

Atto n. 44/07

**Regolazione degli aspetti generali della qualità
del servizio di trasporto del gas naturale**
Seconda consultazione

*Secondo documento per la consultazione
nell'ambito del procedimento avviato con deliberazione 23 gennaio 2006, n. 15/06*

14 novembre 2007

Premessa

La qualità del servizio di trasporto del gas naturale è attualmente regolata prevalentemente attraverso i codici di rete di trasporto approvati dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità).

L'Autorità con la deliberazione 23 gennaio 2006, n. 15/06 ha avviato un procedimento per la formazione di provvedimenti con i quali regolare gli aspetti generali in tema di qualità del servizio di trasporto del gas naturale. Nell'ambito di tale procedimento è stato emanato un primo documento per la consultazione il 19 dicembre 2006 (atto n. 35/06).

Il presente documento formula proposte di regolazione relative agli aspetti generali in tema di qualità del servizio di trasporto del gas naturale tenendo conto delle osservazioni pervenute in risposta al primo documento per la consultazione e di quanto già definito in precedenti provvedimenti dell'Autorità in tema di accesso alle reti e di tariffe.

Il documento per la consultazione viene diffuso per offrire l'opportunità a tutti i soggetti interessati di presentare osservazioni e proposte alternative prima che l'Autorità proceda all'emanazione dei provvedimenti.

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte, per iscritto, entro il **21 dicembre 2007**.*

L'Autorità si riserva di tenere audizioni dei soggetti interessati.

I soggetti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza, in tutto o in parte, della documentazione inviata sono tenuti a indicare quali parti della propria documentazione sono da considerare riservate e, pertanto, sottratte alla pubblicazione.

***Osservazioni e proposte dovranno pervenire al seguente indirizzo tramite uno solo di questi mezzi:
e-mail con allegato il file contenente le osservazioni (preferibile), fax o posta.***

**Autorità per l'energia elettrica e il gas
Direzione consumatori e qualità del servizio
piazza Cavour 5 – 20121 Milano**

**e-mail: consumatori@autorita.energia.it
fax: 02-65565.230**

INDICE

1. Introduzione_____	4
2. Sintesi delle proposte e struttura del documento_____	5
3. La qualità del servizio di trasporto _____	7
4. Le proposte in tema di sicurezza del servizio di trasporto _____	9
5. Le proposte in tema di continuità del servizio di trasporto_____	19
6. Le proposte in tema di qualità commerciale del servizio di trasporto_____	27
7. I tempi di attuazione _____	48

1. Introduzione

- 1.1 L'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) ha regolato alcuni aspetti relativi alla qualità del servizio di trasporto di gas naturale mediante provvedimenti in materia di accesso alle reti di trasporto, tariffe e qualità del gas naturale trasportato.
- 1.2 Con la deliberazione 23 gennaio 2006, n. 15/06 è stato avviato un procedimento per la formazione di provvedimenti con i quali regolare gli aspetti generali in tema di qualità del servizio di trasporto del gas naturale non ancora coperti dalle disposizioni in vigore. Nell'ambito di tale procedimento è stato emanato un primo documento per la consultazione il 19 dicembre 2006 (atto n. 35/06), nel quale l'Autorità:
 - a) ha individuato nella sicurezza, nella continuità e nella qualità commerciale gli aspetti generali di qualità del servizio di trasporto di gas naturale;
 - b) ha descritto le prassi operative di Snam Rete Gas e di Società Gasdotti Italia;
 - c) ha fornito una sintesi di una ricognizione della regolazione in materia in ambito internazionale;
 - d) ha formulato proposte preliminari di regolazione in tema di sicurezza, continuità e qualità commerciale al fine di uniformare la regolazione degli aspetti generali in tema di qualità del servizio di trasporto del gas naturale.
- 1.3 Nel primo documento si approfondivano anche alcuni temi connessi con la misura della qualità del gas naturale e si formulavano proposte di modifiche ed integrazioni alla deliberazione n. 185/05. Gli esiti della consultazione su questo specifico punto hanno originato l'emanazione della deliberazione dell'Autorità 28 marzo 2007, n. 75/07.
- 1.4 Il presente documento formula proposte integrative di regolazione su aspetti generali in tema di qualità del servizio di trasporto del gas naturale, con riferimento alla sicurezza, alla continuità ed alla qualità commerciale del servizio, tenendo conto delle osservazioni pervenute in risposta al primo documento per la consultazione e di quanto già definito in precedenti provvedimenti dell'Autorità.
- 1.5 Le proposte dell'Autorità, anche in considerazione del previsto ingresso di nuovi soggetti nel servizio di trasporto regionale del gas naturale, si prefiggono:
 - a) l'omogeneizzazione dei livelli minimi di qualità erogati dalle diverse aziende di trasporto;
 - b) l'ulteriore miglioramento della qualità del servizio di trasporto del gas naturale erogata da ciascuno degli operatori coinvolti;
 - c) il rafforzamento della tutela degli utenti del servizio e dei clienti finali allacciati alle reti di trasporto anche attraverso una maggiore accessibilità alle informazioni e la pubblicazione comparativa dei dati di qualità forniti dai trasportatori.

2. Sintesi delle proposte e struttura del documento

2.1 Il presente documento per la consultazione, sulla base degli esiti della prima consultazione, propone integrazioni alla regolazione vigente in materia di qualità del servizio di trasporto del gas naturale sui seguenti aspetti:

- a) la sicurezza (capitolo 4);
- b) la continuità (capitolo 5);
- c) la qualità commerciale (capitolo 6).

2.2 Per quanto riguarda la sicurezza si propone di:

- a) individuare l'intera rete gestita da un trasportatore come ambito rispetto al quale riferire la regolazione e gli indicatori;
- b) introdurre l'indicatore "percentuale di rete sulla quale sono state effettuate ispezioni interne con pig¹ rispetto al totale della rete sulla quale è tecnicamente possibile utilizzare tale metodologia" ed i relativi obblighi di registrazione e di comunicazione all'Autorità con cadenza annuale;
- c) introdurre l'obbligo di servizio di sottoporre a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi, con cadenza almeno semestrale i tratti di rete appartenenti ai gasdotti maggiormente esposti a condizioni di rischio e con cadenza almeno annuale il resto della rete;
- d) introdurre una definizione ed una classificazione univoche delle emergenze di servizio nonché specifiche disposizioni relative ai conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione;
- e) introdurre un indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza, definito come il tempo intercorrente tra la segnalazione di una emergenza di servizio ed il ripristino delle normali condizioni di funzionamento del sistema (inclusa la ripresa della riconsegna del gas) nonché specifiche disposizioni relative ai conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione;
- f) introdurre obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità dei dati e delle informazioni relativi alla protezione catodica delle reti di trasporto;
- g) verificare l'opportunità di affidare al trasportatore la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai, ferma restando l'attribuzione del costo conseguente al soggetto a cui compete ai sensi della regolazione vigente.

2.3 Per quanto riguarda la continuità si propone di:

- a) introdurre una definizione univoca di interruzione nonché specifiche disposizioni relative ai conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione annuale all'Autorità;

¹ Dispositivo utilizzato per verificare l'integrità delle condotte che percorrono l'interno delle tubazioni spinto dalla differenza di pressione che si crea a monte ed a valle del suo passaggio. Tale tipologia di strumentazione consente al trasportatore di raccogliere informazioni dettagliate relative allo "stato di salute" del metanodotto ispezionato.

- b) confermare lo standard garantito circa il numero massimo di giorni annui di interruzione/riduzione della capacità (giorni equivalenti a capacità intera) per interventi manutentivi presso punti di riconsegna, ipotizzando di definire un massimo pari a 3 giorni equivalenti a capacità intera per tutte le aziende di trasporto;
- c) affidare all'impresa di trasporto la stesura di una procedura inerente i temi della continuità, di concerto con le parti interessate, con l'obbligo di renderla pubblica, ad esempio tramite il proprio sito internet, entro i 30 giorni successivi all'approvazione della stessa da parte dell'Autorità.

2.4 Per quanto riguarda la qualità commerciale si propone di:

- a) sostituire l'attuale standard in tema di aggiornamento del codice di rete con uno di tipo generale riguardante il numero delle richieste di aggiornamento ricevute nell'anno precedente ed inviate all'Autorità dall'impresa di trasporto nel tempo massimo di 10 giorni lavorativi, integrando altresì i relativi obblighi di registrazione e comunicazione;
- b) confermare gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale formulati nel primo documento per la consultazione in tema di cessioni di capacità, estendendoli ai trasferimenti di capacità con gli opportuni aggiustamenti;
- c) verificare l'opportunità di spostare il termine per la comunicazione da parte del trasportatore del piano mensile degli interventi di manutenzione al 15-mo giorno del mese n-2, prevedendo per l'impresa di trasporto l'obbligo di registrazione di tutte le riprogrammazioni, comprese quelle richieste dall'utente, e di comunicazione annuale all'Autorità del numero delle riprogrammazioni;
- d) confermare lo standard garantito vigente relativo alla contabilità del gas trasportato, inserendo l'obbligo di comunicazione trimestrale all'Autorità, con indicazione della causa dell'eventuale mancato rispetto, e di risposta alle richieste di revisione del bilancio entro 2-3 giorni lavorativi dal ricevimento delle stesse, a seconda dell'accoglimento o meno della richiesta;
- e) introdurre un indicatore sull'accesso ed erogazione del supporto IT relativo al "*Tempo massimo di ripristino del sistema in seguito ad un malfunzionamento*", con esclusione dal computo dei casi dovuti ad indisponibilità del collegamento telefonico e, relativamente ai processi di modifica dei sistemi informativi messi a disposizione dal trasportatore, l'obbligo di notifica agli utenti così da garantire loro almeno 10 giorni lavorativi per inviare eventuali commenti;
- f) introdurre un unico standard generale per le offerte di allacciamento;
- g) definire tempi massimi di risposta per alcune delle prestazioni più frequentemente richieste dagli utenti del servizio ed introdurre uno standard generale inerente la percentuale minima di risposte motivate a reclami scritti o a richieste scritte di informazioni (90% entro il tempo massimo di 20 giorni lavorativi) nonché obblighi di registrazione e comunicazione annuale.

2.5 Le proposte contenute nel presente documento per la consultazione tengono conto dei seguenti criteri:

- a) *semplicità*: la definizione degli indicatori parte dai dati che già ora le aziende di trasporto registrano per lo svolgimento della loro attività;
- b) *controllabilità*: gli indicatori sono stati formulati in modo tale da favorire la funzione di vigilanza da parte dell’Autorità sui dati che verranno comunicati dalle aziende di trasporto;
- c) *efficacia*: gli indicatori prendono in considerazione le attività e gli aspetti rilevanti relativi alla sicurezza, alla continuità del servizio e alla qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale.

