

**L'Amministratore Delegato**

Ns. Riferimento AFFREG/Prot. 184
San Donato Milanese, 25 maggio 2015

Spettabile
Autorità per l'energia elettrica il gas
e il sistema idrico
Direzione Mercati Elettricità e Gas
Piazza Cavour, 5
20121 Milano

c.a. dott.ssa Clara Poletti

**Oggetto: osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione n.
187/2015/R/GAS dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema
idrico**

Con riferimento alla consultazione avviata dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico relativamente a *"Attuazione del regolamento Ue 312/2014 della Commissione, in materia di bilanciamento del gas naturale"*, si trasmettono in allegato le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione n. 187/2015/R/GAS.

Cordiali saluti.



Paolo Mosa

All.: c.s.d.



SNAM RETE GAS

OSSERVAZIONI AL
DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
n. 187/2015/R/GAS DEL 23 APRILE 2015

*“ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO UE 312/2014 DELLA
COMMISSIONE, IN MATERIA DI BILANCIAMENTO DEL
GAS NATURALE”*

25 maggio 2015

1. OSSERVAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione recante *“Attuazione del Regolamento (UE) n. 312/2014 della Commissione del 26 marzo 2014, in materia di bilanciamento del gas naturale”* (DCO 187/2015/R/GAS), predisposto dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (di seguito: l'Autorità) in data 23 aprile 2015, in materia di bilanciamento nel mercato del gas naturale. Di seguito si riportano le considerazioni generali rimandando ai successivi paragrafi le risposte ai singoli quesiti.

In linea generale, si accoglie con favore la consultazione avviata dall'Autorità volta a completare il quadro normativo funzionale all'avvio del nuovo regime di bilanciamento in applicazione del Regolamento UE 312/2014. L'evoluzione del regime di bilanciamento italiano secondo i principi adottati a livello comunitario costituisce un passo fondamentale per l'integrazione dei mercati europei del gas e lo sviluppo della concorrenza a vantaggio del Sistema nazionale e dei consumatori finali.

In tale prospettiva, si evidenzia l'opportunità che le disposizioni introdotte dai Regolamenti europei per la gestione dei punti di interconnessione con l'estero siano estesi a tutte le risorse che possono contribuire al bilanciamento del Sistema, con particolare riferimento allo stoccaggio e alla rigassificazione. Si ritiene opportuno, in particolare, prevedere un sistema di regole che consenta per tutti i punti di entrata della rete di trasporto conferimenti di capacità di breve periodo, cicli di riprogrammazione e meccanismi di gestione delle congestioni in analogia alle previsioni europee (Codici CAM e Balancing, Regolamento CMP). L'uniformità delle regole potrà agevolare l'ordinata gestione del Sistema e la migliore fruibilità dei servizi, offrendo al contempo agli Utenti una pluralità di soluzioni per gestire il proprio portafoglio contrattuale nella maniera più efficace.

Anche al fine di consentire gradualità nell'introduzione delle nuove regole di bilanciamento, potrebbe essere previsto al termine del giorno gas un meccanismo di acquisto da parte del Trasportatore della risorsa di stoccaggio, a chiusura dei cicli di rinomina e del mercato. Tale meccanismo, inquadrato nell'ambito dei servizi di bilanciamento per l'RdB, potrebbe consentire il reperimento delle risorse per il bilanciamento del sistema presso gli utenti dello stoccaggio tramite procedure

concorsuali trasparenti (aste giornaliere), secondo modalità di offerta e prezzi tali da non perturbare il prezzo di sbilanciamento.

Si evidenzia altresì la necessità di mantenere gli attuali contratti di stoccaggio nella disponibilità dell'Impresa maggiore di trasporto, in quanto funzionali alla gestione del *linepack* e della modulazione oraria dei prelievi e pertanto essenziali ai fini di garantire la sicurezza del bilanciamento fisico del Sistema. Tuttavia, si conferma la disponibilità a valutare, anche alla luce dell'esperienza maturata dopo un congruo periodo di applicazione del nuovo regime di bilanciamento, l'eventuale revisione degli attuali livelli della capacità di stoccaggio conferita al trasportatore. Condividendo la necessità di un coordinamento con le misure di emergenza disposte dal MISE, si ritiene che prima della decorrenza del nuovo regime di bilanciamento debbano essere definite le disposizioni di raccordo per la gestione del bilanciamento nei i casi di normale esercizio e neii casi di emergenza del Sistema gas.

Considerato il regime di responsabilità previsto dal codice europeo, si evidenzia l'importanza di dimensionare gli *Small Adjustment* in misura tale da costituire un effettivo incentivo per gli utenti al bilanciamento delle proprie posizioni commerciali. Nell'ambito della proposta di Codice di Rete è stato proposto per tali corrispettivi un valore pari al 3% del prezzo medio giornaliero del mercato del bilanciamento, in linea con i valori adottati negli altri Paesi europei. Fermo restando il principio di neutralità, si condivide altresì l'importanza di definire un opportuno sistema che incentivi il Trasportatore all'utilizzo efficiente delle risorse con la possibilità di trattenere un margine economico commisurato all'efficienza delle azioni intraprese, misurata tramite opportuni algoritmi predefiniti. A questo proposito si conferma la disponibilità a sottoporre all'Autorità a breve uno schema di incentivi in relazione alle azioni di bilanciamento del RdB.

