



SNAM RETE GAS

OSSERVAZIONI AL
DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
n.378/2015/R/GAS DEL 23 LUGLIO 2015

"REGIME DI INCENTIVAZIONE DEL RESPONSABILE DEL BILANCIAMENTO"



1. OSSERVAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione *"Regime di incentivazione del responsabile del bilanciamento"* (DCO 378/2015/R/GAS), predisposto dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (di seguito: l'Autorità) in data 23 luglio 2015. Di seguito si riportano le considerazioni generali rimandando ai successivi paragrafi le risposte ai singoli quesiti.

In linea generale, si ritiene che un corretto disegno del meccanismo di incentivazione debba consentire all'impresa di trasporto di poter beneficiare delle azioni intraprese per favorire il miglioramento delle proprie prestazioni. La possibilità per un soggetto regolato di poter conseguire un ricavo incrementale in relazione alla qualità del servizio erogato costituisce di per sé il principale stimolo a mettere in atto tutte le azioni possibili per il continuo miglioramento delle proprie performance rispetto a quelle storicamente conseguite. In tal senso un meccanismo di incentivazione potrebbe al limite escludere la necessità di prevedere penalizzazioni, che in ultima analisi risulterebbero riconducibili a situazioni al di fuori del controllo dell'impresa di trasporto e sulle quali la stessa non ha leve per porvi rimedio. Sulla base di tali considerazioni in altri sistemi sono stati definiti meccanismi di incentivazione asimmetrici che prevedono la limitazione di possibili penalizzazioni attraverso la fissazione di *floor* opportunamente dimensionati. Con tale spirito è stata elaborata la proposta di meccanismo di incentivazione trasmessa a codesta Autorità con comunicazioni AFFREG/Prot. 341 del 10 ottobre 2014 e AFFREG/Prot. 393 del 5 dicembre 2014, che viene qui interamente richiamata.

Per contro, quanto proposto nel documento di consultazione (con particolare riferimento ai parametri rispetto cui valutare le performance) non appare coerente con il principio richiamato dalla stessa Autorità secondo cui il meccanismo di incentivazione dovrebbe essere disegnato in modo da indurre miglioramenti rispetto alle performance attuali e da penalizzare eventuali peggioramenti. L'applicazione della funzione incentivo e dei target proposti per la previsione della domanda infatti, ove venissero replicati i risultati storicamente conseguiti negli anni passati, comporterebbero una costante penalizzazione per l'impresa di trasporto per importi compresi tra i 15 e i 25 milioni di euro circa. Sulla base delle considerazioni sopra riportate, ove l'Autorità ritenga opportuno mantenere la struttura del meccanismo di incentivazione proposta



nel documento di consultazione si ritiene che i parametri target e i valori di penalità debbano essere ri-definiti prevedendo l'introduzione di un limite alle penalizzazioni giornaliere per errori superiori al 6%. Si evidenzia infatti come un incremento delle penalità oltre una certa soglia non rappresenti un incentivo al miglioramento della performance (come invece avviene per il premio) in quanto l'impresa già si porrebbe come obiettivo il raggiungimento di errori al di sotto del valore di riferimento. Al contrario l'assenza dell'introduzione di un limite potrebbe portare alla condizione paradossale per cui nel caso si verificasse un errore molto elevato in uno o pochi giorni dell'anno (per motivi al di fuori del controllo del trasportatore) verrebbero vanificati tutti gli sforzi messi in atto per il raggiungimento di performance di ottima qualità nei restanti giorni dell'anno, snaturando il meccanismo di incentivazione che di fatto si configurerebbe come un obbligo a centrare la previsione. Si segnala inoltre come un eventuale miglioramento delle performance oltre i valori storicamente conseguiti richieda la valutazione dei potenziali ulteriori margini di ottimizzazione dei processi e dei sistemi ed eventualmente una loro modifica/sostituzione, che possono risultare di non immediata applicazione. Inoltre si evidenzia come risulti necessario tenere opportunamente conto nella definizione delle performance che si intende incentivare di quali siano gli aspetti effettivamente migliorabili da parte dell'impresa di trasporto e sterilizzare quelli al di fuori del suo controllo e su cui non dispone di leve operative.

Con riferimento all'incentivo proposto per la qualità della previsione si segnala come, in un contesto di crescente volatilità della domanda gas (anche in relazione allo sviluppo delle fonti rinnovabili) e di cambiamenti climatici sempre più imprevedibili rispetto ai decenni passati, il mantenimento in futuro dei valori di performance attuali potrebbe costituire un obiettivo sfidante già di per sé. In particolare, si evidenzia come i consumi termoelettrici siano caratterizzati da forti variazioni nel corso del giorno gas rispetto ai valori programmati il giorno precedente in funzione dell'intermittenza nella produzione da fonti rinnovabili e delle scelte operate dagli operatori commerciali. Non si ritiene pertanto opportuno che l'impresa di trasporto possa essere penalizzata in caso di errori non dipendenti dal proprio operato e rispetto alle quali non dispone di adeguata visibilità nonché di leve per porvi rimedio. Al fine di sterilizzare tali effetti si propone di prevedere che nel calcolo della performance il valore consuntivato dei quantitativi complessivamente riconsegnati sia corretto della differenza tra i consumi previsti per il settore termoelettrico nel giorno G-1 (determinati convertendo in consumi di gas i dati di produzione forniti da TERNA) ed i valori di consumo effettivamente



