

DCO 462/2018/R/GAS
Orientamenti in tema di
approvvigionamento e gestione del delta
IN OUT delle reti di distribuzione e delle
partite fisiche per il funzionamento della
rete di trasporto

Osservazioni e proposte ANIGAS

Milano, 23 ottobre 2018

PREMESSA

Anigas presenta le proprie osservazioni e proposte al DCO 462/2018/R/GAS (di seguito DCO) con il quale l’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito Autorità) - facendo seguito alla delibera 72/2018 con la quale ha approvato la nuova disciplina in materia di Settlement Gas che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2020 - illustra i propri orientamenti in relazione ai principali temi connessi all’approvvigionamento da parte del Responsabile del Bilanciamento (RdB) del delta in out (delta^{IO}).

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

In termini generali, Anigas condivide gli orientamenti espressi nel DCO in merito all’assegnazione all’RdB del compito di approvvigionare il delta^{IO} relativo ai Punti di Riconsegna di trasporto interconnessi con una rete di distribuzione (*city gate*) nell’ambito dei mercati centralizzati gestiti dal Gestore dei Mercati Energetici (MGAS) attraverso possibili evoluzioni della disciplina del bilanciamento e dell’incentivazione dell’RdB, nonché del bilancio provvisorio.

Si precisa che il termine “delta^{IO}” riportato in tutto il DCO corrisponde, in realtà, al termine Δk di cui all’art. 12 del TISG in quanto il termine delta^{IO} di cui all’art. 15 del TISG ha un diverso significato. Tale chiarimento è necessario al fine di scongiurare mis-understanding negli operatori con riflessi sui pagamenti delle partite relative al delta^{IO} delle sessioni pregresse. Nel DCO infatti la componente “delta^{IO}” (che in realtà è il termine Δk) può sembrare come una componente di costo nuova mentre si tratta solo di una diversa contabilizzazione per consentirne una gestione più efficace e trasparente.

Si valuta positivamente il nuovo assetto regolatorio prospettato in merito alla gestione/copertura degli autoconsumi, delle perdite di rete e del GNC attraverso il superamento dell’attuale riconoscimento in natura a favore di un corrispettivo unitario variabile ed il conseguente approvvigionamento a mercato da parte dell’impresa di trasporto dei quantitativi necessari a copertura di tali componenti.

In particolare, in merito al corrispettivo unitario variabile si ritiene opportuno precisare – come già espresso nell’ambito del procedimento di definizione della regolazione tariffaria – che tale corrispettivo sia applicato ai punti di uscita/riconsegna della rete di trasporto, utilizzando quale driver per il dimensionamento del corrispettivo, i quantitativi di gas naturale prelevati dalla rete nei punti di riconsegna e nei punti di interconnessione con le esportazioni, escludendo i punti di uscita verso impianti di stoccaggio,

nell'ottica di promuovere in modo efficiente l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto del gas, l'allineamento dei prezzi nazionali della commodity (PSV) con i prezzi degli *hub* europei e la competitività del mercato italiano.

Conseguentemente l'intervento volto a porre a disposizione degli Utenti del Bilanciamento (UdB) le capacità di stoccaggio operativo non più nella disponibilità dell'RdB per la copertura dei suddetti termini, risulta essere ragionevole. Si evidenzia la necessità che tali capacità di erogazione (e iniezione) una volta assegnate all'UdB mantengano le medesime caratteristiche di flessibilità che oggi caratterizzano il servizio di bilanciamento e che resti invariata la capacità complessiva per il sistema.

In merito alle modifiche prospettate all'equazione di bilancio dell'RdB, si condivide il principio espresso nel DCO di tener distinte le attività di approvvigionamento a mercato di tutti i volumi per il funzionamento del sistema che l'impresa maggiore di trasporto svolgerà dal 2020 come TSO (rappresentati dal nuovo termine Ψ) dalle attività finalizzate al bilanciamento residuale che l'impresa maggiore di trasporto svolge come RdB (disequilibrio degli utenti e nuovo termine di disequilibrio del TSO).

Si ritiene tuttavia necessario che vengano definite in maniera chiara le modalità operative che traducono tale principio, anche in ragione del fatto che le transazioni diverse dalle azioni di bilanciamento non devono concorrere alla formazione dei prezzi marginali di sbilanciamento. A riguardo, affinché si concretizzi tale distinzione non solo in termini di volumi, ma anche di prezzi, si potrebbe ad esempio prevedere che le azioni svolte in qualità di TSO si svolgano in un momento diverso rispetto alle azioni di bilanciamento in modo da non concorrere alla formazione del SAP, similmente a quanto avviene per le transazioni nel Mercato organizzato per la negoziazione di gas in stoccaggio (MGS) oppure prevedere un'indicazione delle finalità delle azioni dell'impresa maggiore di trasporto nel momento in cui entra in MGAS.