3. La qualità del servizio di trasporto

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 3.1 L’Autorità nel primo documento per la consultazione ha individuato nella sicurezza, nella continuità e nella qualità commerciale gli aspetti di qualità del servizio di trasporto di gas naturale da sottoporre a regolazione.
- 3.2 Per quanto riguarda la sicurezza del trasporto del gas naturale si è proposto che la stessa consista nell’effettuazione del servizio senza rischi per persone o cose derivanti da danni provocati dal gas trasportato; essa dipende innanzitutto dalla corretta progettazione e realizzazione degli impianti nel rispetto della legislazione e normativa vigente in tema di sicurezza. Una volta che il gasdotto sia entrato in esercizio, la sicurezza viene assicurata sia mediante un complesso di attività preventive sia mediante l’effettuazione tempestiva di interventi in caso di emergenze; a tal fine risultano importanti attività quali il controllo e l’ispezione delle reti, la protezione catodica delle condotte, il servizio di gestione delle emergenze, l’odorizzazione del gas riconsegnato ai clienti finali civili allacciati direttamente alla rete di trasporto.
- 3.3 Per quanto riguarda la continuità ci si è focalizzati sulle interruzioni/riduzioni del servizio di trasporto, distinguendo tra riduzioni di capacità presso i punti di entrata, che hanno soprattutto effetti di carattere commerciale in quanto non generano necessariamente una riduzione nella riconsegna del gas naturale (potendo essere compensate mediante l’utilizzo degli stoccaggi o, nel caso di trasporto sulla rete di Snam Rete Gas, mediante trading di gas al punto di scambio virtuale) e interruzioni/riduzioni di portata presso i punti di riconsegna, che hanno invece un impatto diretto sulle reti a valle anche, potenzialmente, in termini di sicurezza per i clienti finali.
- 3.4 Per quanto riguarda la qualità commerciale, nel primo documento per la consultazione, ci si è concentrati sulla corretta e tempestiva esecuzione delle prestazioni richieste alle imprese di trasporto secondo le disposizioni del codice di rete approvato dall’Autorità, proponendo la definizione, per le prestazioni di maggiore interesse per gli utenti del servizio e/o più frequentemente richieste dagli stessi, di indicatori ai quali abbinare standard nazionali che possono essere o garantiti, e quindi accompagnati da indennizzi automatici in caso di mancato rispetto per causa del trasportatore, o generali.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 3.5 Un’impresa di trasporto non ritiene condivisibili le proposte dell’Autorità ed afferma che una regolazione degli aspetti di sicurezza da parte dell’Autorità si andrebbe a sovrapporre ad una specifica legislazione nazionale che si è dimostrata

fino ad oggi lungimirante ed efficace, con il rischio di generare ambiguità e contraddizioni che potrebbero depotenziarne l'efficacia. Il trasportatore segnala inoltre è in fase di emanazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico un decreto che definisce requisiti minimi per la progettazione, costruzione e l'esercizio delle condotte per il trasporto del gas che andrà ad integrare le disposizioni attualmente vigenti. Il trasportatore ritiene, pertanto, che la regolazione degli aspetti generali di qualità del servizio debba essere limitata alle tematiche relative alla continuità del servizio e alla qualità commerciale in linea con quanto riscontrato in altri paesi dell'Unione Europea e negli Stati Uniti d'America. In tali paesi, infatti, appare prassi comune tenere separata la regolazione finalizzata al controllo del mercato e allo sviluppo della concorrenza dalla regolazione degli aspetti legati alla sicurezza che vengono disciplinati da specifica legislazione nazionale o federale. Comunque, comprendendo l'esigenza dell'Autorità di acquisire informazioni in merito alle attività di controllo e monitoraggio della rete, svolte dai soggetti regolati ai fini del raggiungimento degli obiettivi di continuità prefissati (soprattutto alla luce di possibili ingressi di nuovi operatori), il trasportatore propone che la regolazione della qualità del servizio di trasporto si limiti all'individuazione di standard garantiti di continuità, senza prevedere l'introduzione di specifici obblighi di servizio, ed all'introduzione di obblighi di registrazione/comunicazione.

- 3.6 Di diverso avviso sono invece le osservazioni pervenute dagli utenti del servizio di trasporto e dalle associazioni di distributori e venditori, che ritengono invece corretto che la regolazione della qualità del servizio di trasporto debba comprendere anche il tema della sicurezza estendendo altresì la visione agli impatti sulle reti di distribuzione a valle del trasporto.
- 3.7 Un utente ritiene particolarmente importante, al fine di superare positivamente l'attuale situazione caratterizzata da una scarsa flessibilità, che gli indicatori di qualità commerciale riguardino anche aspetti relativi alla qualità dello scambio informativo dell'impresa di trasporto con i propri clienti e con gli operatori confinanti (tipicamente i distributori). Dello stesso parere sono alcune associazioni di distributori e venditori; una di esse considera necessaria una regolazione puntuale per i casi di fuori servizio non programmato, di interruzione o riduzione della capacità presso un punto di riconsegna della rete di trasporto, al fine di assicurarne la corretta ed omogenea gestione, indipendentemente dai differenti soggetti che ne abbiano la responsabilità e con il fine di garantire e accrescere la sicurezza del servizio al cliente finale, sia allacciato direttamente alla rete di trasporto che alimentato attraverso rete di distribuzione.
- 3.8 Un utente sottolinea l'importanza della qualità del servizio di trasporto non solo per i clienti finali ma anche per gli utenti del servizio; inoltre, reputa opportuno che, a valle di emergenze sul trasporto a seguito di riduzioni ai punti di entrata, siano eliminate forme di penalizzazione per gli shipper a stoccaggio.

Orientamenti finali

- 3.9 L'Autorità ritiene di confermare che la regolazione della qualità del servizio di trasporto di gas naturale debba riguardare, oltre la continuità e la qualità commerciale anche la sicurezza, fermo restando l'obbligo degli operatori di rispettare la legislazione vigente che non si ritiene in alcun modo in contrasto con le proposte di regolazione formulate.

4. Le proposte in tema di sicurezza del servizio di trasporto

4.1 Per quanto riguarda la sicurezza nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha formulato proposte sui seguenti aspetti:

- a) ambito di riferimento;
- b) ispezione e sorveglianza delle reti;
- c) emergenze di servizio;
- d) protezione catodica;
- e) odorizzazione del gas;
- f) altri aspetti rilevanti ai fini della sicurezza.

4.2 Si riportano nel seguito le principali osservazioni ricevute dai soggetti interessati relativamente ai temi sopra riportati ed il conseguente orientamento dell'Autorità nella regolazione degli stessi.

Ambito di riferimento della sicurezza

4.3 Tutti i soggetti consultati condividono l'intenzione espressa dell'Autorità di individuare l'intera rete gestita da un trasportatore come ambito rispetto al quale definire eventuali indicatori di sicurezza, ad eccezione degli indicatori di protezione catodica, e di adottare come riferimento temporale l'anno termico. La quasi totalità dei soggetti, con l'eccezione di un'impresa di trasporto, ritiene inoltre condivisibile la proposta di non adottare una regolazione asimmetrica per le due tipologie di trasporto (nazionale e regionale).

4.4 Alla luce di quanto emerso dalle osservazioni l'Autorità riconferma quindi il proprio orientamento in materia di ambito di riferimento della regolazione e lo adotta nell'articolazione delle proposte di dettaglio in materia di sicurezza.

Ispezione e sorveglianza delle reti

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

4.5 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha proposto di:

- a) introdurre l'indicatore "percentuale di rete sulla quale sono state effettuate ispezioni interne con pig rispetto al totale della rete sulla quale è tecnicamente possibile utilizzare tale metodologia" ed i relativi obblighi di registrazione e di comunicazione all'Autorità con cadenza annuale;
- b) introdurre l'obbligo di servizio di sottoporre ogni anno termico l'intera rete a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi;
- c) prevedere l'obbligo di registrare l'eventuale appartenenza dei tratti di rete ispezionata e/o sorvegliata all'insieme dei gasdotti maggiormente esposti a condizioni di rischio.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

4.6 Un'impresa di trasporto non ritiene particolarmente utile l'introduzione di un indicatore sulla percentuale annua di rete sottoposta ad ispezione poiché afferma che tale parametro dipende ed è fortemente influenzato dal numero delle corrosioni riscontrate sulla rete e dalla loro velocità di crescita. Una percentuale elevata di ispezione potrebbe essere indicativa più di una rete con significativi

problemi di corrosione che di una buona politica di controllo e monitoraggio della rete stessa. Il trasportatore sottolinea inoltre che non esiste in letteratura una definizione univoca di “rete sulla quale sia possibile utilizzare il pig per l’ispezione interna”; si può tuttavia riferire ciò alle condizioni impiantistiche (presenza di trappole, valvole a passaggio pieno, curve con raggio minimo di curvatura pari ad almeno 3 D, stacchi con barre di guida) e alle condizioni minime di velocità del pig che consentano una corretta registrazione dei dati (velocità comprese tra 1 e 4 m/s approssimativamente). Qualora l’Autorità ritenga comunque significativo tale indicatore, il trasportatore ritiene percorribile la proposta di introduzione di obblighi di registrazione e comunicazione.

- 4.7 Un altro trasportatore concorda invece con la proposta dell’Autorità di introdurre l’indicatore relativo alla percentuale di rete ispezionata con pig ma segnala che attualmente le ispezioni interne con pig sono applicabili soltanto ai principali metanodotti mentre sono esclusi quelli con diametro ridotto e gli allacciamenti.
- 4.8 Gli altri soggetti consultati condividono sostanzialmente la proposta dell’Autorità e segnalano alcuni aspetti di dettaglio relativi all’effettuazione delle ispezioni che propongono di affrontare, tra i quali:
- a) l’introduzione di un criterio oggettivo che permetta di definire quali parti della rete di trasporto siano ispezionabili tramite pig;
 - b) la definizione di un livello di riferimento per l’indicatore ed eventualmente di indennizzi per il mancato rispetto;
 - c) l’obbligo di ispezione totale dell’intera rete ispezionabile con pig in un determinato arco temporale, ad esempio 4 anni;
 - d) la salvaguardia delle esigenze dei clienti finali direttamente allacciati alla rete ai quali fornire un congruo preavviso prima dell’ispezione nel caso di impatti operativi.
- 4.9 Sulla proposta di introdurre l’obbligo di servizio di sottoporre ogni anno termico l’intera rete a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi si è registrata una pressoché totale condivisione, pur con alcune proposte di integrazione tra le quali l’introduzione di un indennizzo nel caso del mancato rispetto dell’obbligo e l’indicazione che la sorveglianza venga intensificata nei periodi di maggiore attività agricola.
- 4.10 I soggetti consultati si sono invece divisi sulla proposta dell’Autorità di demandare alla responsabilità dell’impresa di trasporto la scelta di aumentare la frequenza di sorveglianza delle reti per le zone a rischio disponendo tuttavia che gli obblighi di registrazione da introdurre relativamente ai tratti di rete ispezionata e/o sorvegliata prevedano anche l’indicazione dell’appartenenza o meno del tratto stesso all’insieme dei gasdotti maggiormente esposto a condizioni di rischio.
- 4.11 Un’impresa di trasporto non ritiene condivisibile l’obbligo di registrazione in quanto non considera l’appartenenza dei metanodotti ad aree di rischio rilevante ai fini della definizione delle attività di sorveglianza ed ispezione di tali metanodotti. Secondo il trasportatore, per i metanodotti posati in aree a rischio idrogeologico e sismico, la continuità del trasporto non è strettamente correlabile ai soli controlli preventivi ma soprattutto ai controlli on condition effettuati a seguito del manifestarsi di eventi che possano aver alterato le preesistenti condizioni del gasdotto, opportunamente definite in sede di progettazione e realizzazione. Inoltre, si evidenzia che l’ispezione con pig ha soprattutto lo scopo di rilevare la presenza

di corrosioni e quindi non appare essere in alcun modo collegata al rischio sismico e a quello idrogeologico. Infine il trasportatore ribadisce che gli eventi di natura antropica sono la causa più frequente di interruzione della continuità del trasporto dovuta a danni sulle infrastrutture piuttosto che l'appartenenza dei metanodotti alle aree di rischio sismico o idrogeologico.