consuntivati per tale settore. Si segnala in particolare come l'orario di riferimento delle previsioni rispetto cui valutare la performance risulta particolarmente rilevante ai fini di poter ricevere da TERNA i dati relativi al settore termoelettrico. Nella prospettiva di una evoluzione del sistema di bilanciamento coerente con le disposizioni del codice europeo (che pone la responsabilità del bilanciamento prioritariamente in capo agli utenti), si ritiene opportuno valutare ai fini della definizione dell'incentivo le previsioni di domanda messe a disposizione degli utenti con la pubblicazione delle ore 15.00 - ossia prima dei processi di allocazione della capacità *day-ahead* e dei successivi processi di rinomina - che appaiono più funzionali agli obiettivi sottostanti la pubblicazione del dato, oltre a consentire di considerare ai fini della previsione i dati ricevuti da TERNA per il settore termoelettrico.

Anche in relazione al meccanismo di incentivazione proposto relativamente all'efficienza delle azioni di compravendita del trasportatore sul mercato del bilanciamento in termini di prezzi di acquisto e vendita, si ritiene il target previsto dall'Autorità eccessivamente sfidante rispetto alle evidenze disponibili dai dati del mercato. Va infatti rilevato che lo scostamento medio tra prezzi di remunerazione e prezzi sbilanciamento si è attestato nell'ordine del 4,7% (leggermente superiore al 4,5% indicato nel documento di consultazione) pur includendo tutti i giorni dove il G-1 non è stato attivato. Inoltre va segnalato come risulti ragionevole aspettarsi un graduale adeguamento degli utenti alle disposizioni del codice europeo e quindi un progressivo adeguamento dei prezzi di offerta delle risorse di bilanciamento a quelle del mercato infra-giornaliero. Alla luce delle considerazioni sopra esposte si ritiene che almeno in prima applicazione il target di performance base debba essere fissato al 5%. Per le stesse motivazioni espresse per l'incentivo sulla previsione della domanda si ritiene necessario prevedere l'introduzione di un limite alle penalizzazioni giornaliere per errori superiori al 6% anche per il meccanismo sull'efficienza delle azioni di compravendita.

Tenuto conto di quanto sopra e delle considerazioni formulate nelle risposte agli spunti di consultazione si propone che i meccanismi di incentivazione prevedano un *floor* complessivo che non comporti penalizzazioni superiori a 5 milioni di euro/anno (di cui 1,5 milioni riferiti alla qualità di previsione della domanda e 3,5 milioni di euro in relazione ai prezzi di acquisto/vendita sul mercato del bilanciamento), ritenuto un



valore già molto significativo in relazione ai meccanismi di incentivazione prospettati, anche alla luce delle esperienze in altri paesi europei.

Si ritiene che l'introduzione di un sistema di incentivazione di durata pluriennale sia appropriato per consentire all'impresa regolata, una volta definiti i target da raggiungere, l'adozione delle azioni e la realizzazione degli investimenti funzionali al loro raggiungimento. In tale prospettiva, si ritiene che gli schemi di incentivazione debbano essere definiti per durate coerenti con i periodi di regolazione come ad esempio adottato nel sistema inglese. Si ritiene inoltre opportuno prevedere che tali meccanismi siano definiti con adeguato anticipo prevedendone comunque l'applicazione a partire dall'avvio nuovo regime di bilanciamento. Stante la prima introduzione e applicazione di tali meccanismi di incentivazione nel sistema italiano, si ritiene di poter prevedere un eventuale adeguamento di tali meccanismi una volta verificati i primi risultati derivanti dalla loro applicazione.

Con riferimento alla possibile introduzione di meccanismi di incentivazione su altri aspetti connessi al nuovo regime di bilanciamento si condivide la proposta dell'Autorità di acquisire ulteriori elementi con particolare riferimento al disegno dell'incentivo da applicare alla variazione del line-pack, anche alla luce delle scelte che potranno essere operate nell'ambito dell'implementazione del codice di bilanciamento europeo. In tale prospettiva si riconferma la disponibilità della scrivente Società a fornire tutti gli approfondimenti ritenuti necessari al fine della predisposizione di un appropriati meccanismi.

Infine, si evidenzia come Snam Rete Gas accolga con favore la proposta dell'Autorità di introdurre meccanismi volti ad incentivare comportamenti virtuosi da parte dell'impresa di trasporto nello svolgimento delle attività funzionali al bilanciamento del sistema. In tale prospettiva, in coerenza con quanto già adottato sia nella distribuzione gas che nella trasmissione elettrica, si auspica che l'adozione di meccanismi virtuosi di incentivazione che prevedano la possibilità del conseguimento di premi/penalità in relazione alle performance conseguite possa essere estesa anche alla disciplina della Qualità del Servizio per il trasporto gas (che attualmente prevede solamente penalità a carico dell'operatore, laddove non siano rispettati i livelli di servizio pre-fissati dalla regolazione).



