

Spett.le
Autorità per l'energia elettrica il gas
e il sistema idrico
Piazza Cavour, 5
20121 Milano (MI)
Direzione Mercati
Unità Mercati Gas all'ingrosso
c.a. Ing. Lorenzo Monterosso

Prot. n. 202/15 SBR-sbr

Inoltrata esclusivamente via e-mail all'indirizzo: mercati@autorita.energia.it

Milano, 7 settembre 2015

Oggetto: osservazioni al DCO n. 378/2015/R/gas "Regime di incentivazione del responsabile del bilanciamento".

Il parere che segue è "unanime" secondo la definizione riportata al punto X dello Schema organizzativo del Comitato di consultazione per l'attività di trasporto.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Prima di entrare nel merito dell'analisi dei singoli spunti di consultazione presentati dall'Autorità, il Comitato ritiene opportuno identificare gli elementi di un sistema di incentivazione coerente con la normativa prevista dal Regolamento (UE) 312/2014.

Affinché il sistema di incentivi in analisi possa da un lato stimolare comportamenti efficienti del Responsabile del Bilanciamento e dall'altro portare benefici al mercato, si ritiene che ai due incentivi proposti debbano esserne aggiunti altri. In particolare:

- un incentivo sulle informazioni in merito allo sbilanciamento previsionale di sistema;

pag 1 di 8



Segreteria Comitato di consultazione per l'attività di trasporto

c/o 2B Energia S.p.A.

via Russoli, 1 - 20143 Milano

e-mail: CCT@2benergia.it

tel. +39.02.84.800.727

fax +39.02.89.544.446

- un incentivo sulla tempestività delle informazioni;
- un incentivo in relazione alle informazioni sui prelievi dell'Utente;
- un incentivo volto a ridurre l'utilizzo delle risorse fisiche (*line pack* e stoccaggio) in luogo di quelle di mercato.

Con riferimento al riconoscimento in tariffa dei costi connessi all'attività di previsione, il Comitato, diversamente da quanto espresso dal Regolatore, ritiene che i costi incrementali non debbano rientrare nell'attuale meccanismo di riconoscimento tariffario, in quanto dovrebbero essere già ripagati dai premi definiti.

Di seguito le osservazioni di carattere puntuale.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE PUNTUALE

Spunto 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?

Il Comitato, per uniformità con le modalità di calcolo dello sbilancio di sistema e dei singoli Utenti, condivide l'opportunità che vengano incluse, nell'ambito dell'incentivazione, anche le previsioni di consumo relative ai punti direttamente allacciati alla rete di trasporto. Non si ritiene però che tale inclusione debba comportare una maggiore tolleranza nella prestazione target da raggiungere, tenendo conto del fatto che l'Impresa maggiore può attrezzarsi per disporre, ai fini delle proprie previsioni, anche delle informazioni provenienti direttamente dai Clienti Finali allacciati alla rete gestita. Il Comitato ritiene che la funzione di incentivo giornaliero venga lasciata tale anche con l'inclusione dei punti direttamente allacciati alla rete di trasporto, sulla base della considerazione che i dati riportati in tabella 1 contemplino anche tale tipologia di punti.



Spunto 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)?

Il Comitato concorda sull'opportunità che, in fase di prima applicazione, l'incentivo sia riferito ai prelievi complessivi della rete, ritenendo però necessario che, in prospettiva, tale incentivo sia calcolato prendendo come base di riferimento anche le previsioni riguardanti i prelievi dei singoli Utenti, come già espresso nelle considerazioni di carattere generale.

Spunto 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?

Come anticipato nelle considerazioni di carattere generale, si ritiene importante che venga introdotto un incentivo legato alle informazioni relative allo sbilanciamento previsionale di sistema.

Con riferimento ai dati oggetto di valutazione della prestazione, si ritiene maggiormente efficace la media degli errori in valore assoluto di tutte le informazioni fornite durante il Giorno-gas (ai sensi dell'art. 32.1 del *Balancing Network Code* tali informazioni sono fornite con cadenza oraria) con riferimento allo sbilanciamento previsionale di sistema del Giorno-gas G. Infatti, limitare l'incentivo all'informazione fornita in un solo momento della giornata potrebbe comportare la riduzione della prestazione durante le altre ore della giornata. Analiticamente la performance P può essere determinata come media aritmetica degli scostamenti:



$$P(\%) = \sum_{h=1}^n \frac{|Sbil_{eff} - SPS_h|}{Sbil_{eff}} \cdot \frac{100}{n}$$

Dove:

- $Sbil_{eff}$ rappresenta lo sbilanciamento effettivo del Giorno-gas G;
- SPS_h rappresenta lo sbilanciamento previsionale di sistema stimato nell'ora h ;
- h sono le ore del Giorno-gas G in cui Snam pubblica le informazioni di sistema;
- n corrisponde al numero di pubblicazioni effettuate da Snam all'interno del Giorno-gas G.

Per quanto concerne il dato di partenza in base al quale determinare il target prestazionale, si ritiene valido il ragionamento seguito per gli incentivi I1 ed I2 proposti in consultazione. A tal fine, si dovrebbe calcolare l'errore medio con la medesima formula sopra proposta, sulla base dei dati storici, tenuto conto del fatto che ad oggi Snam rende note tali informazioni 3 volte al giorno.