- 4.12 Uno dei principali utenti del servizio di trasporto ritiene al contrario opportuno che, vista l'importanza dell'attività di ispezione nelle zone di maggior pericolo, siano definiti standard minimi di frequenza per ciascuna categoria di rischio. In merito ai criteri utilizzati per definire le parti di rete maggiormente esposte a rischio nella quali intensificare l'ispezione col pig si propone di considerare anche la storia degli eventi pregressi di disservizio a cui una rete è stata soggetta e l'obsolescenza dovuta all'età.
- 4.13 Altri soggetti propongono inoltre altri criteri di esposizione al rischio, tra i quali il numero di interruzioni della fornitura (divisi per tipologia di causa), la quantità di perdite localizzate, la quantità di perdite diffuse, il livello del gas non contabilizzato in bilancio.

Orientamenti finali

- 4.14 L'Autorità ritiene di confermare la proposta di introdurre l'indicatore "percentuale di rete sulla quale sono state effettuate ispezioni interne con pig rispetto al totale della rete sulla quale è tecnicamente possibile utilizzare tale metodologia"; per tale indicatore si considera prematura la fissazione di un livello di riferimento che potrà avvenire solo dopo un adeguato periodo di monitoraggio. Tuttavia, alla luce delle osservazioni pervenute, si ritiene necessario definire un criterio oggettivo che permetta di stabilire quali parti della rete di trasporto siano ispezionabili tramite pig. A tale proposito si invitano i soggetti consultati a proporre specifiche definizioni.
- 4.15 Si propone inoltre di considerare come maggiormente esposte a condizioni di rischio le seguenti parti di rete:
- a) gasdotti posati in zone ad alta pericolosità sismica (i comuni e le zone classificati come zone sismiche 1 e 2, secondo la definizione dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 aprile 2006);
 - b) gasdotti posati in aree a rischio idrogeologico elevato e molto elevato (individuate in base al decreto legge n. 180 del 1998 e successive modificazioni e al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 settembre 1998);
 - c) allacciamenti.
- 4.16 Per l'attuazione dell'indicatore si propone quindi di introdurre l'obbligo per i trasportatori di registrare:
- a) la lunghezza della rete, misurata in metri, al 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento, suddividendo tra rete sulla quale è tecnicamente possibile effettuare ispezioni interne con pig e rete su cui non è possibile;
 - b) la lunghezza della rete, misurata in metri, sulla quale sono state effettuate ispezioni interne con pig nell'anno di riferimento, suddividendo tra rete appartenente e non appartenente all'insieme dei gasdotti maggiormente esposto a condizioni di rischio;

- c) l'elenco dei tratti di rete ispezionata e la data di effettuazione dell'ispezione di ciascun tratto di rete;
- d) l'appartenenza o meno del tratto ispezionato all'insieme dei gasdotti maggiormente esposti a condizioni di rischio.

Si propone inoltre di introdurre un obbligo di comunicazione annuale all'Autorità dei dati sopra indicati, ad eccezione di quelli previsti alle lettere c) e d) .

4.17 Si propone infine di introdurre l'obbligo di servizio di sottoporre a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi:

- a) con cadenza almeno semestrale i tratti di rete appartenenti ai gasdotti maggiormente esposti a condizioni di rischio;
- b) con cadenza almeno annuale il resto della rete.

Spunto di consultazione Q.1: Ispezione e sorveglianza delle reti

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di ispezione e sorveglianza delle reti di trasporto? Se no, per quali motivi?

Quale definizione di "rete sulla quale è tecnicamente possibile l'ispezioni con pig" proponete?

Emergenze di servizio

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

4.18 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha proposto di definire per tutti i trasportatori l'emergenza di servizio come "situazione anomala, imprevista e transitoria, che interferisce con il normale esercizio della rete di trasporto o che impone speciali vincoli al suo svolgimento e può risultare pregiudizievole per l'incolumità delle persone o causare danni alle cose o all'ambiente".

4.19 L'Autorità ha proposto inoltre l'introduzione di un indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza, definito come il tempo intercorrente tra la segnalazione di una emergenza di servizio ed il ripristino delle normali condizioni di funzionamento del sistema (inclusa la ripresa della riconsegna del gas) e di un eventuale indicatore relativo al tempo di eliminazione delle eventuali dispersioni di gas sulle reti, stabilendo anche un tempo massimo decorrente dalla segnalazione dell'emergenza.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

4.20 Un'impresa di trasporto ritiene che l'emergenza, così come intesa dall'Autorità, non rientri nell'ambito della qualità del servizio di trasporto che deve riguardare la continuità del servizio e la qualità commerciale. Il trasportatore ritiene invece che, per consentire una maggior chiarezza e univocità degli indicatori volti a valutare la continuità del servizio di trasporto, sia più opportuno definire "emergenza di servizio" la situazione anomala, imprevista e transitoria che comporta riduzioni/interruzioni di capacità di trasporto ai punti di ingresso e ai punti di riconsegna".

- 4.21 Altri soggetti, pur condividendo l'obiettivo di definire in modo univoco l'emergenza di servizio, propongono integrazioni o modifiche alla definizione dell'Autorità, tra le quali:
- a) l'eliminazione dell'aggettivo "imprevista": si ritiene che la regolazione debba riguardare anche eventi prevedibili da parte del trasportatore per i quali non siano state adottate specifiche misure di prevenzione o per i quali le misure adottate si siano rivelate inefficaci;
 - b) l'introduzione di una chiara distinzione tra le situazioni di emergenza e quelle di forza maggiore per garantire una precisa valutazione su come una emergenza sia stata gestita e sulle cause e responsabilità che l'hanno determinata da cui consegua un corretto addebito dei costi dell'emergenza;
 - c) una maggiore specificazione delle strutture e degli strumenti che il trasportatore deve adottare per gestire le situazioni di emergenza in termini di informazione di tutti i soggetti interessati e coinvolti (ad esempio shipper, trader, distributori) e di organizzazione di eventuali servizi alternativi di trasporto ed alimentazione della rete (ad esempio carri bombolai).
- 4.22 Un'associazione di distributori e venditori propone, al fine di una maggiore completezza, di adottare una definizione di emergenza già proposta all'Autorità dalle imprese di trasporto e dalle associazioni delle imprese di distribuzione nell'ambito del procedimento previsto dall'art. 11 della deliberazione n. 138/04:): *“per emergenza si intende qualunque evento, con carattere di straordinarietà, sopravvenuto e non prevedibile, in grado di produrre – anche potenzialmente - effetti gravi e/o di vaste proporzioni per la sicurezza e per la continuità del servizio di vettoriamento del gas a monte ed a valle del Punto di Interconnessione”*.
- 4.23 Si è invece registrata una pressoché unanime condivisione della proposta dell'Autorità di confermare l'obbligo annuale di comunicazione sulle emergenze di servizio verificatesi, introducendo specifiche disposizioni relative ai conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione e classificando le emergenze di servizio sulla rete, distinguendo tra casi in cui si verifica o meno una fuoriuscita incontrollata di gas, nelle seguenti tipologie:
- a) fuori servizio non programmato di condotte, totale o parziale;
 - b) fuori servizio non programmato di impianti di linea, totale o parziale;
 - c) fuori servizio non programmato di centrali di compressione, totale o parziale;
 - d) danneggiamento ai metanodotti per eventi naturali.
- 4.24 Alcuni soggetti hanno proposto che la tipologia “danneggiamento ai metanodotti per eventi naturali” venga integrata nel seguente modo “danneggiamento ai metanodotti per eventi naturali e/o di terzi di tipo accidentale o doloso” al fine di rendere più completa la classificazione. Un'impresa di trasporto segnala inoltre che le tipologie fanno riferimento esclusivamente alle emergenze dovute ad anomalie tecniche, escludendo di fatto tutte le situazioni anomale riguardanti le infrastrutture a monte della rete di trasporto che si ripercuotono sulla rete gestita dal trasportatore. Pertanto, al fine di rendere completa la classificazione delle emergenze, il trasportatore ritiene opportuno aggiungere una tipologia relativa alle emergenze dovute a mancata copertura del fabbisogno di gas e/o di pressione ai punti di immissione della rete.
- 4.25 Un'impresa di trasporto non condivide l'introduzione di un indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza e ritiene più appropriato introdurre un indicatore della

continuità del servizio, inteso come tempo intercorrente tra l'interruzione e il ripristino del servizio di trasporto. Il trasportatore non ritiene inoltre opportuno stabilire un tempo massimo di eliminazione delle dispersioni di gas in considerazione del fatto che il tempo necessario è correlato, oltre che all'efficienza dell'intervento del trasportatore, anche alle caratteristiche della rete interessata dall'emergenza e alla pressione della stessa nonché alle specifiche condizioni naturali avverse e/o di sicurezza che possono condizionare l'operatività dell'intervento.

- 4.26 Anche un altro trasportatore non ritiene opportuno introdurre indicatori ma propone che il trasportatore debba solo garantire di aver attuato tutte le azioni nella sua facoltà per riportare al più presto il sistema alle normali condizioni di funzionamento. Il tempo che ciò comporta può essere influenzato da diversi fattori (entità del danno, tipologia del territorio attraversato dal metanodotto, dimensioni del metanodotto, etc.), che fanno sì che tra due diversi metanodotti il minor tempo di ripristino di uno rispetto all'altro non sia garanzia di un comportamento maggiormente virtuoso.
- 4.27 Diversa è la posizione degli altri soggetti consultati che ritengono invece necessario introdurre degli indicatori e propongono alcune integrazioni o modifiche, tra le quali:
- a) differenziare gli indicatori per tipologia di evento e di impianto per poter essere maggiormente significativi;
 - b) introdurre un indennizzo qualora il trasportatore non rispetti i tempi massimi di eliminazione delle dispersioni di gas;
 - c) la pubblicazione dei dati statistici relativi alle emergenze sul sito dei trasportatori;
 - d) l'introduzione di uno specifico monitoraggio e controllo, anche con indicatori, della qualità della comunicazione tra il trasportatore e le altre parti interessate.