2. OSSERVAZIONI AL DCO 378/2015/R/GAS

2.1 Incentivi al miglioramento della qualità delle informazioni

S.1 Si condivide la scelta di includere nell'ambito dell'incentivazione anche le previsioni di consumo dei punti direttamente allacciati alla rete di trasporto, a costo di una eventuale maggiore tolleranza nella prestazione target da raggiungere?

La scelta di includere nell'ambito del meccanismo di incentivazione della domanda la totalità dei prelievi e quindi anche le previsioni di consumo dei punti direttamente allacciati alla rete di trasporto (sia industriali che termoelettrici) non si ritiene condivisibile.

Se da un lato si ritiene appropriato che l'impresa di trasporto continui a pubblicare la previsione della totalità dei prelievi, in quanto tale informazione risulta funzionale ad evidenziare i fabbisogni complessivi del sistema, dall'altro si ritiene opportuno prevedere che la performance dell'impresa di trasporto venga valutata esclusivamente in relazione alla domanda del mercato civile ed industriale, escludendo dalle valutazioni il mercato termoelettrico. Va infatti sottolineato come tale settore - con volumi peraltro molto significativi - risulti caratterizzato da una sempre maggiore volatilità e imprevedibilità. I consumi termoelettrici possono subire forti variazioni nel corso del giorno gas rispetto ai valori programmati il giorno precedente in funzione dell'intermittenza nella produzione da fonti rinnovabili e delle scelte operate dagli operatori commerciali. Non si ritiene pertanto condivisibile che l'impresa di trasporto possa essere penalizzata in caso di errori non dipendenti dal proprio operato e rispetto alle quali non dispone di adeguata visibilità nonché di leve per porvi rimedio.

Al fine di sterilizzare tali effetti si propone di prevedere che nel calcolo della performance il valore consuntivato dei quantitativi complessivamente riconsegnati sia corretto della differenza tra i consumi previsti per il settore termoelettrico nel giorno G-1 (determinati convertendo in consumi di gas i dati di produzione forniti da TERNA) ed i valori di consumo effettivamente consuntivati per tale settore. Ai fini della verifica e del calcolo dell'incentivo Snam Rete Gas provvederà a dare opportuna evidenza dei rispettivi valori. Si segnala in particolare come l'orario di riferimento delle previsioni



rispetto cui valutare la performance risulta particolarmente rilevante ai fini di poter ricevere da Terna i dati relativi al settore termoelettrico.

Sempre con riferimento alla misura della performance va inoltre segnalato come nella determinazione della prestazione soggetta ad incentivazione debbano essere confrontati i valori di previsione rispetto ai volumi complessivamente riconsegnati.

Come peraltro evidenziato dalla stessa Autorità, ove venisse mantenuto come riferimento il valore complessivo della domanda, si ritiene tuttavia necessario individuare dei meccanismi che consentano di sterilizzare gli errori connessi alla domanda termoelettrica eventualmente prevedendo obiettivi target di performance meno sfidanti rispetto cui valutare il conseguimento di premi e penalità.

In merito al sistema di incentivazione, va inoltre richiamato come la convenienza per gli utenti di dotarsi dei migliori strumenti possibili per una corretta previsione dei consumi associati al proprio portafoglio di clienti risulti comunque funzionale al corretto bilanciamento delle proprie posizioni commerciali (di cui con il nuovo regime di bilanciamento sono i primi responsabili) e non debba quindi essere considerata come alternativa alle informazioni che possono essere rese disponibili dall'impresa di trasporto. Alla luce di quanto sopra, nel disegno del meccanismo di incentivazione si ritiene debba essere opportunamente considerato come i benefici per gli utenti connessi ad una ottima qualità della previsione da parte dell'impresa di trasporto risultino di gran lunga superiori ai costi generati in caso di cattive previsioni e che quindi l'incentivo debba prevedere premi e penalità asimmetriche, approccio peraltro adottato anche nel Regno Unito.

Con riferimento alla fissazione dei valori obiettivo si rimanda alle osservazioni di cui al successivo punto di consultazione S.4.

S.2 Si concorda sull'opportunità di una soluzione semplificata che consiste nel limitare l'incentivo alla parte di informazioni pubblicate (e non a quelle rese ai singoli utenti)?