Per consentire la migliore qualità delle informazioni fornite al mercato, si evidenzia la necessità di completare la revisione del quadro normativo della misura affidando al trasportatore la proprietà e la gestione diretta degli impianti (attività di *metering* e *meter reading*) presso i punti di riconsegna, in linea con i principi previsti dalla deliberazione 184/09. Ai fini di supportare tale evoluzione e di cogliere le necessità segnalate del mercato, nell'ambito dell'aggiornamento del Codice di Rete in recepimento del Regolamento 312/2014 è stata prospettata la realizzazione e gestione degli impianti di



misura ad opera del Trasportatore. La proprietà degli impianti di misura potrà contribuire significativamente a migliorare la tempestività e l'affidabilità dei dati consentendo così un più efficiente funzionamento del regime di bilanciamento.

2. OSSERVAZIONI SULLA PROPOSTA DELL'AUTORITÀ

2.1 Evoluzione dell'attuale sistema di bilanciamento

Capo I del Regolamento – Disposizioni generali

Artt. 1 e 2 – Oggetto e campo di applicazione, art. 3 – Definizioni

Articolo 4 – Principi generali

In merito ai temi riguardanti le disposizioni e i principi generali del regime di bilanciamento definito dal Codice di Bilanciamento europeo (BAL NC), si rimanda ai documenti presentati in precedenza ed in particolare allo Schema per il recepimento del Regolamento 312/2014 trasmesso all'Autorità lo scorso agosto 2014¹ e pubblicato nell'ambito della deliberazione 485/2014/R/gas, in cui è riportata la completa visione della Società della disciplina del bilanciamento.

Capo II del Regolamento – Sistema di Bilanciamento

Articolo 5 - Notifiche di scambio e allocazioni

Q1. Ritenete che vi siano ulteriori aspetti in materia di notifiche di scambio che debbano essere presi in considerazione?

In merito all'arco temporale in cui è possibile registrare transazioni in acquisto/vendita di gas presso la piattaforma PSV, si osserva che in linea di principio la registrazione al PSV da parte degli operatori di tali transazioni dovrebbe essere consentita fintanto che è possibile effettuare riprogrammazioni dei flussi in rete da parte degli Utenti e pertanto dovrebbe essere effettuabile sia nel Giorno-gas G-1 che nel corso del Giorno-gas G, in linea con i cicli di rinomina su base oraria previsti dal BAL NC. Alla luce di quanto sopra, si condivide la proposta dell'Autorità di estendere gli orari di apertura del PSV sino al termine del Giorno-gas G, definendo un orario di conclusione delle attività in linea con la chiusura delle rinomine prevista dal Regolamento UE 312/14.

A questo proposito, nella proposta di aggiornamento del Codice di Rete n. 35² viene prospettata la revisione dei termini di chiusura del PSV, da definire in linea con le

¹ Cfr. Nostra comunicazione del 4 agosto 2014 (Ns rif. Prot. AFFREG/290).

² "Recepimento Regolamento (UE) n. 312/2014 (artt.4, 6-9,19-23,29 e 32.2) e Del. 137/2014/R/gas (capacità infragiornaliera)" disponibile al seguente link:

tempistiche sul mercato del bilanciamento. Cogliendo le richieste segnalate dal mercato, la Società ritiene opportuno consentire l'apertura del PSV anche per le transazioni bilaterali tra utenti, ai fini di agevolare la loro operatività con la messa a disposizione di ogni possibile flessibilità.

In relazione alle notifiche di scambio di cui al Regolamento, stante il fatto che tali notifiche si riferiscono alle transazioni effettuate presso il Mercato del Bilanciamento si evidenzia l'opportunità che la relativa registrazione al PSV sia effettuata con la maggiore frequenza possibile, in modo da rendere disponibile all'utente il quadro più completo presso il PSV, a supporto delle valutazioni circa il proprio stato di sbilanciamento presso il Sistema di trasporto.

Con riferimento al processo di predisposizione e verifica della documentazione funzionale all'accesso al Sistema PSV e in particolare delle 'Condizioni per lo scambio e la cessione di gas naturale al Punto di Scambio Virtuale' (di seguito: Condizioni PSV), comprendendo la volontà dell'Autorità di integrare il procedimento per valutare anche le osservazioni del mercato si ritiene percorribile l'integrazione delle disposizioni regolatorie ai fini di prevedere una fase di consultazione per le Condizioni PSV. Sulla base dell'esperienza maturata, tuttavia, si evidenzia l'opportunità di prevedere tempistiche di consultazione flessibili in dipendenza dei tempi di implementazione di nuova normativa o di esigenze regolatorie o tecniche nonché misure di deroga laddove la revisione delle Condizioni PSV non necessiti di un ulteriore passaggio presso il mercato.

Capo III del Regolamento – Bilanciamento operativo

Articoli 6, 7 e 9 - *Disposizioni generali, prodotti standardizzati di breve termine, ordine di merito*

Q2. Si concorda coi principi sopra esposti circa la natura non prescrittiva delle norme del RdB nel mercato?

Q3. Si ritiene necessario prevedere specifici obblighi in capo al RdB circa la definizione e pubblicazione delle modalità adottate per la decisione di intraprendere azioni di bilanciamento? Oppure ritenete che sia sufficiente definire

un sistema di incentivi che implicitamente stimoli il RdB a rendere disponibili agli utenti le informazioni più efficaci per l'efficienza del bilanciamento stesso?

In generale, si concorda sulla natura non prescrittiva dei principi definiti dal Regolamento 312/14 in materia di intervento del RdB ai fini del bilanciamento del Sistema. In base al quadro definito dal Regolamento, infatti, si ritiene che l'efficacia delle azioni di bilanciamento da parte dell'impresa di trasporto possa essere meglio perseguita attraverso l'introduzione di opportuni incentivi economici che consentano all'impresa di conseguire premi in relazione alla bontà delle azioni intraprese, piuttosto che con la previsione di rigidi schemi di intervento predefiniti.