Orientamenti finali

- 4.28 Alla luce delle osservazioni pervenute, per quanto riguarda il tema delle emergenze di servizio si propone di:
- a) confermare per tutti i trasportatori, in continuità e coerenza con quanto già previsto nei codici di rete approvati, che l'emergenza di servizio sia definita come "situazione anomala, imprevista e transitoria, che interferisce con il normale esercizio della rete di trasporto o che impone speciali vincoli al suo svolgimento e può risultare pregiudizievole per l'incolumità delle persone o causare danni alle cose o all'ambiente";
 - b) modificare la classificazione inizialmente proposta per le emergenze di servizio sulla rete che si dovrebbe articolare nelle seguenti tipologie, distinguendo tra casi in cui si verifica o meno una fuoriuscita incontrollata di gas:
 - (i) fuori servizio non programmato di condotte, totale o parziale;
 - (ii) fuori servizio non programmato di impianti di linea, totale o parziale;
 - (iii) fuori servizio non programmato di centrali di compressione, totale o parziale;
 - c) indicare le cause per ciascuna delle tipologie riscontrate distinguendo tra:

- (i) eventi naturali;
 - (ii) causa di terzi;
 - (iii) causa trasportatore, comprese le imprese che operano su incarico o in appalto per conto del trasportatore;
 - (iv) mancata copertura del fabbisogno di gas e/o pressione ai punti di immissione della rete;
- d) introdurre l'obbligo del trasportatore di registrare le emergenze di servizio verificatesi nell'anno termico precedente distinguendo tra le tipologie riportate ai punti b) e c) e di comunicarne annualmente il numero all'Autorità;
- e) introdurre un indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza, definito come il tempo intercorrente tra la segnalazione di una emergenza di servizio ed il ripristino delle normali condizioni di funzionamento del sistema (inclusa la ripresa della riconsegna del gas); per tale indicatore si considera prematura la fissazione di un livello di riferimento che potrà eventualmente avvenire solo dopo un adeguato periodo di monitoraggio. Si ritiene altrettanto prematura l'introduzione un indicatore relativo al tempo di eliminazione delle eventuali dispersioni di gas sulle reti e la fissazione di un tempo massimo decorrente dalla segnalazione dell'emergenza;

4.29 Per l'attuazione dell'indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza si propone di introdurre l'obbligo per i trasportatori di registrare:

- a) la data e l'ora di inizio di ogni segnalazione di una emergenza di servizio;
- b) l'origine della segnalazione (soggetto segnalante o sistema automatico di controllo);
- c) la data e l'ora di ripristino delle normali condizioni di funzionamento del sistema da parte del personale incaricato dal trasportatore (inclusa la ripresa della riconsegna del gas).

Si propone inoltre di introdurre un obbligo di comunicazione annuale all'Autorità dei seguenti dati:

- a) il numero totale delle segnalazioni di emergenza di servizio relative all'anno termico di riferimento;
- b) il tempo medio effettivo di ripristino delle normali condizioni di funzionamento del sistema da parte del personale incaricato dal trasportatore (inclusa la ripresa della riconsegna del gas).

<p>Spunto di consultazione Q.2: Emergenze di servizio</p>
--

<p><i>Condividete le proposte dell'Autorità in tema di emergenze di servizio nel trasporto? Se no, per quali motivi?</i></p>
--

Protezione catodica

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

4.30 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha proposto di dare mandato all'Associazione per la protezione dalle corrosioni elettrolitiche (di seguito: Apce) di individuare una metodologia che consenta di stabilire se le parti di gasdotto siano o meno in protezione catodica ai sensi della normativa tecnica vigente e di

elaborare specifiche linee guida relative alla protezione catodica nell'attività di trasporto che prevedano anche la compilazione di un "Rapporto annuale dello stato elettrico della rete di trasporto". Si è inoltre proposto di introdurre obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità dei dati e delle informazioni relativi alla protezione catodica delle reti di trasporto il numero di sistemi di protezione catodica in cui è stata suddivisa la rete.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 4.31 Un trasportatore non ritiene condivisibili le proposte dell'Autorità in considerazione del fatto che la materia è già regolamentata dalla legislazione vigente che prevede l'obbligo di protezione catodica delle reti. Fermo restando il principio che il trasportatore deve dotarsi di procedure e strumenti volti a garantire la corretta progettazione, realizzazione, manutenzione, controllo e monitoraggio degli impianti di protezione catodica, il trasportatore non ritiene condivisibile l'introduzione di vincoli di registrazione di dati e di informazioni ritenuti non del tutto significativi della corretta gestione della rete di trasporto.
- 4.32 Un altro trasportatore, invece, condivide le proposte in tema di protezione catodica ma ritiene che l'Apce, nello svolgere le funzioni ad essa attribuite dall'Autorità, debba tener conto delle peculiarità dei diversi sistemi di trasporto.
- 4.33 Un'associazione di distributori e venditori condivide che quanto previsto in tema di protezione catodica sia opportunamente regolamentato, anche se avendo le imprese di trasporto sempre adottato adeguati livelli tecnici al riguardo ritiene che gli standard e le prassi attuali possano essere assunti a base degli standard e degli obblighi di servizio, di registrazione e comunicazione che saranno introdotti.

Orientamenti finali

4.34 L'Autorità ritiene che, per favorire l'omogeneizzazione dei livelli minimi di qualità erogati dalle diverse aziende di trasporto e garantire, anche per il futuro, un elevato grado di protezione catodica delle condotte in acciaio, sia importante che ogni trasportatore predisponga ed implementi procedure per la gestione dei sistemi di protezione catodica conformi alla normativa vigente in materia e che ne fornisca evidenza con idonee registrazioni. L'Apce, su impulso dell'Autorità, ha predisposto:

- a) una metodologia che consente di stabilire se la parte di gasdotto facente parte del sistema considerato sia o meno in protezione catodica secondo quanto previsto dalla normativa tecnica vigente in materia;
- b) specifiche linee guida relative alla protezione catodica nell'attività di trasporto che prevedono anche la compilazione di un "Rapporto annuale dello stato elettrico della rete di trasporto".

L'Apce ha posto tali documenti in consultazione pubblica sul proprio sito www.apce.it.

- 4.35 Si propone, infine, di introdurre l'obbligo per i trasportatori di registrare:
- a) la lunghezza della rete, misurata in metri, al 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento, suddividendo tra rete in acciaio protetto catodicamente e acciaio non protetto;
 - b) il numero di sistemi di protezione catodica in cui è stata suddivisa la rete al 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento, distinguendo tra sistemi in protezione e sistemi non in protezione ;

- c) il numero totale dei punti selezionati per la misura del potenziale di protezione catodica della condotta suddividendo tra punti nei quali la misura è effettuata in continuo e trasmessa mediante telecontrollo e punti nei quali la misura non è effettuata in continuo;
 - d) il numero totale delle misure di potenziale delle condotte in acciaio non effettuate in continuo;
 - e) l'avvenuta predisposizione del "Rapporto annuale dello stato elettrico della rete di trasporto";
 - f) per ogni misura del potenziale di protezione catodica: il codice univoco del punto selezionato per la misura del potenziale di protezione catodica, la data di effettuazione e l'esito del controllo (conforme o non conforme).
- e di comunicare annualmente all'Autorità i dati sopra indicati ad eccezione di quelli previsti alla lettera f).

Spunto di consultazione Q.3: Protezione catodica

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di protezione catodica nel trasporto? Se no, per quali motivi?

Odorizzazione del gas

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 4.36 Si è registrata una ampia condivisione sulla proposta dell'Autorità di stabilire obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità relativamente al numero di clienti finali civili allacciati alle reti di trasporto ed al numero di controlli del grado di odorizzazione annui effettuati per ogni punto di riconsegna interessato.
- 4.37 Un'impresa di trasporto si è detta contraria perché ritiene che l'odorizzazione del gas non rientri nell'ambito della qualità del servizio di trasporto e che la materia sia già sufficientemente disciplinata dalla legislazione vigente e dalle deliberazioni dell'Autorità che pongono in capo alle imprese di trasporto obblighi assicurativi e di odorizzazione nei confronti dei clienti finali civili allacciati direttamente alla rete di trasporto.

Orientamenti finali

- 4.38 Alla luce delle osservazioni pervenute non si ritiene necessario introdurre nuove disposizioni specifiche aggiuntive in materia di odorizzazione rispetto a quanto già deliberato in materia dall'Autorità, tra cui si ricorda la responsabilità del trasportatore di garantire che il gas riconsegnato per usi civili a clienti finali allacciati direttamente alla rete di trasporto sia odorizzato secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Spunto di consultazione Q.4: Odorizzazione del gas riconsegnato a clienti finali civili allacciati direttamente ai gasdotti

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di odorizzazione del gas riconsegnato a clienti finali civili allacciati direttamente ai gasdotti? Se no, per quali motivi?

Altri aspetti rilevanti ai fini della sicurezza

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 4.39 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha infine richiesto a tutti i soggetti interessati una verifica dell'esistenza o meno di altri aspetti rilevanti, collegati al tema della sicurezza, che sia opportuno considerare rispetto a quelli esaminati nei punti precedenti.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 4.40 Alcuni utenti del servizio ritengono che debba essere data particolare rilevanza alla fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai, che dovrebbe essere organizzata direttamente dal trasportatore per garantire il ripristino dell'esercizio del sistema in sicurezza nel tempo più breve e nel modo più efficiente. Infatti, il trasportatore è il soggetto avente la maggior conoscenza della rete (caratteristiche tecniche, degli impianti) e dei clienti finali ad essa allacciati ed è quindi il soggetto maggiormente in grado di intervenire fornendo le migliori garanzie in termini di sicurezza. Inoltre si ritiene che tale soluzione sia anche la più efficiente per l'ottimizzazione dei costi. Anche una delle imprese di trasporto conferma che la possibilità prevista nel proprio codice di rete di delegare al trasportatore l'organizzazione della fornitura alternativa tramite carro bombolaio riscuote un ampio gradimento tra gli utenti. In alternativa i soggetti consultati richiedono che il trasportatore si faccia almeno carico dell'identificazione sul territorio dei prestatori del servizio. Tale posizione è condivisa anche da un'associazione di distributori e venditori.
- 4.41 Le associazioni di distributori e venditori ritengono che la sicurezza del servizio di trasporto dipenda molto dalla qualità della comunicazione fra il trasportatore e i distributori, che deve quindi essere diretta e non delegata al coinvolgimento degli utenti della rete. In generale si ritiene necessario stabilire che tutti gli aspetti riguardanti la sicurezza del sistema siano di responsabilità esclusiva degli operatori della rete di trasporto e che tale responsabilità non possa essere mediata dagli utenti.