La proposta dell'Autorità di seguire un approccio graduale, che preveda in una prima fase l'adozione di una soluzione semplificata, che limiti l'incentivo all'accuratezza delle previsioni effettuata da Snam dei prelievi dall'intera rete (e non quelle relative ai singoli utenti), si ritiene condivisibile. Si ritiene infatti che l'introduzione di meccanismi di



incentivazione in relazione alla previsione della posizione di bilanciamento dei singoli utenti richieda ulteriori analisi e valutazioni, anche al fine di individuare e valutare opportunamente quali elementi al di fuori del controllo dell'impresa di trasporto possano influire sulla bontà della previsione fornita (es. disponibilità dei dati funzionali all'allocazione c.d. filiera; disponibilità e correttezza della misura ai punti di riconsegna con impianti non di proprietà del trasportatore etc.). Si richiama a tal proposito la proposta formulata nell'ambito del recepimento del codice europeo in materia di bilanciamento e relativa alla realizzazione e gestione degli impianti di misura ad opera del Trasportatore volta a migliorare la tempestività e l'affidabilità dei dati di misura funzionali al regime di bilanciamento.

Si conferma sin d'ora la disponibilità della scrivente Società a lavorare ai fini dell'introduzione di meccanismi di incentivazione sulla qualità dei dati di previsione per i singoli utenti.

S.3 Si concorda con l'idea di limitare la misura delle performance alla previsione delle 13:00 del giorno G-1 relativa all'intera rete o vi sono dati più importanti che fin da subito dovrebbero essere presi in considerazione per l'incentivo?

Si ritiene che la previsione di prelievi del sistema effettuata nel giorno G-1 costituisca una utile informazione per gli utenti ai fini della elaborazione dei programmi di trasporto per il giorno successivo. Tale informazione, infatti, se opportunamente confrontata con i valori di prelievo effettivo del giorno precedente nonché con i bilanci provvisori resi disponibili dal trasportatore nel corso della mattinata può consentire agli utenti di effettuare valutazioni circa i fabbisogni del proprio portafoglio clienti nel giorno successivo. Inoltre, il disequilibrio complessivo previsionale di sistema (determinato dal confronto dei programmi di immissione e dei prelievi previsti) consente agli utenti di attivarsi opportunamente già nel giorno G-1 al fine di modificare i flussi in ingresso e far fronte alle necessità di bilanciamento del sistema previsti dal trasportatore. Con riferimento all'orario di pubblicazione del dato da considerare ai fini del meccanismo di incentivazione si rileva quanto segue:

- il dato previsionale delle ore 13.00 appare funzionale alla definizione dei programmi di trasporto da parte del singolo utente che nel nuovo regime dovranno essere formulati entro le ore 14.00. Si segnala tuttavia come tale



orario non consentirebbe di considerare ai fini della previsione i dati ricevuti da TERNA per il settore termoelettrico.

- il dato previsionale delle ore 15.00 appare invece più adeguato ad effettuare valutazioni sulla necessità di riprogrammazione una volta noti i fabbisogni del sistema sulla base dei programmi formulati dalla totalità degli utenti, consentendo agli stessi l'eventuale reperimento delle risorse necessarie sui mercati che risultano in tali orari ancora aperti. Tale orario inoltre consentirebbe di considerare ai fini della previsione i dati ricevuti da TERNA per il settore termoelettrico.

Si ritiene che la scelta tra le due alternative sopra proposte debba essere valutata in relazione al dato che per gli utenti risulti maggiormente significativo per una corretta programmazione dei quantitativi finalizzata a minimizzare lo sbilanciamento complessivo del sistema di trasporto già nel giorno G-1 e a favorire quindi un ruolo residuale del trasportatore nelle attività di bilanciamento. In tal senso la scrivente Società ritiene più funzionale adottare il meccanismo di incentivazione relativamente alle informazioni pubblicate alle ore 15.00, rendendosi tuttavia disponibile ad applicarlo alla previsione delle ore 13.00 ove questa venisse ritenuta dagli operatori maggiormente funzionale alle proprie attività. Si rileva tuttavia come nel caso in cui sia adottato come orario di riferimento le ore 13.00, risulti necessario rivedere i dati sulla base dei quali valutare i target obbiettivo di performance in quanto i dati a suo tempo comunicati all'Autorità sono riferiti alle pubblicazioni delle ore 15.00 del G-1.

Come evidenziato con comunicazione AFFREG/Prot. 341 del 10 ottobre 2014, si ritiene altresì che possa essere opportuno valutare l'introduzione di un meccanismo di incentivazione anche relativamente ai valori di previsione resi disponibili dall'impresa di trasporto nel corso del giorno G stesso, che fornendo una indicazione più accurata circa i prelievi attesi al termine del giorno sulla base degli andamenti osservati, può costituire un utile indicazione per gli utenti ai fini del bilanciamento *infra-day*. Si segnala che un meccanismo di incentivazione in relazione alla qualità delle previsioni di domanda complessiva del sistema formulate nel corso del giorno gas trovi già applicazione nel sistema francese. In tale prospettiva si conferma la disponibilità della scrivente Società ad approfondire gli aspetti necessari alla definizione dei parametri rispetto cui valutare le relative performance.



S.4 Si ritiene che l'efficienza delle previsioni di Snam dovrebbe essere soggetta a meccanismi di incentivazione diversi da quelli qui descritti? Si richiede un commento circa i parametri delle funzioni di incentivazione qui proposti.