Relativamente alle modalità di contabilizzazione del gas immesso e prelevato negli impianti di distribuzione, si ritengono necessari maggiori chiarimenti in merito all'approccio che l'Autorità intende adottare con particolare riferimento alla valorizzazione del *delta*¹⁰ quale "*partita fisica di competenza dell'impresa di distribuzione interconnessa alla rete di trasporto secondo la logica degli "operating balancing agreement"*" (paragrafo 2.1 del DCO).

Per quanto concerne le tempistiche, si condivide la data del 1° gennaio 2020 in quanto la decorrenza delle modifiche e/o integrazioni alla regolazione proposte nel DCO dovranno essere coordinate con il quinto periodo di regolatorio del trasporto.

RISPOSTE AI SINGOLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S 1. Ulteriore evoluzione della regolazione

- *Si condividono gli orientamenti esposti in tema di approvvigionamento a mercato dei quantitativi necessari a copertura di autoconsumi, perdite e GNC e le variazioni attese di linepack da parte dell'impresa di trasporto?*
- *Si condividono le modifiche e/o integrazioni alla regolazione vigente che s'intende apportare? Se no, per quali motivi? Cosa si propone in alternativa?*

Come riportato nelle Osservazioni di Carattere Generale, si condivide che l'impresa di trasporto approvvigioni a mercato i quantitativi funzionali al trasporto.

Si auspica tuttavia che - come riportato al paragrafo 3.26 del DCO – vengano previste modalità analoghe alla vigente MGS per evitare che le transazioni relative al funzionamento del sistema concorrano alla formazione dei prezzi marginali di sbilanciamento. Tenuto anche conto che tali quantitativi soprattutto nel periodo invernale possono rappresentare volumi significativi, si pensi che nell'ultimo inverno si sono registrati autoconsumi, perdite, GNC e variazioni di *linepack* complessivamente nell'ordine di grandezza di milioni di metri cubi con punte anche oltre i 15 Mln di metri cubi/giorno.

Si chiede inoltre conferma che l'obbligo di tale approvvigionamento posto in capo all'impresa di trasporto sia inteso e previsto su base giornaliera.

Infine, in merito alla proposta di ricomprendere nel termine Ψ anche i quantitativi necessari per lo svolgimento del servizio di default trasporto – che anche per l'anno termico 2018/2019 verrà erogato dall'impresa maggiore di trasporto senza avvalersi della facoltà di individuare uno o più fornitori transitori, si ritiene necessario che vengano forniti maggiori dettagli in merito alle relative modalità operative e logiche sottostanti.

- *Si concorda con quanto indicato in relazione ai meccanismi di incentivazione dell'RdB?*

Si condividono le modifiche proposte ai meccanismi di incentivazione dell'RdB in quanto contribuiscono ad incentivare l'RdB ad approvvigionare il gas necessario per il funzionamento del sistema alle migliori condizioni.

In questo modo si limita l'onere a carico degli utenti (che coprono i costi con componenti del trasporto) e si riduce il rischio che sia necessario adeguare il corrispettivo CRVBL per garantire la neutralità del trasportatore qualora vi sia una differenza tra quanto incassato dall'impresa maggiore di trasporto con le componenti tariffarie destinate alla copertura di tali oneri e quanto speso dalla medesima per l'approvvigionamento sul mercato.

Come anticipato nelle Osservazioni di Carattere Generale, si evidenzia la necessità di introdurre dei meccanismi finalizzati a garantire che le transazioni compiute dall'impresa maggiore di trasporto in qualità di TSO per il funzionamento del sistema (i.e. gestione del *line pack* programmato, fuel gas, GNC, perdite di rete, delta In-Out e default trasporto) non concorrano alla formazione dei prezzi marginali di sbilanciamento.

Al fine di garantire che non vi siano impatti sui prezzi di sbilanciamento, l'indicatore di performance potrebbe essere combinato con una separazione delle "zone di mercato" tra volumi approvvigionati per il funzionamento del sistema (TSO) rispetto a volumi approvvigionati per il bilanciamento (RdB) in modo che solo quest'ultimi concorrano al prezzo di sbilanciamento.

