,7 €/MWh;
- b. *Costo di trasporto Transitgas*: per quanto concerne la capacità allocata sul Transitgas, abbiamo preso a riferimento il prezzo di riserva pubblicato per l'asta di Marzo 2017, il cui valore corrisponde a circa 1 €/MWh;
  - c. Il valore complessivo della catena di trasporto sulla tratta TTF-PSV relativamente ai costi fissi ammonterebbe quindi a circa 2,3 €/MWh.

Ciò premesso, a nostro giudizio, è evidente che il beneficio netto per il sistema (clienti finali e mercato) sarebbe limitato e soprattutto di natura incerta, poiché il valore dello spread TTF-PSV (circa 1,75 €/MWh) appare già notevolmente “dissociato” rispetto al costo effettivo della catena logistica (circa 2,3 €/MWh). E' quindi evidente che eventuali riduzioni del costo della capacità non implicano automaticamente una corrispondente riduzione dello spread effettivo di mercato, essendo quest'ultimo già oggi legato a dinamiche differenti e non totalmente legate ai puri costi.

Nel complesso pertanto, considerati anche i costi certi a carico del sistema che tale soluzione comporterebbe, dubitiamo che gli eventuali benefici, dimostrati comunque limitati ed incerti, possano comunque giustificare la messa in atto di un progetto complesso con potenziali ricadute negative sul sistema del mercato del gas italiano.

### **L'applicazione dei codici di rete europei come prima risposta al problema**

Stanti le attuali regole europee, a nostro avviso, qualora si evidenziasse un problema di congestione commerciale su una specifica rotta, sarebbe innanzitutto indispensabile dialogare con il gestore di tale rotta, nella fattispecie FluxSwiss, affinché esso si conformi alle regole poste nei Codici di Rete Europei in materia di meccanismi di allocazione della capacità (Capacity Allocation Mechanisms – CAM Network Code) e di gestione delle congestioni (Congestion Management Procedures – CMP). Un primo livello di interlocuzione dovrebbe comunque essere mirato ad aumentare il livello di trasparenza in merito alla disponibilità ed alle tariffe applicate alla capacità stessa.

Sarebbe, in secondo luogo, auspicabile, verificare, in collaborazione con il regolatore svizzero, l'assenza di comportamenti anti-competitivi che impediscano un uso efficiente delle capacità rilevanti. In particolare, sembrerebbe che il problema di “congestione contrattuale” risieda nel mancato uso e rilascio della capacità di trasporto di lungo termine. Considerando che il costo di capacità risulta un costo “affondato” per i soggetti detentori di tale capacità, si dovrebbe, innanzitutto, valutare come mai lo spread non sia già pari al costo variabile.

EFET é disponibile a fornire il suo apporto al fine di sensibilizzare le istituzioni interessate affinché il problema possa essere risolto in maniera strutturale.

### **Implicazioni e potenziali effetti distorsivi del ‘corridoio’**

Da un punto di vista di politica energetica e di *market design*, EFET ritiene che una misura come quella proposta dal MiSE avrebbe effetti controproducenti sul grado di affidabilità del PSV quale riferimento di prezzo del mercato all'ingrosso italiano. L'introduzione di misure di politica energetica estemporanee che modifichino in maniera imprvvisa ed amministrata la formazione dei prezzi al PSV, scoraggerebbe gli operatori italiani ed esteri dall'utilizzo di tale indice quale riferimento contrattuale per la negoziazione di gas naturale a breve e lungo termine.

Un meccanismo applicato unicamente su un'unica rotta avrebbe effetti distorsivi della concorrenza tra soggetti importatori, ed in particolare sarebbe fortemente discriminatorio per i soggetti titolari di contratti di trasporto di lungo termine su altri punti di ingresso (Tarvisio, Mazara del Vallo e Gela), per certi versi resi storicamente necessari proprio dall'indisponibilità di capacità sulla rotta svizzera.