Ferme restando le considerazioni sopra riportate in relazione agli orari di pubblicazione delle informazioni cui fare riferimento ai fini delle valutazioni, il meccanismo di valutazione della performance proposto dall'Autorità come rapporto espresso in termini percentuali fra:

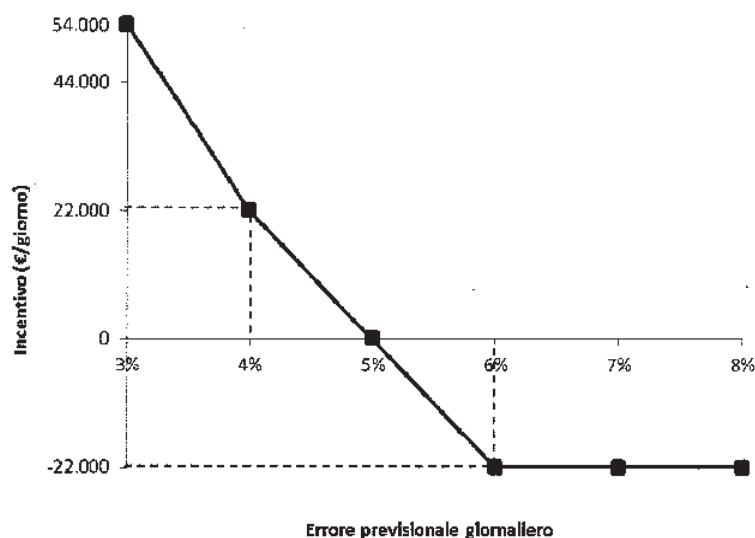
- il valore assoluto della differenza, relativa ad un giorno, tra il valore previsto dei prelievi nel giorno G-1 e il valore consuntivato dei prelievi;
- il valore consuntivato dei prelievi.

si ritiene percorribile, prevedendo che il valore consuntivato dei prelievi sia opportunamente corretto per sterilizzare gli effetti di variabilità connessi al settore termoelettrico e faccia riferimento ai volumi complessivamente riconsegnati.

Con riferimento alla funzione incentivo non si ritengono al contrario condivisibili gli obiettivi target rispetto cui si prevede vengano valutate le performance dell'impresa di trasporto che dovrebbero essere opportunamente ri-dimensionati. A tal proposito si richiama la proposta di meccanismo di incentivazione formulata dalla scrivente Società con comunicazioni AFFREG/Prot. 341 del 10 ottobre 2014 e AFFREG/Prot. 393 del 5 dicembre 2014.

L'applicazione della funzione incentivo e dei target indicati nel documento di consultazione comporterebbero, ove venissero replicati i risultati storicamente conseguiti negli anni passati, una costante penalizzazione per l'impresa di trasporto per importi compresi tra i 15 e i 25 milioni di euro circa. Si evidenzia inoltre come se da un lato il miglioramento incrementale delle prestazioni richieda sforzi continuamente crescenti dall'altro errori di previsione oltre una certa soglia sono da ricondurre nella maggior parte dei casi ad eventi al di fuori del controllo dell'impresa di trasporto (quindi imprevedibili o di natura eccezionale), che non dovrebbero pertanto comportare indebite penalizzazioni.

Sulla base delle considerazioni sopra riportate, ove l'Autorità ritenga opportuno mantenere la struttura del meccanismo di incentivazione proposta nel documento di consultazione si ritiene necessario introdurre un limite alla penalizzazione secondo lo schema di seguito riportato:



Sulla base di quanto sopra proposto il target di riferimento rispetto al quale valutare il miglioramento o il peggioramento delle performance verrebbe fissato pari al 5%, valore che rappresenta l'errore medio di previsione storicamente osservato e che quindi costituisce - come peraltro indicato dalla stessa Autorità - la prestazione rispetto cui valutare il miglioramento. Per ottenere un premio l'impresa di trasporto sarebbe quindi incentivata a fare in modo che le performance si attestino sempre nella parte sinistra della curva, cercando di commettere in tutti i giorni dell'anno un errore al di sotto del 5%. Diversamente da quanto previsto dallo schema dell'Autorità, si ritiene invece necessario prevedere l'introduzione di un limite alle penalizzazioni giornaliere per errori superiori al 6%. Si evidenzia infatti come un incremento delle penalità oltre una certa soglia non rappresenti un incentivo al miglioramento della performance (come invece avviene per il premio) in quanto l'impresa già si porrebbe come obiettivo il raggiungimento di errori al di sotto del 5%. Al contrario l'assenza dell'introduzione di un limite potrebbe portare alla condizione paradossale per cui nel caso si verificasse un errore molto elevato in uno o pochi giorni dell'anno (per motivi al di fuori del controllo del trasportatore) verrebbero vanificati tutti gli sforzi messi in atto per il raggiungimento di performance di ottima qualità nei restanti giorni dell'anno, snaturando il meccanismo di incentivazione che di fatto si configurerebbe come un obbligo a centrare la previsione.