Inoltre, al fine di ridurre distorsioni sul mercato del bilanciamento legate al rischio che l'impresa maggiore di trasporto possa utilizzare impropriamente a fini di bilanciamento il gas transato per le altre finalità, si ritiene che dovrebbero essere introdotti opportuni incentivi affinché il trasportatore preveda nel modo migliore la quantità di gas da approvvigionare complessivamente per le finalità di cui sopra (line pack programmato, fuel gas, GNC, perdite di rete, delta In-Out, default trasporto).

Si evidenzia inoltre la necessità che venga rafforzato l'attuale incentivo dell'RdB, disposto nel TIB, sul differenziale di prezzo tra SAP e prezzo di sbilanciamento con l'obiettivo che il delta¹⁰ venga previsto correttamente al fine di ridurre il rischio a carico degli UdB legato al differenziale tra il costo al quale essi approvvigionano il gas, e il prezzo medio di mercato applicato, ai sensi dell'articolo 15 del TISG in vigore dal 2020, per la compensazione economica delle differenze fra consumi stimati e quelli effettivi.

In merito, si ritiene opportuno che venga previsto un meccanismo che consenta di monitorare la performance dell'RdB circa la previsione del delta¹⁰.

- *Si condivide quanto illustrato con riferimento alle altre imprese di trasporto?*

In un'ottica di ottimizzazione e semplificazione del processo, si condivide la centralizzazione di tali attività in capo all'RdB.

- *Ritenete esaustivi i nuovi obblighi informativi che s'intende introdurre?*

Si condivide la variazione proposta agli obblighi di informazione in carico all'RdB, con particolare riferimento all'obbligo di pubblicare giornalmente i valori previsivi dei singoli elementi che costituiscono il termine Ψ , con successivi aggiornamenti fino al consuntivo (sempre con dettaglio dei singoli elementi).

- *Si condividono gli orientamenti in tema di prestazioni di stoccaggio?*

Come riportato nelle Osservazioni di Carattere Generale, si auspica che tali prestazioni di stoccaggio mantengano l'elevata flessibilità che ad oggi le caratterizza.

Si ritiene inoltre opportuno che – anche a fronte delle modifiche/integrazioni che verranno introdotte - venga mantenuta la possibilità dell'RdB di richiedere alle imprese di stoccaggio la modifica dei flussi fisici rispetto al valore aggregato delle nomine, al fine di mantenere la rete di trasporto entro i suoi limiti operativi di cui all'articolo 2.4 del Testo Integrato del Bilanciamento (TIB).

S 2. Bilancio provvisorio

- *Si condivide?*
- *Cosa si propone per il termine $GID_{UdB,K}$?*
- *Si condivide quanto prospettato in relazione ai dati da utilizzare per i PdR letti con frequenza mensile o con dettaglio giornaliero? Oppure ritenete che si possano adottare i dati effettivi storici?*
- *Quale soluzione per le altre imprese di trasporto?*

In termini generali si condivide che per la determinazione del bilancio provvisorio sia previsto un algoritmo analogo a quello previsto nella sessione di bilanciamento. Ciò consentirebbe agli UdB di ottimizzare la previsione dei propri consumi a beneficio dell'intero sistema.

In merito al termine GID relativo all'utilizzo del gas da parte dell'impresa di distribuzione per autoconsumo, si ritiene condivisibile la proposta di esplicitare tale termine anche per la predisposizione del bilancio provvisorio, così come è previsto in fase di bilanciamento (rif. articolo 9.1 lettera d).

Ciò richiede tuttavia una mappatura dei PdR inerenti all'autoconsumo delle imprese di distribuzione e un'implementazione delle informazioni in possesso del Sistema Informativo Integrato che consenta a quest'ultimo di identificare tale prelievo e valorizzare correttamente il termine GID .

Resta comunque inteso che il termine GID debba rimanere esclusivamente di competenza degli UdB che approvvigionano gli Utenti della distribuzione titolari del gas ceduto alle imprese di distribuzione per il proprio autoconsumo. Nei restanti casi, il valore del termine GID dovrà assumere valore nullo.

In relazione alle informazioni da utilizzare per i PdR letti con frequenza mensile o con dettaglio giornaliero – stante le attuali tempistiche di messa a disposizione dei dati di misura – si condivide quanto prospettato.

Per quanto riguarda le altre imprese di trasporto, si ritiene preferibile che la futura procedura di definizione del bilancio provvisorio venga applicata a tutti i punti delle reti di trasporto in modo che l'intero bilancio provvisorio risulti il più coerente possibile a quello definitivo mettendo così gli UdB nelle condizioni di bilanciare al meglio i propri consumi.

S 3. Aspetti implementativi e tempistiche

– *Si concorda? Se no, per quali motivi?*

Come riportato nelle Osservazioni di Carattere Generale, si condivide la tempistica di decorrenza proposta.