Senza tendenzialmente portare vantaggi certi in termini di materiale riduzione di prezzi all'hub, tale sbilanciamento nell'assetto competitivo potrebbe addirittura disincentivare le importazioni sugli altri punti di ingresso meno competitivi; tali conseguenze sui flussi fisici implicherebbero rischi concreti per il bilanciamento della domanda giornaliera del sistema, specialmente nel periodo invernale quando, come dimostrato dalla recente attivazione del livello di allarme ai sensi del Piano di Emergenza, tutte le fonti di importazioni sono fondamentali per la copertura della domanda di gas in Italia.

Un ulteriore effetto negativo, non trascurabile, riguarderebbe l'impatto sui consumatori finali che assorbirebbero dei costi di sistema a fronte di discutibili e, a nostro avviso, incerti effetti positivi sui prezzi all'*hub* italiano.

Alla luce di quanto argomentato si ritiene che l'obiettivo di una più forte convergenza tra il riferimento di prezzo del gas in Italia con quello dei mercati nord europei possa essere piuttosto perseguito attraverso l'aumento della diversificazione delle fonti, presupposto per rendere l'Italia paese di transito del gas verso l'Europa.

A tali considerazioni sulle conseguenze distorsive del meccanismo, si dovrebbero poi aggiungere le questioni di natura operativa con cui il soggetto regolato (es. SNAM Rete Gas), preposto all'acquisto e rivendita su base spot della capacità, dovrebbe confrontarsi. Andrebbe pertanto considerato ed esplicitato il ruolo di tale soggetto nel processo di nomina e il rapporto con le procedure di congestion management previste dal regolatore italiano (*day-ahead use it or lose it*) in applicazione del regolamento europeo CMP. Tutto questo ad oggi, visti i limitati dettagli contenuti nella proposta, è, tuttavia, di difficile valutazione. Infine, il meccanismo rappresenterebbe un unicum nel contesto europeo in controtendenza rispetto al processo di armonizzazione che mira alla costruzione di un mercato europeo il più omogeneo ed integrato possibile.

## **Conclusioni**

Le nostre prime analisi suggeriscono che il progetto di “corridoio della liquidità” sul gasdotto Transitgas porterebbe ad un eventuale beneficio netto per il sistema (clienti finali e mercato) di natura incerta, a fronte di costi certi e non trascurabili oltre che di potenziali ricadute negative (anche transfrontaliere) sul sistema del mercato del gas e sulla formazione dei prezzi al PSV.

Inoltre, abbiamo evidenziato come tale meccanismo applicato esclusivamente su un canale di importazione avrebbe effetti distorsivi della concorrenza tra soggetti importatori. **Tali evidenze dovrebbero, a nostro giudizio, indurre ad ulteriori riflessioni circa la reale valenza ed efficacia di un progetto di tale complessità.** EFET rimane comunque disponibile ad un ulteriore confronto di approfondimento circa l’analisi messa a disposizione.

A nostro avviso, esistono delle misure alternative – e più pro-competitive – per raggiungere l’obiettivo proposto. EFET, in quanto associazione, al momento non è nella posizione di fornire un contributo esteso a riguardo, il quale richiederebbe comunque un’attenta ed approfondita analisi dei problemi e delle possibili soluzioni. Oltre che esercitare pressione sul TSO svizzero affinché vengano applicati i Network Code CAM e CMP, qualora si verificassero situazioni di congestione contrattuale, riteniamo che la prima soluzione debba basarsi sulle misure già previste dalla normativa o già oggetto di discussione con l’Autorità. Ci riferiamo innanzitutto alle flessibilità aggiuntive che potrebbe portare al sistema l’introduzione dei servizi di bilanciamento previsti dal Network Code Balancing.