In merito alla fissazione dei target di performance rispetto cui stabilire il raggiungimento di premi e penalità si ritiene infine possa essere utile analizzare anche le scelte operate da altri regolatori europei:



- Nel Regno Unito, paese in cui meccanismi di incentivazione della domanda sono applicati già dal 2007, il target di riferimento per l'errore di previsione rispetto cui valutare l'ottenimento di un premio o di una penalità è fissato in 8,5 milioni di m3/giorno (incrementati a 9,5 milioni di m3/giorno considerando un aggiustamento per il livello di iniezione degli stoccaggi short-cycle). Tale valore rapportato alla domanda media del periodo Aprile 2013-Marzo 2014 come da dati desumibili dalle mappe ENTSOG si attesta nell'ordine del 4,5%. Inoltre proprio alla luce degli sforzi necessari per incrementare il livello di prestazione oltre un certo livello il meccanismo di incentivazione disegnato risulta asimmetrico con premi ampiamente superiori rispetto alle penalizzazioni che verrebbero poste in capo al trasportatore (+10 milioni di sterline vs. -1,5 milioni di sterline). Si ritiene che tale approccio dovrebbe trovare applicazione anche in Italia.
- In Francia, performance con errori di previsione tra il 4% e il 7% sono ritenute di buona qualità e non portano a premi e penalizzazioni, che al contrario si ottengono per valori rispettivamente inferiori e superiori ai limiti di tale *range*.

Anche sulla base delle evidenze sopra riportate e delle scelte operate da altri regolatori si ritiene quindi che le prestazioni mediamente ottenute da Snam Rete Gas risultino in linea con quelle le prestazioni incentivate per i principali trasportatori europei. Pertanto si ribadisce come non si ritengano condivisibili i target proposti nel meccanismo disegnato dall'Autorità in quanto ritenuti ingiustificatamente ed eccessivamente penalizzanti.

S.5 Si ritiene necessario individuare un incentivo specifico per la previsione a due giorni attualmente pubblicata?

Si ritiene che la previsione a due giorni attualmente pubblicata possa costituire un'importante informazione per gli utenti circa i fabbisogni del sistema gas, utilizzabile in particolare nella valutazione della programmazione delle risorse di approvvigionamento che richiedono maggiori tempi di attivazione e risposta. La corretta programmazione di tali risorse in esito alla qualità delle previsioni fornite potrebbe infatti favorire (ove ritenuto economicamente efficiente da parte degli operatori commerciali) la salvaguardia di risorse di bilanciamento quali lo stoccaggio che potrebbe in tal modo



essere preservato con conseguenti benefici sulla sicurezza del sistema. Si ritiene in particolare che tale previsione possa risultare di grande utilità nell'ambito del nuovo regime di bilanciamento previsto dal Codice Europeo.

Nella definizione del meccanismo di incentivazione e nel dimensionamento dei relativi target risulta tuttavia necessario considerare opportunamente la maggiore incertezza delle previsioni formulate con due giorni di anticipo, così come peraltro previsto nel sistema inglese dove incentivi sull'errore di previsione della domanda formulata con due o più giorni di anticipo sono stati recentemente introdotti.

La scrivente Società si rende sin d'ora disponibile ad approfondire con l'Autorità l'introduzione di un incentivo anche sui dati di previsione a due giorni, ferma restando la necessità di risolvere le criticità rilevate nelle proposte dell'Autorità ed evidenziate nelle risposte ai precedenti punti di discussione che troverebbero parimenti applicazione anche su tali informazioni.

Pubblicazione puntuale dei dati

S.6 Si concorda con l'opportunità di posticipare la definizione di questo incentivo a valle di una fase di monitoraggio dei tempi effettivi di pubblicazione dei dati?

Si condivide l'opportunità di acquisire ulteriori elementi in relazione all'applicazione di meccanismi di incentivazione sulla tempestività della pubblicazione delle informazioni sia in relazione ad una chiara valutazione ed identificazione delle informazioni che potranno ricadere nel perimetro dell'incentivo che in virtù degli adeguamenti ai sistemi informativi che si potranno rendere necessari al fine di tracciare gli esatti orari di rilascio delle informazioni. La scrivente Società si rende sin d'ora disponibile ad approfondire con l'Autorità il perimetro delle informazioni e meccanismo di incentivazione che potrà essere adottato.

Si segnala tuttavia come la proposta di prevedere esclusivamente l'applicazione di penalizzazioni per l'impresa di trasporto non risulti condivisibile in quanto contrasta con lo spirito dei meccanismi di incentivazione che dovrebbero promuovere un miglioramento del servizio reso rispetto a prestazioni individuate sulla base di quanto storicamente osservato.



Va inoltre rilevato come nei sistemi dove tali tipologie di incentivi (tempestività della pubblicazione delle informazioni e disponibilità dei siti web in cui tali informazioni vengono pubblicate) hanno trovato applicazione (in particolare si fa riferimento ancora al Regno Unito) venga comunque previsto un premio (fino ad un valore massimo di 1,5 milioni di sterline) in funzione di un progressivo miglioramento delle performance¹.