Orientamenti finali

- 4.42 Alla luce delle osservazioni pervenute l'Autorità ritiene che, al fine di garantire che il ripristino dell'esercizio del sistema avvenga in condizioni di sicurezza, nel tempo più breve possibile e nel modo più efficiente, sia da valutare l'opportunità di affidare al trasportatore la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai; a tale proposito si ritiene che l'esigenza manifestata dai soggetti consultati debba essere veicolata tramite il Comitato di consultazione del trasporto, istituito dalla deliberazione dell'Autorità 15 marzo 2006, n. 53/06 (di seguito: deliberazione n. 53/06).

Spunto di consultazione Q.5: Fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai

Ritenete condivisibile la proposta di veicolare tramite il Comitato di consultazione del trasporto, istituito dalla deliberazione dell'Autorità n. 53/06, l'esigenza di affidare al trasportatore la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai?

5. Le proposte in tema di continuità del servizio di trasporto

5.1 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha ritenuto opportuno affrontare il tema delle interruzioni/sospensioni parziali o totali della fornitura ai punti di riconsegna della rete di trasporto, in considerazione del fatto che le interruzioni del servizio dovute ad interventi di manutenzione oppure ad emergenze sono regolate dalle disposizioni contenute nei codici di rete.

Interruzioni

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

5.2 L'Autorità ha proposto di mutuare la definizione di "interruzione" presente nella deliberazione 29 settembre 2004, n. 168/04, definendo l'interruzione come quell'evento che coincide con l'interruzione dell'erogazione del gas. E' stato altresì proposto l'inserimento di un obbligo di registrazione per tutti i casi di interruzione, differenziando se programmata o meno, e con il dettaglio delle seguenti informazioni minime:

- a) il punto di riconsegna coinvolto dall'interruzione, distinguendo se alimenta clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto o city gate;
- b) la durata dell'interruzione;
- c) il tipo di interruzione, se programmata o non programmata;
- d) gli utenti coinvolti;
- e) il tempo di preavviso, nel caso di interruzione programmata;
- f) la causa dell'interruzione, distinguendo tra causa di forza maggiore, causa di terzi e causa trasportatore.

5.3 Collegata alla proposta inerente gli obblighi di registrazione è quella relativa agli obblighi di comunicazione ovvero che, entro il 31 dicembre di ogni anno, l'impresa di trasporto sia tenuta a comunicare all'Autorità, per l'anno termico precedente a quello di comunicazione:

- a) per le interruzioni con preavviso e senza preavviso separatamente:
 - (i) il numero delle interruzioni;
 - (ii) il numero di utenti coinvolti;
 - (iii) la durata media;
- b) per le sole interruzioni per le quali non sia stato rispettato il tempo di preavviso, il numero di utenti coinvolti nelle interruzioni.

5.4 Infine, l'Autorità ha ritenuto opportuno inserire uno spunto di consultazione circa l'introduzione di una disciplina di indennizzi automatici per gas non riconsegnato nei punti di prelievo per le sole cause riconducibili all'azienda di trasporto, ossia con l'esclusione dei casi di interventi programmati di manutenzione. In particolare, si è ipotizzato un indennizzo pari al corrispettivo dovuto per la capacità conferita ma effettivamente non resa disponibile, moltiplicata per un fattore di penalizzazione e per il numero di giorni di durata dell'interruzione, a favore dei clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 5.5 Una impresa di trasporto propone di definire l'interruzione quale evento che ha come conseguenza l'interruzione del servizio di trasporto agli utenti presso un punto di riconsegna. Un utente del servizio di trasporto evidenzia che il concetto di qualità del servizio deve riguardare prevalentemente il rapporto tra l'utente del trasporto e il trasportatore e non unicamente i clienti finali; di conseguenza, ritiene che la definizione di interruzione proposta nel documento sia troppo limitativa in quanto relativa unicamente alle interruzioni ai punti di riconsegna alla rete, non considerando le riduzioni totali o parziali ai punti di ingresso della rete. Si propone, quindi, di non disciplinare la sola fattispecie "interruzioni" ai punti di riconsegna, ma anche la fattispecie "significative riduzioni", includendo i punti di entrata, parere condiviso da una associazione.
- 5.6 Tutti i soggetti consultati hanno condiviso la definizione di obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità. Per quanto riguarda il set delle informazioni minime da registrare una impresa di trasporto ritiene utile precisare che la durata dell'intervento di ripristino della continuità è fortemente condizionata dal diametro del gasdotto e dalla specificità dell'area interessata e pertanto è poco indicativa dell'efficienza del trasportatore. Un utente del servizio di trasporto ed una associazione, in linea con quanto specificato al punto precedente, richiedono che le informazioni minime indicate al paragrafo 10.2 del primo documento per la consultazione siano registrate per tutti i punti di entrata e di uscita, sia nei casi di interruzione che in quelli di significativa riduzione. Si suggerisce, inoltre, l'introduzione di un indicatore relativo al "numero di volte che, nell'anno termico considerato, uno stesso utente è stato coinvolto da interruzioni totali o parziali", con l'evidenza dei punti nei quali la situazione di emergenza si è ripetuta più volte. Due associazioni richiedono la modifica dell'alinea d) del paragrafo 10.2 del primo documento per la consultazione in "gli utenti e gli impianti di distribuzione (e relativa impresa di distribuzione) coinvolti" e l'introduzione nell'elenco di cui al paragrafo 10.3 punto a) di un sottopunto inerente "il numero di impianti di distribuzione coinvolti". Un utente del servizio di trasporto ritiene che occorra includere, insieme agli utenti coinvolti, anche gli operatori delle reti fisicamente confinanti coinvolte, imponendo, nei confronti di questi ultimi, gli stessi obblighi informativi cui hanno diritto gli utenti della rete.
- 5.7 Sul tema dell'inserimento di una penalità, per gas non riconsegnato nei punti di prelievo per cause riconducibili all'azienda di trasporto, non si registra la totale condivisione. Una impresa di trasporto ritiene che qualsiasi penalizzazione del trasportatore debba essere giustificata da comprovato dolo o colpa grave e che queste siano le uniche cause "riconducibili all'azienda di trasporto"; diversamente verrebbe modificato l'equilibrio della ripartizione delle responsabilità previsto dai codici di rete e con esso il livello di rischio associato all'impresa di trasporto, che risulterebbe diverso da quello applicato nella determinazione del livello di remunerazione reale pre-tax definita dalla delibera dell'Autorità 29 luglio 2005, n. 166/05 (di seguito: deliberazione n. 166/05). Un'altra impresa di trasporto non condivide l'introduzione di un indennizzo automatico a carico del trasportatore ed a favore del cliente finale, poiché non sussiste alcuna relazione sinallagmatica tra i suddetti soggetti e, pertanto, si ritiene che tra le due parti non possa essere introdotta alcun tipo di obbligazione che le vincoli reciprocamente. Si sottolinea che, nell'ambito del contratto di trasporto, qualora si intenda riconoscere un indennizzo a liquidazione del danno sostenuto per la mancata prestazione del servizio, l'unico beneficiario potrebbe essere l'utente, che tale danno avrebbe

soportato; tale evenienza risulta già regolamentata dal codice di rete, che prevede e disciplina l'ipotesi di mancata erogazione del servizio di trasporto e stabilisce i termini del risarcimento. Inoltre, si ribadisce come l'introduzione di misure volte ad incentivare il rispetto di uno standard garantito di qualità del servizio costituisca un ambito ben diverso dalla disciplina delle inadempienze contrattuali connesse alla mancata erogazione del servizio di trasporto sopra descritta e ritiene che tali misure debbano prevedere oltre che penalità nei casi di mancato rispetto dello standard, incentivi nei casi di prestazioni erogate dal trasportatore migliori rispetto allo standard prefissato. In tale ambito, il trasportatore dovrebbe poter trattenere gli eventuali incentivi, mentre le eventuali penalità dovrebbero essere versate a favore della comunità degli utenti del servizio di trasporto attraverso opportuni meccanismi di correzione dei ricavi riconosciuti.

- 5.8 Pareri positivi sono stati espressi dagli altri soggetti consultati, in particolare un utente del servizio di trasporto propone un analogo trattamento per i punti di ingresso alla rete (sempre per cause riconducibili al trasportatore) ed una consultazione ad hoc per disciplinare caso per caso le possibili fattispecie e le relative formule per il calcolo degli importi dovuti. Di uguale parere sono un altro utente ed una associazione che richiedono che l'indennizzo venga riconosciuto all'utente del servizio, soggetto con il quale il trasportatore ha stipulato il contratto di trasporto, anche nel caso in cui l'interruzione della fornitura abbia avuto una durata inferiore al giorno; la restituzione dell'indennizzo al cliente finale sarà poi regolata, nei soli casi di riduzione ai punti di prelievo, tra il cliente e il suo fornitore (anche utente della rete); qualora non fosse possibile identificare in modo univoco l'utente destinatario dell'indennizzo, sia ai punti di prelievo che ai punti di entrata della rete, si propone di destinare l'indennizzo alla riduzione delle tariffe dell'anno termico successivo, in analogia a quanto attualmente previsto dalla deliberazione n. 166/05 per le penali di bilanciamento. Un'altra associazione evidenzia la necessità che tali indennizzi siano opportunamente definiti, in quanto il solo rimborso della capacità non resa disponibile è giudicato non sufficiente, mentre un utente del servizio di trasporto ritiene che l'indennizzo dovrebbe essere proporzionale al numero di giorni (totali o parziali) di interruzione del servizio ed a favore dell'utente. Un altro utente rileva che l'introduzione di penali al trasportatore per eventi da quest'ultimo causati non dovrebbero pregiudicare la corresponsione dei danni (diretti ed indiretti) causati dall'evento; a tal proposito, potrebbe essere utile introdurre un indicatore che verifichi le tempistiche di pagamento del danno in caso di dolo o colpa del trasportatore. Si ribadisce, infine, l'importanza del controllo anche delle riduzioni presso i punti di entrata che genera per gli utenti costi rilevanti.