Fermo restando che è affidato agli utenti il compito di bilanciare le proprie posizioni, in tal modo supportando il bilanciamento fisico del sistema e minimizzando gli interventi del RdB a tal fine, si condivide che l'intervento del Trasportatore, residuale, passi in primo luogo dalla possibilità di accesso alle risorse offerte presso il mercato del bilanciamento e che Snam Rete Gas nel decidere azioni di bilanciamento, deve tener conto dei parametri tecnici della rete, delle previsioni aggregate e dello stato delle nomine, parametri tutti noti al mercato con cadenza oraria (cfr proposte di aggiornamento del Codice di Rete Snam Rete Gas, n.33, 35).

A questo riguardo, la Società si rende disponibile a comunicare all'Autorità le modalità ed i criteri funzionali alle decisioni del RdB circa le proprie azioni di bilanciamento. In merito all'eventuale pubblicazione, si evidenzia che tanto più tali criteri fossero dettagliati, tanto più il margine di valutazione ad opera del Trasportatore sarebbe limitato e meno gestibile caso per caso, come sarebbe opportuno secondo il Regolamento. Inoltre, una definizione puntuale delle modalità di intervento, intendendo con ciò in particolare la pubblicazione di algoritmi e formule per la definizione di prezzi e quantità, potrebbe influenzare i prezzi sul mercato del bilanciamento o indurre comportamenti opportunistici degli Utenti a svantaggio dell'efficienza e della sicurezza del Sistema.

Anche alla luce delle pratiche adottate in altri Paesi europei (Regno Unito e Francia³), si ritiene che la documentazione relativa agli interventi del Responsabile del Bilanciamento dovrebbe limitarsi a rendere disponibile agli Utenti i criteri generali che

³ *System Management Principles Statement UK Transmission* di National Grid (disponibile al seguente link: <http://www2.nationalgrid.com/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=39613>), *Rules of intervention e Balancing Notice* di TIGF (disponibili rispettivamente ai seguenti link: https://www.tigf.fr/fileadmin/Nos_publications/Publications_transport/04_r%C3%A9glement_des_d%C3%A9cl%C3%A9s_de_march%C3%A9s_de_gaz/04_R%C3%A9glement_des_d%C3%A9cl%C3%A9s_de_march%C3%A9s_de_gaz.pdf)

Snam Rete Gas adatterà nel valutare eventuali azioni in coerenza con le disposizioni del Regolamento, fermo restando che tali criteri sono aggiornabili da parte del Trasportatore in base al periodo o in base all'esperienza via via maturata.

Per le motivazioni sopra esposte, la previsione di obblighi informativi circa modalità e vincoli per l'intervento del RdB si ritiene percorribile, evidenziando l'opportunità che tali obblighi rimangano nell'ambito di criteri generali e non specifici. Si ritiene preferibile presentare all'Autorità i dettagli in merito alla condizione di accesso e alla determinazione del prezzo dell'offerta SRG.

Con riferimento alle modalità di ricorso da parte del RdB alla risorsa dello stoccaggio indicate nel DCO, si concorda che nel nuovo regime i flussi di gas in rete saranno determinati in base alle nomine effettuate dagli utenti e si condivide che il contributo da parte degli stessi tramite proprie risorse di stoccaggio non debba superare le rispettive capacità disponibili. In particolare, si osserva che ciascun Utente, così come presso gli altri punti del Sistema, dovrebbe programmare le proprie risorse di stoccaggio nei limiti delle capacità effettivamente contrattualizzate. A questo proposito sarebbe opportuno uniformare, per quanto possibile, le modalità con cui gli utenti possono gestire le proprie capacità presso i punti del Sistema che possono contribuire al bilanciamento delle posizioni, consentendo in particolare agli utenti di acquisire ulteriori capacità anche nel Giorno G-1 ovvero in corso di giorno gas.

L'accesso e l'utilizzo da parte degli utenti delle risorse nella propria titolarità assicurerebbe, in linea con i principi del Regolamento 312/2014, l'ordinato svolgimento delle attività in corso di Giorno gas, nonché maggiore chiarezza sulle regole con cui gli Utenti possono intervenire per bilanciare le proprie posizioni o per cogliere opportunità commerciali contribuendo al bilanciamento di altri operatori. Si rimanda al successivo paragrafo per le proposte specifiche in relazione al servizio di stoccaggio.

Si condivide infine che le regole di gestione del bilanciamento non possano prescindere dal coordinamento con le misure funzionali alla gestione delle emergenze di Sistema, disposte dal MISE. Si auspica pertanto che si possa pervenire in tempi rapidi (prima della decorrenza del nuovo regime di bilanciamento) ad un quadro di

regole completo volto a disciplinare in maniera chiara i casi di normale esercizio e di emergenza del Sistema.

Articolo 8 - Servizi di bilanciamento

Q4. Si condivide l'opportunità di rimuovere il servizio di stoccaggio per il bilanciamento operativo delle imprese di trasporto del sistema ai fini del bilanciamento giornaliero?

Q5. Si condivide l'opportunità di rimandare a successiva valutazione le modalità di gestione oraria del bilanciamento e l'introduzione di prodotti temporal, obblighi infragiornalieri nonché la rimozione o riduzione dell'accesso da parte dell'RdB al servizio di stoccaggio per la modulazione oraria?