Il calcolo della prestazione come media dell'errore delle pubblicazioni orarie dovrebbe essere utilizzato anche per l'incentivo I1 in relazione ai prelievi di sistema, in luogo dell'unico dato proposto in consultazione relativo alle ore 15:00.

Spunto 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.

Si condivide l'impostazione secondo cui i meccanismi di incentivazione siano basati su un premio, in caso di raggiungimento di prestazioni ottimali, e su una penalità, in caso di prestazioni scarse o insufficienti.



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

Il Comitato, pur rilevando l'importanza del dato di previsione effettuata dal Responsabile del Bilanciamento nel G-2, per il momento non ritiene necessaria alcuna misura in relazione all'attendibilità delle informazioni di sistema relative ai due Giorni-gas successivi.

Spunto 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?

Il Comitato non ritiene opportuno che l'incentivo ad una pubblicazione puntuale dei dati venga posticipato.

A tale proposito, non si concorda con l'affermazione dell'Autorità secondo cui *"l'incentivo di cui al capitolo 5 rende comunque di interesse per SNAM la pubblicazione di dati affidabili e puntuali"*, in quanto tale incentivo è costruito per misurare (e quindi incentivare) esclusivamente l'affidabilità dei dati e non anche la puntualità di pubblicazione degli stessi. Non prevedere un secondo parametro di misura potrebbe paradossalmente portare a ritardi nella pubblicazione dei dati, ulteriori rispetto a quelli consuntivati fino ad oggi, in quanto, come peraltro correttamente rilevato dal Regolatore all'inizio del paragrafo 2.1 del documento in consultazione, perseguire la bontà della previsione o la reperibilità del dato (oggetto dell'incentivo di cui al capitolo 5) spingerebbe ad avanzare l'orario della pubblicazione.

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

L'incentivo I2 proposto risulta condivisibile. Tuttavia, si ritiene che in caso di assenza di intervento sul mercato da parte del Responsabile del Bilanciamento ed il contemporaneo



allineamento del prezzo di mercato e del prezzo di bilanciamento, non debba essere erogato il premio massimo. Non si condivide infatti l'affermazione secondo cui *"L'assenza di interventi di Snam nel mercato corrisponde quindi ad una situazione in cui gli Utenti sono messi in condizioni ottimali per bilanciare la rete e la distanza tra prezzo medio di mercato e prezzo di sbilanciamento (al netto degli small adjustment) è nulla e quindi la performance è massima"*. Nello specifico, si ritiene che tale fattispecie potrebbe verificarsi:

- in tutti i casi in cui Snam utilizza le risorse fisiche a propria disposizione (*line pack* o stoccaggio nella propria disponibilità) senza intervenire sul mercato per bilanciare la rete. Tale situazione nascerebbe altresì dal non rispetto dell'ordine di priorità delle attività da porre in essere da parte del Responsabile del Bilanciamento, come definite dal *Balancing Network Code*;
- per casualità (e quindi a seguito di eventi indipendenti dalla performance del Trasportatore), ad esempio nei giorni non particolarmente critici.

L'assenza di intervento, in base alle regole definite nel *Balancing Network Code*, significa che le attività degli Utenti sono sufficienti per bilanciare la rete. A tal fine, l'assenza di intervento dovrebbe comportare:

- i. l'assenza di premio/penalità, nel caso in cui si verifichi la perfetta coincidenza tra prezzo medio di mercato e prezzo di sbilanciamento (al netto degli *small adjustment*);
- ii. l'attribuzione di una penalità, nel caso in cui l'assenza di intervento comporti un disallineamento tra i due prezzi.

Spunto 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?

L'utilizzo di risorse fisiche in luogo di quelle di mercato, oltre a non essere previsto dal *Balancing Network Code*, tende a creare distorsioni. Tra l'altro, le informazioni di sistema che Snam renderà disponibili sono relative allo sbilanciamento attuale e quello atteso e non



al gas presente in rete (livello di *line pack*). Gli Utenti, pertanto, non sono in grado di comprendere se lo stato di sbilanciamento attuale e quello atteso sono influenzati, e in che modo, dall'utilizzo del *line pack*. Da quest'ultima considerazione discende la richiesta che, nell'ambito delle informazioni rese disponibili agli Utenti, il Responsabile del Bilanciamento includa anche il dato di utilizzo del *line-pack*.

Tenuto conto degli effetti distorsivi derivanti dall'utilizzo delle risorse fisiche in luogo di quelle di mercato, si ritiene necessario introdurre misure volte a ridurre l'utilizzo di tali risorse (non solo in termini di *line pack*, quindi, ma anche con riferimento alle risorse di stoccaggio nella disponibilità del Responsabile del Bilanciamento).

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

Il Comitato si riserva di esprimere opinioni in merito alla corretta valorizzazione dei *cap* e *floor* a valle di un primo periodo di applicazione degli incentivi.

Spunto 11 - Si ritiene che possa esistere un criterio anche approssimato per quantificare ragionevolmente l'importo massimo dei premi e penalità?

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

In merito agli spunti 11 e 12, il Comitato non ritiene di avere tutti gli elementi necessari per formulare una proposta adeguata.



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

Il Comitato ritiene più prudente, visto che si tratta di una prima applicazione del meccanismo, procedere dopo un anno ad una prima revisione dei parametri e del sistema degli incentivi, in base all'esperienza acquisita.

Rimanendo a Vostra disposizione per ogni ulteriore informazione, inviamo i più cordiali saluti.

***Segreteria Comitato di consultazione
per l'attività di trasporto***