Orientamenti finali

- 5.9 Alla luce di quanto emerso dalle osservazioni pervenute si propone di definire l'interruzione come quell'evento che coincide con l'interruzione o "riduzione consistente" del servizio di trasporto presso un punto di entrata o un punto di riconsegna, considerando "consistente" una riduzione della capacità che superi una data soglia minima S , con riferimento alla capacità conferita sul punto nel mese in cui si è verificata l'interruzione.
- 5.10 Per quanto concerne gli obblighi di registrazione l'Autorità ritiene che si debbano prevedere, per ogni interruzione, le seguenti informazioni minime:

- a) il punto di entrata o riconsegna coinvolto dall'interruzione, distinguendo per quest'ultimo se alimenta clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto o city gate;
- b) la durata dell'interruzione;
- c) la capacità non resa disponibile a causa dell'interruzione (espressa come percentuale della capacità conferita);
- d) il tipo di interruzione, se con preavviso o senza preavviso;
- e) gli utenti del servizio di trasporto coinvolti;
- f) gli operatori di reti interconnesse coinvolte;
- g) l'impresa di distribuzione coinvolta;
- h) il tempo di preavviso, nel caso di interruzione programmata;
- i) la causa dell'interruzione, distinguendo tra causa di forza maggiore, causa di terzi e causa trasportatore.

5.11 Per quanto riguarda gli obblighi di comunicazione l'Autorità ritiene di mantenere sostanzialmente confermata la proposta esplicitata nel primo documento per la consultazione, ossia:

- a) per le interruzioni con preavviso e senza preavviso separatamente:
 - (i) il numero totale delle interruzioni;
 - (ii) il numero totale di utenti coinvolti;
 - (iii) il numero totale di city gate coinvolti;
 - (iv) la durata media;
 - (v) la capacità totale non resa disponibile (espressa come percentuale della capacità conferita) per ciascun punto di entrata o riconsegna coinvolto da interruzioni, distinguendo per quest'ultimo se alimenta clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto o city gate;
- b) per le sole interruzioni per le quali non sia stato rispettato il tempo di preavviso, il numero di utenti coinvolti in ciascuna interruzione.

5.12 A tal fine, si propone di definire "senza preavviso" l'interruzione che non sia comunicata con un anticipo di almeno 3 giorni lavorativi, non considerando nel computo il giorno in cui avviene la comunicazione. Bisogna evidenziare, altresì, che il termine "city gate" non è ancora stato oggetto di definizione normativa, benchè fortemente diffuso nel gergo comune degli operatori del settore; pertanto, mutuando quanto già presente in alcuni documenti, si propone di introdurre la seguente definizione: "è il punto di interconnessione della rete di trasporto nazionale con la rete di distribuzione locale e rappresenta, quindi, al contempo un punto di riconsegna della rete di trasporto e un punto di consegna dell'impianto di distribuzione".

5.13 L'Autorità ritiene di dover approfondire la proposta inerente l'obbligo di comunicazione annuale dell'indicatore relativo al "numero di volte che, nell'anno termico considerato, uno stesso utente è stato coinvolto da interruzioni totali o parziali", da trasmettere per utente e per punti oggetto di interruzione, con anche la traccia delle capacità oggetto di riduzione.

- 5.14 Da ultimo, relativamente all'introduzione di indennizzi, l'Autorità, tenuto conto delle osservazioni pervenute, propone di rinviare la definizione della materia a valle del monitoraggio dei dati comunicati dai trasportatori in base ai nuovi obblighi di comunicazioni.

Spunto di consultazione Q.6: Interruzioni della fornitura

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di interruzioni della fornitura? Se no, per quali motivi?

Quale valore della soglia S si ritiene maggiormente confacente alla definizione di "riduzione consistente" della capacità?

Condividete la proposta dell'Autorità di esprimere la capacità non resa disponibile come percentuale di quella conferita sul punto nel mese in cui si è verificata l'interruzione? Se no, per quali motivi?

Riduzione della capacità

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 5.15 I codici di rete approvati dall'Autorità prevedono uno standard tecnico garantito circa il numero massimo di giorni annui di interruzione/riduzione della capacità (giorni equivalenti a capacità intera) per interventi manutentivi presso punti di riconsegna e, per alcuni casi, una penalità per mancato rispetto dello standard, consistente in una riduzione del corrispettivo di capacità da applicare ai giorni eccedenti il valore di riferimento.
- 5.16 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha proposto di confermare il suddetto standard tecnico, posto però pari a 3 giorni equivalenti a capacità intera per tutte le aziende di trasporto, rimandando per il momento la definizione di uno standard garantito basato sul numero di riduzioni della capacità nel punto di riconsegna registrate nell'anno termico, considerato più tutelante per l'utente del servizio. E' stato, inoltre, prospettato un obbligo di registrazione, e successiva comunicazione annuale all'Autorità, per ciascun punto di entrata e di riconsegna della rete di trasporto, di tutte le riduzioni delle capacità registrate a seguito di interventi manutentivi per percentuale di capacità non disponibile e durata dell'evento espressa in giorni.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 5.17 La consultazione ha evidenziato una completa condivisione delle proposte contenute nel primo documento per la consultazione. Un utente rileva che sarebbe opportuno valutare il periodo di interruzione, ovvero se la manutenzione viene effettuata in giorni lavorativi o festivi e in periodi di punta dei consumi piuttosto che in periodi di bassi consumi, con lo scopo di incentivare il trasportatore ad effettuare le manutenzioni nei giorni festivi e durante il periodo estivo. Inoltre, si segnala che, ad oggi, l'utente può chiedere la riprogrammazione degli interventi, ma non in giorni festivi; le sospensioni programmate nelle fasi di punta dei consumi prevedono o grossi oneri per predisporre la fornitura alternativa o, in alcuni casi, addirittura l'impossibilità di supplire tramite altre fonti, per esempio nel caso di centrali termoelettriche o di reti cittadine. Un altro utente auspica un'armonizzazione della modalità di indennizzo tra i codici di rete, evidenziando che la penalità non dovrebbe essere limitata alla sola restituzione di una quota

parte della capacità conferita e inutilizzata, bensì dovrebbe includere anche il risarcimento dei danni che tale riduzione ha causato all'utente.

- 5.18 Un utente del servizio di trasporto suggerisce che l'indicatore relativo alla riduzione di capacità nei punti di riconsegna sia basato sul periodo nel quale l'intervento è programmato, sulla tipologia del segmento di clientela coinvolta e sulla localizzazione dell'intervento. Si propone di incentivare l'impresa a programmare le manutenzioni nei periodi di domanda bassa (ad esempio in agosto) ed in maniera coordinata con le manutenzioni sulle reti interconnesse, al fine di non aumentare ulteriormente il periodo di indisponibilità. Infine, si concorda circa l'applicazione, nei casi di mancato rispetto degli standard, di una penalità pari alla riduzione del corrispettivo di capacità e si supporta pienamente la proposta di integrare la regolamentazione inserendo un obbligo di registrazione e comunicazione all'Autorità di tutte le riduzioni delle capacità anche nei punti di entrata della rete di trasporto.
- 5.19 Una associazione ritiene che le riduzioni di capacità siano equiparabili alle interruzioni del servizio ed auspica l'introduzione di un sistema di indennizzi opportunamente definito. Dello stesso parere è un utente che valuta maggiormente tutelante prevedere parallelamente un controllo sul numero di interruzioni registrate presso un dato punto, oltre allo standard su giorni di riduzione a capacità intera; in attesa dell'introduzione di tale indicatore, si condivide di fissare pari a tre il numero massimo di giorni annui di interruzione/riduzione della capacità per interventi manutentivi presso i punti di riconsegna, evidenziando che la prescrizione però dovrebbe essere accompagnata da una penale per i casi di fuori standard. Una impresa di trasporto specifica che, come peraltro già previsto nel codice di rete, le interruzioni o riduzioni della capacità derivanti da interventi per potenziamenti, nuovi allacciamenti e rivalse su terzi, non concorrono alla determinazione del numero di giorni equivalenti annui di interruzione, in quanto tali attività non sono correlate alla manutenzione della rete di trasporto.

Orientamenti finali

- 5.20 L'Autorità ritiene di confermare quanto indicato nel primo documento per la consultazione con alcune ulteriori indicazioni volte a meglio circostanziare la tematica. Pertanto, si mantiene la proposta relativa allo standard tecnico pari a 3 giorni equivalenti a capacità intera per interventi manutentivi per tutte le aziende di trasporto. Inoltre, si propone l'introduzione dell'obbligo di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità, per ciascun punto di entrata e di riconsegna della rete di trasporto, di tutte le riduzioni delle capacità registrate a seguito di interventi manutentivi, con l'indicazione della percentuale di capacità non disponibile per ciascuna interruzione e la corrispondente durata dell'evento espressa sia in ore che in giorni equivalenti.
- 5.21 Per quanto concerne le riduzioni di capacità ai punti di ingresso della rete di trasporto, l'Autorità intende confermare lo standard garantito di qualità tecnica inerente le manutenzioni, già previsto dal codice di rete dell'impresa di trasporto principale, ma proponendo di effettuare il calcolo del tempo di riduzione, ai soli fini di monitoraggio, come di seguito specificato:
- a) nel caso di interventi simultanei su più di un punto di ingresso, alle ore di interruzione si applica un fattore moltiplicativo pari a 3;

- b) per gli interventi di manutenzione effettuati nei mesi da aprile a luglio e nel mese di settembre, alle ore di interruzione si applica un fattore di riduzione pari a 0,7;
- c) per gli interventi di manutenzione effettuati nel mese di agosto, alle ore di interruzione si applica un fattore di riduzione pari a 0,5;
- d) per gli interventi di manutenzione effettuati nei mesi da ottobre a marzo, alle ore di interruzione si applica un fattore moltiplicativo di 1,5;
- e) per gli interventi di manutenzione effettuati nei giorni di sabato e domenica, alle ore di interruzione si applica un ulteriore fattore di riduzione pari a 0,5.

Spunto di consultazione Q.7: Riduzione della capacità di trasporto

Condividete le proposte dell'Autorità in tema riduzione della capacità di trasporto? Se no, per quali motivi?

Altri aspetti rilevanti ai fini della continuità

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

5.22 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha richiesto a tutti i soggetti interessati di esprimersi circa l'esistenza o meno di altri aspetti rilevanti, collegati al tema della continuità, da vagliare insieme a quelli già presi in considerazione.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

5.23 Le imprese di trasporto che hanno preso parte alla consultazione ritengono che non ci siano altri aspetti da esaminare. Un utente del servizio evidenzia come sia rilevante anche il tema della pressione di riconsegna della fornitura, in quanto alcuni clienti necessitano di livelli minimi garantiti nel tempo, portando ad esempio il fatto che brevi cali di pressione in centrali elettriche a ciclo combinato a gas possono comportare il blocco dell'impianto; inoltre, si dice che il contratto di trasporto rimanda a dati di pressione pubblicati che possono anche variare mensilmente nell'ambito di uno stesso anno termico, apparentemente senza alcuna certezza circa il grado di discrezionalità del trasportatore. Si propone di fissare in maniera univoca:

- a) i parametri di pressione che il trasportatore è in grado di garantire, a meno di casi eccezionali, nonché la specificazione di questi ultimi;
- b) le procedure con cui gli stessi parametri di pressione possono essere modificati;
- c) le modalità di misura della pressione.