Soluzioni come il prospettato “corridoio della liquidità” potrebbero in caso essere valutate – con un orizzonte temporale a lungo termine – a livello europeo ed in concerto con la Commissione Europea, in ogni caso facendo seguito a un processo di consultazione pubblica. A tal proposito suggeriamo di inquadrare un eventuale progetto nell’ambito delle evidenze che emergeranno dallo studio della Commissione Europea denominato “Quo Vadis”, relativo al disegno del mercato europeo del gas, il quale si propone di analizzare l’efficacia dell’attuale quadro normativo in materia di energia.

## **ENGLISH VERSION**

### **Introduction**

As far as EFET understands, the policy objective behind the ‘corridoio della liquidità’ project is to lower gas prices for Italian final customers: according to MiSE’s analysis, the TTF-PSV spread is due to the frequent lack of allocation by the Swiss TSO Fluxswiss of firm short term capacity (day-ahead, within-day) on the Transitgas pipeline, that would be sold only as interruptible under opaque modalities and non-predictable prices. In order to tackle this issue, we understand that a regulated subject (i.e. SNAM or any other subject with access to compensation mechanisms) would buy back physical transportation capacity from hub TTF to PSV currently owned by one or more shippers. The same regulated subject would then sell it on spot basis via auctions with a reserve price at least equal to or above variable costs.

Below, we have elaborated our reflections over the proposal.

### **Analysis of the TTF-PSV spread and cost-benefit analysis of the proposal**

EFET believes that a careful and transparent cost/benefit analysis should be undertaken upstream. In the first instance, the extent of the problem should be analyzed, as our starting point is the belief that the PSV is now a substantially liquid hub. In our view this should overshadow the relevance of the spread between the TTF hub and the PSV.

Thanks also to the development of trading at the PSV over the years, this differential has in fact considerably shrunk and it depends on many more factors than just transportation costs.

Moreover, we underline that from a commercial point of view, it is the NCG-PSV spread that should be taken into account rather than the TTF-PSV one, as we understand that most of the gas flowing into Switzerland actually comes from the German hub. In our understanding, even Fluxswiss prices its day-ahead interruptible capacity products on the basis of the NCG-PSV spread.

In any case, following the line of reasoning of MiSE and based on the indications received, we have elaborated the reference values of the current proposal:

1. **Pure average market spread TTF-PSV:** the pure average differential (spot prices ICIS Heren) for the period between 1 August 2012 and 31 December 2016 was around € 1.75 €/MWh.
2. **Cost of the logistical supply chain from the TTF hub to the PSV:**
  - a. Cost of the capacity without Transigas: transportation cost on the TTF-PSV route, without considering Transigas costs, could be around 2 €/MWh; of these, fixed cost would amount to 1.3 €/MWh, while variable transportation cost related to the Italian system would be equal to about 0.7 €/MWh;
  - b. Transigas transportation cost: regarding capacity allocated on Transigas, we took into consideration the reserve price published for the auction for March 2017, i.e, 1 EUR/MWh;
  - c. The overall transportation fixed costs on the TTF-PSV route would then roughly amount to 2.3 €/MWh.

That said, in our view it is clear that the net benefit for the system (end customers and market) would be very limited and most of all uncertain, as the value of the market spread TTF-PSV (1.75 EUR/MWh) is already considerably dissociated from the effective cost of the logistical chain (about 2.3 €/MWh). It should be then clear that possible reductions in the transportation capacity costs, do not automatically imply a correspondent reduction of the market spread, as nowadays this is already linked to different dynamics which are not fully linked to plain costs.

Overall, considering also the given costs charged on the system that such a solution would entail, we doubt that the potential benefits may justify the implementation of a complex project with potential negative impacts on the whole Italian gas market system.

### **The application of European Network Codes shall be the first solution**

According to European regulations, in our view whether there is the need to tackle a problem of commercial congestion on a specific route, the first solution should consist in entering into dialogue with the relevant pipeline operator, in this case Fluxswiss, to make sure it complies with the rules laid down in the European Network Codes on the Capacity Allocation Mechanisms (CAM Network Code) and on the Congestion Management Procedures – (CMP Network Code). A first level dialogue should nonetheless aim to increase the level of transparency with regard to the availability and tariffs applied to the capacity.