2.2 Promozione dei comportamenti efficienti del RdB nell'acquisto e nella vendita di gas nel mercato

S.8 Si richiede un commento circa la funzione di incentivo qui proposta e una valutazione sui relativi parametri.

La modalità con cui misurare la performance del trasportatore in merito ai prezzi con cui provvede all'acquisto ed alla vendita di risorse ai fini del bilanciamento del sistema non si ritiene condivisibile. Infatti, pur comprendendo la finalità secondo cui con il meccanismo proposto si intende fare in modo che il trasportatore non svolga nel corso dello stesso giorno transazioni sia in acquisto che in vendita per non fornire segnali contrastanti, si ritiene tuttavia che in una prima applicazione del nuovo regime un segnale del trasportatore potrebbe generare reazioni sovradimensionate da parte degli utenti che potrebbero quindi richiedere un intervento correttivo in senso opposto. Si ritiene pertanto che la performance debba essere calcolata sulla base della massima differenza rispetto al SAP del prezzo delle transazioni effettuate in acquisto o di quelle effettuate in vendita.

Si condivide inoltre l'impostazione dell'Autorità secondo cui nel caso in cui l'impresa di trasporto non intervenga sul mercato debba esserle riconosciuto il premio massimo avendo operato in modo da mettere gli utenti nelle migliori condizioni per il bilanciamento delle loro posizioni.

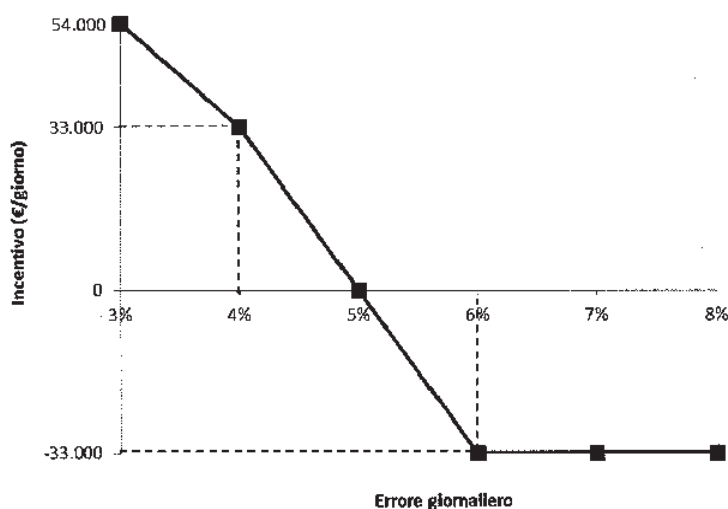
In relazione alla funzione obiettivo va tuttavia segnalato come risulti ragionevole aspettarsi un graduale adeguamento degli utenti alle disposizioni del codice europeo: pertanto in prima applicazione si ritiene il target proposto dall'Autorità eccessivamente sfidante rispetto alle evidenze disponibili dai dati del mercato. Va infatti rilevato che

¹ Rif. "National Grid gas System Operator Incentives from 1 April 2007" e "Potential new system operator quality of information incentive schemes for National Grid Gas"



sulla base dei dati osservati nel 2015 lo scostamento medio tra prezzi di remunerazione e prezzi sbilanciamento si è attestato nell'ordine del 4,7% (leggermente superiore al 4,5% indicato nel documento di consultazione) pur includendo tutti i giorni dove il G-1 non è stato attivato. Alla luce di tali evidenze e per le stesse motivazioni esposte in precedenza si ritiene che almeno in prima applicazione il target di performance base debba essere fissato quantomeno in prima applicazione al 5% in coerenza con i valori storicamente osservati e non pari al 3% come proposto dall'Autorità.

Per le stesse motivazioni espresse al precedente punto di discussione n. 4 si ritiene necessario prevedere l'introduzione di un limite alle penalizzazioni giornaliere per errori superiori al 6%. Si ritiene pertanto che la funzione incentivo debba essere ridefinita secondo quanto di seguito riportato.



Infine, per una corretta applicazione del meccanismo di incentivazione, si segnala come debbano essere opportunamente identificate, in conformità con il codice europeo, le piattaforme considerate rilevanti ai fini del calcolo dei prezzi marginali di acquisto e vendita e del prezzo medio ponderato. A tal proposito Snam Rete Gas valuterà se proporre all'Autorità piattaforme di trading ulteriori alla piattaforma di mercato gestita dal GME.



S.9 Si condivide l'opportunità di rimandare ad una fase successiva l'imposizione di vincoli sulle variazioni di line-pack tra inizio e fine giorno-gas?

La proposta dell'Autorità di acquisire ulteriori elementi al fine di valutare il disegno del meccanismo di incentivazione da applicare sulla variazione del line-pack si ritiene condivisibile anche alla luce delle scelte che potranno essere operate nell'ambito dell'implementazione del codice di bilanciamento europeo. In tale prospettiva si riconferma la disponibilità della scrivente Società a fornire tutti gli approfondimenti ritenuti necessari al fine di un appropriato disegno del meccanismo di incentivazione.