Comprendendo la volontà di rivedere i livelli di stoccaggio per il bilanciamento operativo della rete di trasporto, si segnala che devono essere mantenuti gli attuali contratti di stoccaggio nella disponibilità dell'Impresa maggiore di trasporto, in quanto funzionali alla gestione del *linepack* e pertanto imprescindibili ai fini di garantire la sicurezza del bilanciamento fisico del Sistema, attività affidata dalla Legge al Trasportatore. Si conferma la disponibilità a valutare in un secondo momento l'eventuale revisione degli attuali livelli della capacità di stoccaggio alla luce dell'esperienza maturata dopo un periodo di applicazione del nuovo regime di bilanciamento.

Si ritiene altresì necessario, almeno in una prima fase, mantenere la possibilità per l'impresa di trasporto di effettuare l'ultima programmazione successivamente al termine del giorno gas, ai fini di poter meglio gestire le partite non prevedibili *ex ante* in quanto dipendenti anche da informazioni di terzi.

Si osserva infine come i punti di attenzione evidenziati dall'Autorità nel documento di consultazione in merito all'utilizzo dello stoccaggio da parte dell'impresa di trasporto potrebbero trovare soluzione nell'ambito del disegno del meccanismo di incentivazione concernente l'efficienza delle azioni di bilanciamento intraprese dall'RdB. Più che l'utilizzo delle proprie risorse di stoccaggio da parte dell'impresa di trasporto, infatti, dovrebbe essere posta attenzione sulla minimizzazione degli effetti che le azioni dell'RdB possono avere nella formazione del prezzo di mercato. Va infatti evidenziato come un meccanismo di incentivazione dovrebbe prevedere dei premi per l'impresa di trasporto per far sì che questa operi sul mercato del bilanciamento al fine di reperire le

risorse necessarie, minimizzando al contempo gli impatti che le proprie azioni hanno nella determinazione del prezzo di riferimento e conseguentemente sui corrispettivi di sbilanciamento. L'introduzione di un sistema di incentivazione come quello descritto al successivo paragrafo (cfr. Art.11) e del servizio di bilanciamento previsto al successivo paragrafo 2.2 consentirebbero tra l'altro di risolvere la problematicità individuata dall'Autorità in relazione agli effetti che un utilizzo dello stoccaggio da parte dell'impresa di trasporto potrebbe avere sui prezzi di bilanciamento.

Con riferimento a misure riguardanti il regime di bilanciamento su base oraria, l'introduzione di prodotti *temporal*, o altri obblighi infragiornalieri, stanti le peculiarità dell'apparato infrastrutturale nazionale di trasporto e stoccaggio nonché la peculiarità del mercato italiano, si condivide di rimandare ad un momento successivo eventuali valutazioni.

Articolo 10 - Piattaforma di scambio

Si prende atto di quanto descritto dall'Autorità con riferimento alla piattaforma di scambio per la gestione del mercato del bilanciamento e alla relativa regolamentazione.

Articolo 11 – Incentivi

Si condivide che l'incentivazione all'adozione di azioni di bilanciamento efficienti e all'informazione tempestiva e accurata sia un elemento fondamentale per assicurare il funzionamento ottimale e sicuro del sistema di bilanciamento.

In particolare, con riferimento al tema degli incentivi al Trasportatore in relazione alla disciplina delle informazioni agli utenti, si ricorda la proposta trasmessa da Snam Rete Gas nell'ottobre 2014.

Con riferimento invece al tema delle azioni adottate dal Trasportatore, si potrebbe prevedere l'introduzione di un meccanismo di incentivazione per il RdB che lavori sulla base di due obiettivi tra loro complementari:

- da un lato fare in modo che l'impresa di trasporto sia incentivata a reperire le risorse di bilanciamento ad un prezzo il più possibile in linea con il prezzo medio del mercato (*SAP – System Average Price*) per il Giorno gas in oggetto. Questo al fine di minimizzare quanto più possibile gli effetti che le azioni del TSO possono avere sulla determinazione del prezzo di mercato;

- dall'altro fare in modo che l'impresa di trasporto abbia un incentivo a minimizzare le variazioni di *linepack* tra l'inizio e la fine del giorno gas. Questo al fine di assicurare che eventuali sbilanci vengano risolti nel corso del giorno gas e che il costo connesso alla loro risoluzione venga attribuito agli utenti responsabili di tale sbilancio.

La presenza di tale meccanismo incentiverebbe l'impresa di trasporto a valutare ed intraprendere l'azione più efficiente e che minimizza gli effetti sul mercato in virtù della possibilità di trattenere un beneficio in relazione ad una azione che ha prodotto gli effetti richiesti senza distorsioni sulla formazione dei prezzi di mercato. Tale meccanismo trova una simile applicazione anche nel Regno Unito ed è oggetto di valutazione anche nel sistema francese.

La Società provvederà a trasmettere una proposta basata sui principi sopra descritti. (cfr. Ns. Comunicazione AFFREG/Prot.21, del 23 gennaio 2015). Qualora l'Autorità ritenga più opportuno svolgere una prossima consultazione sul tema, si conferma la disponibilità a presentare proprie valutazioni nell'ambito della consultazione specifica. Si evidenzia ad ogni modo che il sistema di incentivi dovrebbe essere definito *ex ante* e applicato solo successivamente alla sua completa definizione, in modo da consentire la gestione delle azioni in linea con il suddetto meccanismo.

Capo IV del Regolamento - Nomine

Q6. Si condivide l'impostazione normativa illustrata riguardo all'introduzione delle rinomine?