Second, it would be beneficial to verify, in cooperation with the Swiss regulator, the absence of anti-competitive practices which prevent the efficient use of available capacity. In particular, it seems that the problem known as ‘contractual congestion’ lies with the lack of use and release of the long-term transportation capacity. Considering that for these capacity holders this is a "sunk" cost, it should, first of all, be assessed the reason why the TTF-PSV spread is not already equal to the variable cost.

EFET is available to provide its contribution in raising awareness so that the relevant institutions can solve the problem in a structural manner.

### **Implications and potential distortions of the corridor**

From an energy policy and market design point of view, EFET believes that a measure such as that proposed by the MiSE would have counterproductive effects on the reliability of the PSV, as price reference of the Italian wholesale gas market. The introduction of unexpected energy policy measures forcing a sudden and administered alteration of the price formation at PSV discourage Italian and foreign market participants from using this index as a contractual reference for natural gas trading in the short and long term.

Without bringing sure benefits in terms of material reduction of the hub prices, this disequilibrium in the competitive structure could even discourage imports from other more expensive entry points. These consequences on physical flows would entail a concrete risk in terms of coverage of the daily demand and system balancing, especially during the winter when, as demonstrated by recent activation of the alarm level in accordance with the Emergency Plan, all import sources are essential to cover the demand for gas in Italy.

A further, not negligible, negative effect would concern the impact on end-users who would absorb the system costs in the face of questionable and, in our opinion, uncertain positive effects on the Italian hub prices.

In light of the above arguments, we believe that the goal of greater convergence between the reference gas price in Italy with that of northern European markets, can be pursued through



increased diversification of sources, which is a prerequisite assumed to make Italy a transit country of gas towards Europe.

To these considerations on the distortive effects of the mechanism, one should add the operational issues that the regulated subject (eg. SNAM Rete Gas), responsible for the purchase and resale of capacity on a spot basis, would deal with. It should therefore be clarified the role this subject in the nomination process and the relationship with the congestion management procedures provided for by the Italian regulator (day-ahead use it or lose it) in application of the European CMP Regulation. To date, given the limited information contained in the proposal, all of this is yet difficult to assess. Finally, the mechanism would be unique in the European context, in contrast to the harmonization process which aims to build a European homogenous and integrated market.

## **Conclusions**

Our initial analysis suggests that the draft project of a 'liquidity corridor' on the Transitgas pipeline would result in uncertain net benefits for the overall system (end-customers and market) in spite of definite costs and potential negative impacts on the gas market system and price formation at PSV. In addition, we have highlighted that this mechanism, applied solely on one route, would distort competition between gas importers. **These findings should in our opinion lead to further reflection about the real value and effectiveness of a project of such complexity.** EFET remains available for further dialogue and discussion regarding the analysis provided.

In our view, there are alternative and more pro-competitive measures to reach the given 'policy target'. EFET, as an association, is currently not in the position to provide any in-depth contribution, as this would require a careful and thorough analysis of the problems and possible solutions. Apart from putting pressure on the Swiss TSO to apply the CAM and CMP Network Codes, in case of contractual congestions, we believe that the first solution could be found on those measures that are already required by law or that are under discussion with the Authority. We are referring primarily to the additional flexibility that the introduction of the system balancing services provided by the Network Code Balancing could bring.

Solutions like the proposed 'liquidity corridor' may still be implemented in the long-term at European level and in concert with the European Commission, in any case followed by a thorough public consultation process. In this regard, we suggest to frame the solution under the evidence emerging from the study of the European Commission called 'Quo Vadis' about the European gas market design, which aims to analyse the efficacy of the current energy regulatory framework.