In più, si auspica l'introduzione di un servizio di pressione addizionale, almeno per alcune tipologie di impianti, quali quelli di produzione di energia elettrica a ciclo combinato a gas naturale.

5.24 Anche altri due utenti sono di questo parere. Si considera importante l'introduzione di obblighi di indennizzo dei danni recati ai clienti finali in questi casi e si prospetta la previsione di notifica al trasportatore di una richiesta di risarcimento del cliente finale di tutti i costi da lui sostenuti o da sostenere, correlata di tutti i documenti idonei ad accertarne la veridicità.

- 5.25 Nell'ambito della valutazione della qualità tecnica della continuità del servizio, un utente ritiene che debba essere considerato anche un parametro relativo al coordinamento degli interventi di manutenzione, in quanto sembra opportuno che gli interventi di manutenzione su un punto di ingresso siano il più possibile coordinati con eventuali fuori servizio della relativa linea di importazione estera, in modo da minimizzare l'impatto sugli importatori. Inoltre, per tratti di rete gestiti da operatori nazionali diversi (ad esempio trasporto e distribuzione) si auspica un maggior scambio informativo fra operatori in modo da pianificare gli interventi in modo adeguato al fine di minimizzare l'impatto sugli utenti e sui clienti finali. Ciò in quanto la continuità del servizio, per le finalità dell'utente, si traduce nella disponibilità del servizio lungo tutto il percorso, dal punto di immissione (o di consegna) del gas al punto di destinazione finale. Tale parere è condiviso da due associazioni, che osservano come, nel caso di riduzioni nei punti di ingresso, dovrebbero essere previsti adeguati indennizzi a remunerazione del prelievo aggiuntivo da stoccaggio che l'utente è costretto ad effettuare.
- 5.26 Un utente richiede che in caso di manutenzione programmata essa sia coordinata e contemporanea alla manutenzione svolta dall'operatore di *upstream*. Infine, un'associazione rileva, rispetto al tema del servizio di pressione addizionale, che i riferimenti di costo di tale servizio dovrebbero essere calcolati sugli effettivi costi addizionali a carico del trasportatore per ottenere l'incremento al livello di pressione richiesto rispetto alle condizioni standard e considerando eventualmente che, in alcuni casi, i benefici di tale incremento ricadrebbero su una pluralità di clienti e forse anche sul sistema stesso di trasporto; mentre non si ritiene di alcuna utilità valorizzare tale servizio sui costi evitati per investimenti alternativi a carico dei singoli clienti.

Orientamenti finali

- 5.27 L'Autorità ritiene fondamentale l'esistenza di un coordinamento tra l'impresa di trasporto e gli operatori a monte ed a valle della rete di trasporto, ma considera opportuno che questa problematica sia trattata dalle imprese di trasporto attraverso la stesura di procedure di coordinamento circa i citati aspetti inerenti la continuità. Pertanto, propone che l'impresa di trasporto proceda alla predisposizione della suddetta procedura, di concerto con le parti interessate, e la renda pubblica, ad esempio tramite il proprio sito internet, entro i 30 giorni successivi all'approvazione della stessa da parte dell'Autorità.
- 5.28 I codici di rete prevedono, al capitolo "Responsabilità delle parti", due paragrafi che sviluppano le conseguenze di una possibile inadempienza, sia da parte dell'impresa di trasporto che dell'utente, circa il tema delle specifiche di pressione. L'argomento è particolarmente complesso, poiché la pressione è un parametro molto importante per il bilanciamento fisico della rete, tanto da richiedere un controllo in tempo reale, in funzione degli assetti di rete previsti, per garantire le prestazioni del sistema in sicurezza ed efficienza. Alcuni soggetti che hanno preso parte alla consultazione segnalano la necessità di un controllo delle pressioni minime garantite ai punti di riconsegna dall'impresa di trasporto. L'Autorità ritiene che il tema delle pressioni minime garantite ai punti di riconsegna costituisca un aspetto rilevante della qualità del servizio di trasporto del gas e che debba essere quindi sottoposto a specifica regolazione. Tuttavia ritiene che l'argomento, stante la sua complessità, necessiti di ulteriori approfondimenti sulla base di un monitoraggio dello stato attuale. Pertanto, si propone di introdurre l'obbligo per l'impresa di trasporto di registrazione e di comunicazione semestrale, per ciascun punto di riconsegna, dei seguenti dati:

- a) pressione minima garantita, misurata in bar relativi;
- b) valore effettivo più basso di pressione registrato, per ciascun mese dell'anno termico;
- c) classificazione della causa di non conformità, se disponibile;
- d) modalità di misura della pressione.

Inoltre si propone di prevedere l'invio all'Autorità delle procedure che stabiliscono come fissare, ed eventualmente modificare, i valori contrattuali di pressione ai punti di riconsegna.

- 5.29 Per quanto concerne invece il tema del servizio di pressione con prestazione superiore a quella minima garantita, si richiama la deliberazione dell'Autorità 27 febbraio 2007, n. 45/07, riguardante modifiche ed integrazioni alla deliberazione n. 166/05 in materia di corrispettivi infrannuali di capacità e di modalità di ripartizione dei ricavi tra imprese di trasporto regionale. Nella citata deliberazione si legge nei ritenuti che è opportuno rinviare il trattamento della tematica nell'ambito della regolazione dei criteri tecnico-economici di allacciamento alle reti di trasporto, decisione supportata dalle osservazioni prevenute in merito al documento per la consultazione 28 giugno 2006, Atto n. 16/06, intitolato "Modifica e integrazione dei criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto di gas naturale di cui alla deliberazione dell'autorità per l'energia elettrica e il gas 29 luglio 2005, n. 166/05", come si evince dai considerata.

<p>Spunto di consultazione Q.8: Altri aspetti rilevanti ai fini della continuità</p>

<p><i>Condividete le proposte dell'Autorità? Se no, per quali motivi?</i></p>

6. Le proposte in tema di qualità commerciale del servizio di trasporto

- 6.1 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha affrontato il tema della qualità commerciale del servizio di trasporto analizzando prima gli standard già vigenti, ai fini di una loro conferma o proposta di modifica, e successivamente prendendo in esame altre aree della qualità commerciale del servizio di trasporto ove si ritiene possano essere previsti ulteriori indicatori o obblighi di servizio.

Aggiornamento del codice di rete

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 6.2 I codici di rete di Snam Rete Gas e di Società Gasdotti Italia approvati dall'Autorità prevedono per questo tema uno standard garantito relativo al termine per la dichiarazione di ricevibilità di una proposta di aggiornamento così strutturato:
- a) per Snam Rete Gas, una proposta è dichiarata ricevibile in mancanza di comunicazioni del trasportatore entro 10 giorni lavorativi dalla presentazione;
 - b) per Società Gasdotti Italia, entro 10 giorni lavorativi dalla data di ricevimento dell'anticipazione via e-mail o fax della richiesta di aggiornamento.

6.3 L'Autorità ha proposto di confermare l'indicatore, insieme alla definizione in dettaglio delle informazioni minime che l'impresa di trasporto deve registrare per ogni proposta, ossia:

- a) il soggetto proponente;
- b) la data di ricevimento della proposta;
- c) la data di invio della eventuale comunicazione di irricevibilità.

Si è proposto inoltre che l'impresa di trasporto sia tenuta a comunicare all'Autorità a cadenza annuale i seguenti dati:

- a) il numero delle proposte di aggiornamento;
- b) il numero delle proposte per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
- c) il tempo medio di invio della dichiarazione di irricevibilità della segnalazione.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

6.4 Un utente del servizio di trasporto ritiene opportuno che l'impresa di trasporto sia tenuta a registrare, nonché a comunicare all'Autorità con cadenza annuale, oltre ai dati individuati ai punti 11.3 e 11.4 del primo documento per la consultazione, anche le motivazioni specifiche di eventuali rifiuti. Dello stesso parere è una associazione che richiede di prevedere un tempo massimo per esprimere l'accettazione o il rifiuto della proposta di aggiornamento. Si condividono le proposte formulate nel primo documento per la consultazione, sottolineando però l'importanza della rilevazione del soggetto proponente la modifica al codice di rete ed evidenziando la necessità di una rivisitazione di quanto in vigore. Infatti, attualmente le proposte di modifica al codice di rete sono presentate all'impresa di trasporto, per sua valutazione, esclusivamente dal Comitato di consultazione: una simile modalità operativa, pur risultando accettabile nel caso di proposte di modifica di interesse generale per gli utenti del servizio, sembra essere del tutto inappropriata nel caso di problematiche che riguardano specifiche categorie di utenti del servizio o che hanno riflessi su soggetti diversi dagli utenti, quali ad esempio i distributori. Inoltre, secondo tale associazione la procedura attuale trova un limite nel fatto che l'impresa di trasporto sia di fatto il primo valutatore delle proposte di aggiornamento al proprio codice. In sintesi, si propone che:

- a) anche soggetti diversi dal Comitato, come l'utente, possano presentare richieste di aggiornamento;
- b) la decisione del trasportatore non possa essere vincolante e che debba essere per contro possibile per l'Autorità decidere diversamente, ove necessario.

In alternativa, si suggerisce che le proposte di aggiornamento al codice di rete possano essere inviate direttamente all'Autorità.

6.5 Un utente esprime un parere in linea con quanto appena rilevato. Oltre a ciò, propone di introdurre i seguenti due indicatori quantitativi:

- a) quantità di proposte di aggiornamento presentate da soggetti diversi dal trasportatore;
- b) quantità di proposte di aggiornamento presentate da soggetti diversi dal trasportatore approvate.

- 6.6 Pochi soggetti hanno espresso un parere circa lo spunto di consultazione riguardante l'introduzione di indennizzi automatici a favore degli utenti del servizio in caso di mancato rispetto dello standard garantito. Una associazione considera più urgente concentrarsi sulla disciplina delle proposte di aggiornamento del codice, mentre una impresa di trasporto ritiene che l'indicatore in questione non sia così critico, lato utente, da prevedere un indennizzo automatico in caso di mancato rispetto dello stesso. Infine, un'altra impresa di trasporto sostiene che l'eventuale introduzione di tale misura debba essere accompagnata dal riconoscimento al trasportatore di corrispondenti incentivi per i casi di prestazioni erogate, migliori rispetto allo standard prefissato.