Q7. Ritenete che vi siano controindicazione e inefficienze nel prevedere che in una prima fase di avvio le rinomine infragiornaliere presso lo stoccaggio siano effettuate con frequenza superiore all'ora? Ed eventualmente qual è il numero minimo di cicli di rinomina infragiornaliera che ritenete necessari e in che orari?

Il regime di bilanciamento disposto dal BAL NC ruota intorno al sistema di riprogrammazione dei flussi in rete che ne costituisce il fulcro centrale. Si concorda pertanto che la possibilità di effettuare cicli di riprogrammazione in corso di Giorno-gas e l'armonizzazione delle regole su nomine e rinomine costituiscano un prerequisito tecnico essenziale al funzionamento del nuovo modello. A questo proposito si osserva

l'opportunità di lavorare all'armonizzazione delle regole non solo presso le interconnessioni con i gasdotti esteri, su cui il Regolamento può incidere direttamente, ma anche presso le interconnessioni del sistema di trasporto con tutte le altre infrastrutture che possono contribuire al bilancio delle posizioni degli utenti e del sistema. Occorrerebbe pertanto, ad avviso della Società, che le medesime regole e le medesime flessibilità – in quanto applicabili - siano previste anche con riferimento ai terminali di GNL, agli stoccaggi e potenzialmente in prospettiva anche a punti di prelievo 'controllabili', sui quali l'utente possa fare affidamento nella programmazione ai fini del proprio bilancio.

In particolare, con riferimento a stoccaggi e impianti di GNL, si segnala l'opportunità di prevedere cicli di programmazione/riprogrammazione analoghi a quelli previsti per le interconnessioni con i gasdotti esteri. Evidentemente, nella declinazione delle modalità di riprogrammazione dovranno essere indicati agli utenti i vincoli di riprogrammazione legati all'impiantistica tecnica e alla gestione efficiente ed in sicurezza delle infrastrutture interconnesse.

Con riferimento ai punti di riconsegna, si osserva che l'introduzione di opportuni incentivi economici alla corretta programmazione da parte degli utenti, con particolare riferimento agli impianti termoelettrici ed industriali (c.d. penali di *scheduling*) potrebbe costituire un utile supporto per l'impresa di trasporto nell'esecuzione delle azioni di bilanciamento. Si evidenzia infatti come le logiche circa l'attivazione o meno degli impianti termoelettrici seguano sempre più aspetti di convenienza economica in funzione dei prezzi sui mercati elettrici *day-ahead* e infragiornalieri, così come i prelievi industriali possono variare significativamente nel tempo in relazione ad aspetti di programmazione della produzione. Tali dinamiche non possono trovare adeguata rappresentazione nei modelli statistici di previsione utilizzati dall'impresa di trasporto e pertanto incentivi economici agli utenti per il rispetto dei propri programmi costituirebbe un utile elemento a supporto del bilanciamento del sistema.

Fermo restando quanto sopra, comprendendo la necessità di ulteriori approfondimenti in merito ai Punti di riconsegna, si ritiene che la loro partecipazione all'economia complessiva del bilanciamento potrebbe essere rimandata ad un momento successivo al prossimo ottobre 2015. Si ritiene invece che non possa essere rimandata la revisione della frequenza di riprogrammazione presso impianti quali gli stoccaggi e in linea di principio anche dei terminali. Si ritiene pertanto necessario che anche lato stoccaggio siano previsti cicli di rinomina alla stregua dei meccanismi del BAL NC. In

una prima applicazione tali cicli potrebbero essere limitati in termini di estensione temporale sino ad una certa ora nel corso del giorno gas, in modo da consentire agli operatori infrastrutturali i necessari adeguamenti, di comprensibile complessità, ai fini della gestione H24. Previsioni che invece limitino la riprogrammazione, unitamente ai necessari vincoli tecnici di rinomina delle risorse in corso di Giorno-gas potrebbero precludere la massimizzazione dell'utilizzo dello stoccaggio con evidenti svantaggi per il Sistema.

Infine, in merito agli spunti riportati nel DCO (capo IV):

- a) si ritiene percorribile mantenere gli attuali processi che prevedono che presso i punti interconnessi con lo stoccaggio e i terminali GNL siano gli operatori a trasmettere i programmi con gli utenti ai sensi della deliberazione 297/2012/R/gas;
- b) non si concorda con l'eliminazione delle programmazioni presso i punti di riconsegna del Sistema. Si evidenzia in merito che la riprogrammazione è un servizio selezionabile dall'utente non obbligatorio. Invece la programmazione dei flussi è una fase volta a consentire il corretto svolgimento e la completezza dei processi di programmazione nonché è una opportunità per l'Utente che in tutti i momenti può avere a disposizione il quadro completo sullo stato delle proprie programmazioni e il disequilibrio derivante dalle stesse;
- c) la corrispondenza tra i cicli di nomina anticipati previsti dal Regolamento 312/2014, con la programmazione settimanale, mensile e semestrale già prevista dal Codice di Rete, non è direttamente applicabile in quanto in base al BAL NC richiederebbe un accordo da parte degli operatori di trasporto interconnessi (cfr. comma 14.4). Ad ogni modo, non trattandosi di una misura obbligatoria, potrebbe essere valutata in un secondo momento ove ritenuta utile dal mercato.

Capo V del Regolamento - Oneri di sbilancio giornalieri

Q8. Condividete le considerazioni sopra effettuate in materia di formazione dei prezzi di sbilanciamento? In particolare condividete l'applicazione di prezzi duali in situazioni di "emergenza" pari al prezzo definiti amministrativamente solo all'utente sbilanciato nello stesso verso del sistema?