2.3 Cap e floor

S.10 Si concorda con i valori qui prospettati per cap e floor? O in alternativa quali valori ritenete adeguati?

La possibilità per un soggetto regolato di poter conseguire un ricavo incrementale in relazione alla qualità del servizio erogato costituisce il principale stimolo a mettere in atto tutte le azioni possibili per il continuo miglioramento delle proprie performance rispetto a quelle storicamente conseguite. In tal senso un meccanismo di incentivazione opportunamente disegnato potrebbe al limite escludere la necessità di prevedere penalizzazioni, che in ultima analisi risulterebbero riconducibili a situazioni al di fuori del controllo dell'impresa di trasporto e sulle quali la stessa non avrebbe leve per porvi rimedio.

Sulla base di tali considerazioni in altri sistemi sono stati definiti meccanismi di incentivazione asimmetrici che prevedono la limitazione delle penalità lasciando tuttavia la possibilità di conseguire premi sempre crescenti rispetto alla performance di riferimento in modo da non depotenziare l'incentivo ad intraprendere da subito sforzi ulteriori volti a raggiungere prestazioni potenzialmente migliori del target stesso.

In relazione alle proposte di cui al presente documento si propone quindi di prevedere un valore di *floor* complessivo sulle due performance valutate che non superi i - 5 milioni di euro (di cui -1,5 milioni riferiti alla qualità di previsione della domanda e -3,5 milioni di euro in relazione ai prezzi di acquisto/vendita sul mercato del bilanciamento),



ritenuta una penalizzazione già molto significativa in relazione ai meccanismi di incentivazione prospettati, anche alla luce delle scelte operate da altri regolatori europei.

S.11 Si ritiene che possa esistere un criterio anche approssimato quantificazione ragionevolmente l'importo massimo dei premi e penalità?

In assenza ed attesa di evidenze esplicite circa gli effetti che i miglioramenti di performance possono portare in termini di benefici per il mercato, si ritiene che la valorizzazione di premi e penalità possa avvenire attraverso un benchmark con quanto adottato in altri sistemi, opportunamente adeguato per tenere conto della durata di applicazione dell'incentivo e quindi dei miglioramenti di performance già conseguiti nel tempo. In particolare si evidenzia come in fase di loro prima applicazione i premi previsti nel sistema inglese risultassero superiori a quelli attualmente applicati, al fine di stimolare maggiormente l'impresa al raggiungimento delle migliori prestazioni possibili. Le analisi di benchmark effettuate supportano la valorizzazione degli incentivi secondo quanto sopra proposto.

A seguito di un adeguato periodo di applicazione degli incentivi sarà possibile inoltre valutare ove necessario un loro differente dimensionamento in relazione ai benefici effettivamente osservati.

S.12 Anche con riferimento alle considerazioni riportate a pagina 9, quali sono i criteri di determinazione dei costi incrementali associati al miglioramento delle performance?

Un efficiente ed efficace svolgimento delle attività per le quali si propone l'introduzione di meccanismi di incentivazione, richiede essenzialmente investimenti in sistemi informativi che possano consentire una migliore valutazione dei parametri oggetto di valutazione e l'acquisizione e lo sviluppo di opportune competenze che consentano la corretta interpretazione delle informazioni e conseguentemente l'adozione di efficienti azioni sul mercato del bilanciamento.



Con riferimento alla prima categoria di costi si condivide l'impostazione dell'Autorità di prevedere che questi rientrino nel trattamento tariffario previsto per i nuovi investimenti. In relazione ai costi connessi alla seconda categoria, si ritiene che debbano trovare opportuna copertura tariffaria mediante il riconoscimento dei relativi costi incrementali, opportunamente documentati. Si ritiene inoltre opportuno evidenziare come anche negli altri sistemi europei ove trovano applicazione meccanismi di incentivazione analoghi i costi sostenuti ai fini del miglioramento delle performance trovino copertura attraverso i corrispettivi tariffari.

2.4 Decorrenza e durata degli incentivi

S.13 Si ritiene che la durata del sistema di incentivazione dovrebbe essere da subito pluriennale?

Si ritiene che l'introduzione di un sistema di incentivazione di durata pluriennale sia appropriato per consentire all'impresa regolata, una volta definiti i target da raggiungere, l'adozione delle azioni e la realizzazione degli investimenti funzionali al loro raggiungimento. In tale prospettiva, si ritiene che gli schemi di incentivazione debbano essere definiti per durate coerenti con i periodi di regolazione come ad esempio adottato nel sistema inglese. Si ritiene inoltre opportuno prevedere che tali meccanismi siano definiti con adeguato anticipo prevedendone comunque l'applicazione a partire dall'avvio nuovo regime di bilanciamento. Stante la prima introduzione e applicazione di tali meccanismi di incentivazione nel sistema italiano, si ritiene di poter prevedere un eventuale adeguamento di tali meccanismi una volta verificati i primi risultati derivanti dalla loro applicazione.