In relazione al dimensionamento dello *small adjustment* si condividono le considerazioni dell'Autorità circa la necessità di prevedere un dimensionamento che rifletta i costi e minimizzi gli oneri per i consumatori finali. Va tuttavia sottolineato come tale *small adjustment* costituisca lo strumento principale previsto dal Codice europeo attraverso cui incentivare gli operatori commerciali ad essere i primi responsabili del bilanciamento delle proprie posizioni commerciali, consentendo in tal modo all'impresa di trasporto di avere un ruolo residuale. Va altresì evidenziato come l'introduzione di un incentivo economico al bilanciamento abbia anche la finalità di favorire uno sviluppo della liquidità in quanto stimola gli utenti a scambiare gas per bilanciarsi al fine di non incorrere nel pagamento degli *small adjustments*. Tale incentivo allo scambio per la correzione delle proprie posizioni commerciali risulta chiaramente superiore in presenza di *small adjustment* rispetto all'applicazione di un unico prezzo medio per la le posizioni lunghe o corte.

Nell'ambito della proposta di aggiornamento del Codice di Rete n.35, è stata introdotta la disciplina del prezzo di sbilanciamento in linea con le disposizioni del quadro normativo comunitario (cfr. Regolamento, capo V). In tale ambito Snam Rete Gas ha indicato un valore dello *small adjustment*, pari al 3% del c.d. Prezzo Medio di Remunerazione giornaliero⁴, in linea anche con quanto previsto come *best practice* nei mercati più evoluti. Al fine di fornire all'Autorità elementi utili ai fini della determinazione dei valori più appropriati si riportano di seguito le scelte adottate in altri Paesi europei.

TSO/Paese	Small Adjustment (SA)	Nota
National Grid Gas (UK)	$\pm 2.5/3\%$	L'SA è definito in valore assoluto (p/therm). Il valore % è stato determinato in base a evidenze Impact Assessment Codice di Bilanciamento (pag. 56)
GRTGaz & TIGF (Francia)	$\pm 2.5\%$	Approvato con delibera CRE del 15 gennaio 2015
Fluxys (Belgium)	$\pm 10\%$	Rif. Fluxys transmission tariff sheet 2015
NCG & Gaspool (Germany)	-10% +20%	90% del secondo prezzo più basso del paniere 120% del secondo prezzo più alto del paniere (paniere di prezzi giornalieri NCG, Gaspool, TTF e ZTP)
TAG (Austria)	$4-5\% \leq SA \leq 17-18\%$	L'SA è definito in valori assoluti in funzione di una soglia (i valori espressi in % sono stati determinati rispetto al prezzo medio VTP del I trimestre 2015).

⁴ definito, ai sensi dell'art. 22.3 del Regolamento, come la “media ponderata dei prezzi delle offerte selezionate [...] di prodotti standardizzati di breve termine di tipo title con consegna nel Giorno-gas G, pesata sulla base dei quantitativi di gas, in energia, associati a ciascuna offerta selezionata” (cfr. Proposta n. 35, Capitolo 9, paragrafo 4.4)

A partire dal prossimo mese di ottobre 2015 potranno essere rese disponibili informazioni sullo stato del Sistema con aggiornamento orario e dei quantitativi immessi/prelevati per Utente, per Punto (cfr. Proposta aggiornamento Codice di Rete n.33⁵). Tali informazioni, unitamente a un sistema di rinomina oraria, in linea di principio dovrebbe consentire agli Utenti - se opportunamente stimolati da un adeguato valore di *small adjustment* - di intraprendere opportune azioni per il proprio bilanciamento durante il corso del Giorno-gas favorendo il così bilanciamento delle proprie posizioni (immeso/prelevato) e, in generale, la riduzione dello sbilancio del Sistema.

In relazione alla commisurazione dello *small adjustment* alla effettiva possibilità degli utenti di prevedere gli sbilanciamenti e porvi rimedio, si evidenzia come in applicazione delle disposizioni di cui al BAL NC la scrivente Società abbia avviato le attività necessarie alla messa disposizione delle informazioni previste dal Regolamento. Si ritiene tuttavia opportuno evidenziare a codesta Autorità come:

- in virtù dell'attuale assetto del comparto della misura (con particolare riferimento alla proprietà ed alla gestione degli impianti di *meter e meter reading*) l'impresa di trasporto disponga di leve limitate per poter migliorare il livello e la qualità delle informazioni rese disponibili. In tale prospettiva si auspica ad una revisione del comparto della misura per il trasporto del gas naturale che possa favorire la proprietà e la gestione diretta degli impianti da parte del trasportatore. Ai fini di supportare i principi previsti dalla deliberazione 184/09 e di cogliere le necessità segnalate del mercato, nella proposta di aggiornamento del Codice di Rete n. 35 è stata prospettata la realizzazione e gestione degli impianti di misura ad opera del Trasportatore. La proprietà degli impianti di misura potrà contribuire significativamente a migliorare la tempestività e l'affidabilità dei dati ai fini del più efficiente funzionamento del regime di bilanciamento;
- in virtù del rapporto contrattuale con i propri clienti gli utenti possono avere accesso oltre che ai dati storici anche ad aggiornamenti diretti nel corso del giorno gas dei consumi da parte dei propri clienti (in particolare per i siti industriali e termoelettrici) con frequenze anche superiori rispetto a quelle previste dal codice di bilanciamento e pertanto stimare al meglio le proprie posizioni di bilanciamento. Con riferimento ai clienti serviti indirettamente tramite la distribuzione, anche le

⁵ Recepimento Regolamento (UE) n.312/2014 (artt.13-15, 17, 32.1 e 32.3, 34-36) disponibile al seguente link: http://www.snamretegas.it/it/servizi/Codice_di_rete/Aree/aggiornamento.html

informazioni previste in capo alle imprese di distribuzione sono note ai soggetti forniti (ovvero agli utenti stessi, qualora proseguano nella catena della fornitura sino ai consumatori finali) o sono frutto di profili e misure pubblicate/accessibili.

Le risorse di natura informativa potenzialmente nella disponibilità degli Utenti pertanto sono molteplici e non necessariamente vincolate al servizio fornito dal Trasportatore.

Capo VII del Regolamento - Neutralità

Si concorda che in linea generale le previsioni in materia di neutralità del servizio di bilanciamento siano già previste nella normativa nazionale.

A questo proposito, si osserva come il principio della massima diligenza, configurato come condizione generale i cui criteri applicativi non siano conoscibili *ex ante*, non sia applicabile alle logiche del servizio di bilanciamento in una misura superiore ai generali principi di prudenza previsti dalla Legge, tradotti nel Codice di rete nel Principio dell'Operatore prudente e ragionevole.

Con riferimento in particolare alla neutralità del servizio di bilanciamento, lo strumento che stimola il gestore al comportamento più efficiente è il sistema di incentivi previsto dal Regolamento, dove l'efficienza è misurabile tramite opportuni algoritmi predefiniti. La previsione di principi indeterminati, potenzialmente applicabili in maniera soggettiva e con valutazioni *ex post*, pregiudica il buon funzionamento del Sistema e lede i diritti dell'operatore che in un regime di dichiarata neutralità non può essere esposto a rischi impropri.

Con riferimento alla definizione dei corrispettivi di neutralità, condividendo che la dualità dei prezzi di sbilanciamento prevista dal BAL NC potrebbe effettivamente causare una maggiore variabilità degli importi in dare e avere da e verso la CCSE in relazione alla neutralità del bilanciamento, si ritiene percorribile la definizione di meccanismi di aggiornamento periodico dei corrispettivi di neutralità da applicare agli utenti.

In relazione al monitoraggio dei dati inerenti la neutralità, si segnala che ai fini di agevolare la gestione delle informazioni, sarebbe opportuno di definire gli elementi da

considerare per il monitoraggio con anticipo adeguato al fine di assicurare il necessario aggiornamento dei sistemi informativi di Snam Rete Gas.

Capo VIII del Regolamento – Comunicazione delle informazioni

Con riferimento alle informazioni rese disponibili agli utenti, ai sensi del Capo VIII del Regolamento tali informazioni sono state riportate nell'ambito delle proposte di aggiornamento del Codice di Rete nn. 33 e 35, poste in consultazione rispettivamente a febbraio e aprile 2015. La Società avrà cura di trasmettere all'Autorità eventuali proprie valutazioni alla luce delle osservazioni pervenute nell'ambito delle due consultazioni, nel mese di giugno p.v. secondo il programma delle attività di recepimento del BAL NC.

In relazione alle informazioni riguardanti la posizione del singolo Utente, con riferimento all'eventuale disponibilità anticipata rispetto all'avvio del sistema, si potrebbe prevedere l'anticipazione di una parte delle informazioni prima del prossimo 1 ottobre. Le funzionalità riguarderebbero le informazioni relative ai alle misure in energia (volumi e qualità) presso i Punti IDM nel corso del Giorno–gas G (periodo 06.00-12.00)

In relazione alle restanti informazioni, Snam Rete Gas renderà prossimamente disponibili *template* al fine di consentire agli Utenti di familiarizzare con le funzionalità del nuovo sistema informativo. In proposito non sono giunti da parte degli utenti supporti o suggerimenti in relazione in particolare al formato delle informazioni. Ad ogni modo, ai fini di consentire la fruibilità dei dati, saranno previsti *standard* informatici di cui sono note le specifiche tecniche e che ne consentono l'elaborazione automatica (ad es. XML) ed eventualmente in formato *human readable* (ad es. excel).

Infine, come da programma di implementazione delle disposizioni previste dal Codice di Bilanciamento Europeo, si conferma la disponibilità ad effettuare un *workshop* esplicativo dei meccanismi di bilanciamento prospettati e dei relativi sistemi informativi a supporto. Si conferma inoltre che, in corrispondenza di ogni nuovo rilascio in produzione di nuove funzionalità che impattino sull'operatività degli Utenti saranno inviate comunicazioni operative *ad hoc* atte a supportare specifici cambiamenti.

In merito alle informazioni che devono essere trasferite dalle imprese di distribuzione si rileva coerentemente con quanto espresso dall'Autorità la criticità connessa al

particolare assetto del sistema italiano e pertanto si condivide un approccio che preveda un adeguato processo di definizione delle modalità di trasmissione dei dati e di incentivazione al miglioramento della qualità delle informazioni trasferite.

2.2 Norme per la gestione delle congestioni nell'utilizzo delle capacità di iniezione ed erogazione dagli stoccaggi

- Q9 *Si concorda con la necessità di introdurre meccanismi di gestione delle congestioni della capacità di erogazione ed iniezione in stoccaggio?*
- Q.10 *Ritenete efficienti i meccanismi sopra prospettati? Quale dei due meccanismi ritenete preferibile? (asta esplicita o asta implicita)?*

Si concorda con la necessità di introdurre meccanismi di gestione delle congestioni della capacità di stoccaggio. A questo proposito, richiamando quanto già osservato in precedenza, si ritiene che la migliore soluzione per completare il disegno del regime di bilanciamento del BAL NC risieda nel prevedere l'estensione a tutto il Sistema delle medesime logiche contenute nel Regolamento 312/2014, ai fini di offrire agli utenti un set di flessibilità coerente e completo che consenta loro di operare ai fini del proprio bilanciamento.

In quest'ottica si ritiene opportuno che lo stoccaggio, così come le altre risorse che possono contribuire al bilanciamento delle posizioni degli utenti, sia riprogrammabile analogamente ai punti interconnessi con l'estero. Si ritiene inoltre opportuno prevedere sistemi di conferimento di breve periodo di capacità di stoccaggio e in particolare della capacità invenduta in primo luogo in analogia al Codice CAM, nonché meccanismi di gestione delle congestioni analoghi a quanto previsto dal Regolamento CMP. Tali modalità consentirebbero agli utenti di poter ottimizzare il proprio portafoglio di risorse su base giornaliera anche con capacità di stoccaggio che si rendessero disponibili nel breve termine, fermi restando i vincoli della rete e delle infrastrutture connesse ai fini della riprogrammazione in corso di giorno gas. Non si ritiene invece condivisibile il meccanismo dell'asta implicita in corso di giorno gas, in quanto si tratterebbe di una vendita di prodotti *locational* diversi da quelli previsti dal BAL NC (come anche illustrati nel DCO) con interferenze sul mercato del bilanciamento (il blocco dell'operatività del

mercato del bilanciamento) in sede di assegnazione e sul sistema di rinomina ancora in corso nel giorno gas .

Un meccanismo che preveda la vendita della capacità non utilizzata dovrebbe aver luogo successivamente all'ultima opportunità di rinomina degli utenti già detentori di capacità o prevedendo opportune tolleranze che consentano agli utenti di poter utilizzare nel corso del giorno gas parte della capacità non nominata, in analogia con quanto avviene per la capacità di trasporto. L'assegnazione della capacità di stoccaggio in forma implicita potrebbe più opportunamente aver luogo sotto forma di capacità interrompibile attraverso un meccanismo di *overnomination* rispetto alla capacità di cui l'utente risulta titolare, in caso di assegnazione completa della capacità disponibile, senza richiedere necessariamente l'attivazione di un mercato *locational* riferito all'HUB stoccaggi.

Un meccanismo di asta dello stoccaggio potrebbe invece essere gestito successivamente alla conclusione di tutti i cicli di rinomina del sistema di trasporto, nell'ambito dei servizi di bilanciamento previsti dal BAL NC, per consentire la chiusura delle partite del bilanciamento fisico del sistema al termine del giorno gas. Tale meccanismo assicurerebbe il reperimento delle risorse tramite meccanismi concorsuali, trasparenti, aperti a tutti gli utenti dello stoccaggio, per quantitativi certi limitando possibili pregiudizi per il Sistema in caso di una non corretta o non completa programmazione da parte degli utenti dello stoccaggio a disposizione per la copertura del proprio sbilancio. Un meccanismo simile, oggi in uso tramite la Sessione G+1 presso la PB-Gas, potrebbe, accompagnare il processo di applicazione del nuovo regime di bilanciamento, assicurandone una applicazione che consenta agli operatori di prendere confidenza con i nuovi meccanismi di mercato e al RdB di chiudere il bilancio del Sistema.

Ai fini del ricorso a tale strumento, dovrebbero essere previste minime modifiche per consentirne la gestione in coerenza con la nuova disciplina. In particolare, dovrebbe essere inibito l'automatico trading tra gli operatori, in quanto si tratterebbe di una risorsa ad accesso del Trasportatore ad esclusivo scopo di bilanciamento del Sistema. Ai fini di non influenzare le attività del mercato del bilanciamento, il prezzo marginale dell'asta non dovrebbe concorrere con la definizione del prezzo di Sbilanciamento, alla stregua delle risorse approvvigionate nell'ambito dei servizi di bilanciamento.

2.3 Tempistiche

- Q11 Quando ritenete debba essere esteso il periodo di disponibilità delle informazioni e degli strumenti richiesti dal nuovo regime di bilanciamento prima dell'avvio dello stesso?*
- Q.12 Quali informazioni e strumenti si ritengono indispensabili per il periodo di prova prima dell'avvio? E quali al momento dell'avvio del sistema?*

Come da informazioni prodotte, il Sistema di bilanciamento predisposto da Snam rete Gas sarà pronto con decorrenza dal prossimo Anno Termico. Si evidenzia in proposito come il cronoprogramma presentato da Snam Rete Gas risulti già sfidante per partire il prossimo 1 ottobre 2015 in virtù delle significative modifiche richieste ai sistemi informativi. Un'estensione del periodo di disponibilità delle informazioni e degli strumenti richiesti dal nuovo regime di bilanciamento prima del suo avvio oltre a quanto originariamente previsto comporterebbe un ritardo nell'entrata in vigore delle nuove disposizioni non imputabile all'impresa di trasporto.

Più in generale, si osserva che tanto più vengono definiti nuovi meccanismi in prossimità dell'avvio del nuovo anno termico, tanto più aumenta la probabilità del posticipo dell'implementazione del BAL NC. A questo proposito, oltre a quanto proposto nel presente documento e nei precedenti documenti, si conferma la massima disponibilità a supportare l'Autorità nel disegno dello schema di applicazione del Regolamento 312/2014 ai fini dell'individuazione delle soluzioni più efficienti a tal fine.