Orientamenti finali

- 6.7 Alla luce di quanto emerso dalle osservazioni l'Autorità ritiene di confermare gli obblighi di registrazione, proponendo che l'impresa di trasporto sia tenuta ad archiviare per ogni proposta:
- a) il soggetto proponente;
 - b) la data di ricevimento della proposta;
 - c) la data di invio delle comunicazioni all'Autorità;
 - d) il tempo, misurato in giorni lavorativi, con cui viene sottoposta all'Autorità la proposta di modifica, comprensiva della valutazione del trasportatore;
 - e) le motivazioni alla base dell'accettazione o del rifiuto della proposta;
 - f) il tempo, misurato in giorni lavorativi, impiegato per esprimere l'accettazione o il rifiuto della proposta.
- 6.8 Oltre a ciò si prevede l'introduzione dell'obbligo per l'impresa di trasporto di comunicare all'Autorità a cadenza annuale i seguenti dati aggregati:
- a) il numero delle proposte di aggiornamento, suddivise tra proposte del trasportatore e di terzi;
 - b) il numero delle proposte accettate (sul totale delle proposte ricevute), suddivise tra proposte del trasportatore e di terzi;
 - c) il numero delle proposte per le quali lo standard, definito al successivo punto 6.9, non è stato rispettato, con indicazione della causa;
 - d) il tempo medio effettivo, misurato in giorni lavorativi, con cui viene sottoposta all'Autorità la proposta di modifica, comprensiva della valutazione del trasportatore.
- 6.9 Relativamente allo standard di qualità commerciale che l'impresa di trasporto è tenuta a rispettare, visti i cambiamenti in atto sul tema, l'Autorità considera più efficace la sostituzione dell'attuale standard con uno di tipo generale, riguardante il numero delle richieste di aggiornamento ricevute nell'anno precedente, ad esempio il 90%, inviate all'Autorità dall'impresa di trasporto nel tempo massimo di 10 giorni lavorativi.
- 6.10 Da ultimo, per quanto concerne l'introduzione di indennizzi, l'Autorità ritiene opportuno rinviare la discussione su tale meccanismo ad una fase successiva, a valle del monitoraggio dei dati comunicati dai trasportatori in base ai nuovi obblighi di comunicazioni.

Spunto di consultazione Q.9: Proposte di aggiornamento del codice di rete

Condividete le proposte dell’Autorità in tema di proposte di aggiornamento del codice di rete? Se no, per quali motivi?

Cessioni di capacità

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

6.11 I codici di rete di Snam Rete Gas e di Società Gasdotti Italia approvati dall’Autorità prevedono per questo tema uno standard garantito relativo al termine per la comunicazione agli utenti di documentazione non idonea alla cessione così strutturato:

- a) per Snam Rete Gas, una cessione è conforme in assenza di comunicazioni entro il secondo giorno lavorativo successivo al termine per la presentazione della richiesta;
- b) per Società Gasdotti Italia, una cessione è conforme in assenza di comunicazioni entro il quarto giorno lavorativo successivo al termine per la presentazione della richiesta.

Viste le differenze esistenti, nel primo documento per la consultazione l’Autorità ha ritenuto opportuno confermare l’indicatore garantito di qualità commerciale vigente, distinguendo però tra cessioni di capacità relative ai punti di ingresso interconnessi con l’estero (per le quali una cessione sarebbe conforme in assenza di comunicazioni entro il quinto giorno lavorativo successivo al termine di richiesta) e le restanti cessioni (per le quali una cessione sarebbe conforme in assenza di comunicazioni entro il secondo giorno lavorativo successivo al termine di richiesta).

6.12 In più, l’Autorità ha proposto di definire in dettaglio le informazioni minime che l’impresa di trasporto deve registrare per ogni richiesta di cessione di capacità ossia:

- a) il soggetto richiedente;
- b) la data di ricevimento della richiesta;
- c) la data limite per la cessione;
- d) la data di invio della dichiarazione di non conformità;

ed i seguenti dati da comunicare annualmente all’Autorità:

- a) il numero delle richieste di cessione di capacità;
- b) il numero delle richieste di cessione di capacità con documentazione non idonea alla cessione;
- c) il numero delle richieste di cessione di capacità con documentazione non idonea per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
- d) il tempo medio di invio della comunicazione di documentazione non idonea alla cessione, ove applicabile.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

6.13 Sul tema delle cessioni di capacità i soggetti hanno espresso una generale condivisione. Un utente del servizio di trasporto condivide le proposte formulate, rilevando l'opportunità di introdurre le seguenti integrazioni:

- a) prevedere che per ogni richiesta di cessione di capacità il trasportatore sia tenuto a registrare oltre al soggetto richiedente la cessione anche il soggetto ricevente la cessione stessa;
- b) estendere i medesimi obblighi di registrazione e comunicazione previsti per le cessioni anche ai trasferimenti di capacità.

Oltre a ciò, si richiede, in linea con quanto accade sulla rete di distribuzione, l'introduzione di un obbligo del trasportatore di segnalare tempestivamente all'utente richiedente l'eventuale presenza di errori materiali o di carattere formale nella documentazione trasmessa, dando allo stesso la possibilità di rettificarli entro un congruo termine. Dello stesso parere è una associazione che, tra l'altro, considera un indicatore relativo ai trasferimenti di capacità molto significativo anche ai fini della valutazione dell'effettiva possibilità di competere sul mercato.

6.14 Anche un altro utente condivide quanto espresso al punto precedente, perché ritiene che l'operazione di trasferimento della capacità di trasporto sia, nei fatti, molto problematica per l'utente. Tale operazione non viene portata a termine nei tempi previsti in un numero molto elevato di casi, per la presenza di errori materiali nelle informazioni fornite e più spesso per incompletezza di queste (ad esempio, spetta all'utente subentrante procurarsi informazioni non sempre facilmente disponibili, come il nome dell'utente uscente).

6.15 Secondo un altro utente del servizio una riduzione nella tempistica per l'effettuazione delle cessioni di capacità ai punti di ingresso è condivisibile in ragione della necessità di garantire maggiore flessibilità nell'approvvigionamento da diverse fonti. Pertanto, si esprime condivisione della proposta presentata se intesa come eliminazione degli ulteriori due giorni, attualmente previsti per la decorrenza della cessione di capacità inerente un punto di entrata interconnesso con l'estero, oltre i cinque giorni lavorativi utili per la comunicazione dell'accettazione da parte dell'impresa di trasporto. Similmente per quanto concerne le altre cessioni, lo stesso utente ritiene che il termine ad oggi previsto sia incongruente con le necessità di effettuare transazioni di capacità a ridosso del periodo a cui si riferiscono. Infine, si auspica che i dati relativi al rispetto degli standard di qualità commerciale siano resi pubblici in forma aggregata per consentire una maggiore trasparenza nei risultati dell'attività di regolazione e consentire anche agli operatori di esprimere le proprie osservazioni in modo più compiuto.

6.16 Un utente sottolinea che nell'ambito del Comitato di consultazione è emersa la necessità di procedere ad una modifica della disciplina delle cessioni ai punti di entrata. Si propone l'adozione di un sistema informatico denominato "*Click and Book*" per la cessione di capacità in tempo reale, attraverso una verifica automatica dei requisiti necessari, allineando la disciplina delle cessioni in Italia con quella dei principali paesi europei; in questo caso, la proposta di garantire la cessione conforme in assenza di comunicazioni entro il quinto giorno lavorativo successivo al termine di richiesta perderebbe di significato. Altrimenti, si ritiene opportuno ridurre il tempo proposto dall'Autorità a tre giorni lavorativi.

6.17 Una impresa di trasporto propone di uniformare le scadenze fissate dai codici di rete per l'inoltro da parte degli utenti delle varie richieste. Infatti, se per quanto

riguarda le richieste di cessione di capacità i termini ultimi fissati sono simili (entro il 22 del mese precedente, anticipato al primo giorno lavorativo precedente od al successivo rispettivamente per Snam Rete Gas e per Società Gasdotti Italia qualora il giorno 22 cada di sabato o di giorno festivo), in altri casi esistono differenze a volte anche rilevanti, come ad esempio per le richieste di trasferimento di capacità che devono essere inviate:

- a) per Snam Rete Gas entro i primi 5 giorni lavorativi del mese precedente,
- b) per Società Gasdotti Italia entro il 20 del mese precedente.

6.18 Un'altra impresa di trasporto osserva che la proposta di garantire la cessione conforme in assenza di comunicazioni entro il quinto giorno lavorativo successivo al termine di richiesta differisce dal regime attuale, che prevede l'accettazione espressa da parte dell'impresa di trasporto. Si nota che le richieste di cessione di capacità possono essere presentate in un qualsiasi giorno lavorativo dell'anno termico con decorrenza già a partire dal secondo giorno successivo alla data di accettazione. Secondo la suddetta impresa l'attuale regime ha, perciò, il vantaggio di dare conferma certa all'utente dell'esito positivo di una cessione che non ha scadenze fisse in corso mese e che può comportare attività di nomina già dal giorno successivo.

Orientamenti finali

6.19 Dall'analisi delle osservazioni pervenute, sembra emergere a volte la richiesta di apportare modifiche della disciplina attualmente prevista dai codici di rete approvati dall'Autorità, mentre l'ambito del presente documento concerne la fissazione di standard di qualità commerciale. Le proposte prospettate nel primo documento per la consultazione, per i punti di ingresso alla Rete Nazionale interconnessi con l'estero, tengono conto di quanto in vigore in tema di cessioni di capacità di trasporto nel codice di rete dell'impresa di trasporto principale, ovvero che l'accettazione o meno delle richieste di cessioni, che hanno durata minima pari ad un giorno e data di decorrenza a partire da un qualsiasi giorno dell'anno termico e che possono essere presentate in un qualsiasi giorno lavorativo, può avvenire entro cinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuto al trasportatore l'ultimo documento necessario a completare la richiesta stessa; mentre, altra cosa è la data di decorrenza della cessione di capacità in caso di accettazione, che è fissata a far tempo dal secondo giorno successivo alla data di accettazione, naturalmente salvo diversa indicazione da parte degli utenti interessati.

6.20 In considerazione di quanto sopra riportato, l'Autorità ritiene di confermare gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale formulati nel primo documento per la consultazione e, accogliendo le richieste avanzate da più soggetti, di estenderli ai trasferimenti di capacità, con gli opportuni aggiustamenti. Di seguito sono elencate le informazioni minime che il trasportatore dovrebbe registrare:

- a) il soggetto richiedente;
- b) il soggetto ricevente;
- c) la data di ricevimento della richiesta;
- d) la data limite per la cessione o per il trasferimento;
- e) la data di invio della dichiarazione di non conformità;

f) la causa della non conformità.

Per quanto riguarda gli obblighi di comunicazione, l'impresa di trasporto dovrebbe comunicare annualmente all'Autorità:

- a) il numero delle richieste di cessione di capacità o di trasferimento di capacità;
- b) il numero delle richieste di cessione di capacità o di trasferimento di capacità con documentazione non idonea alla cessione o al trasferimento;
- c) il numero delle richieste di cessione di capacità o di trasferimento di capacità con documentazione non idonea per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
- d) il tempo medio di invio della comunicazione di documentazione non idonea alla cessione o al trasferimento di capacità, ove applicabile.

6.21 Infine, sul tema degli indennizzi automatici collegati a questa tematica, si registrano posizioni molto simili a quanto già espresso in precedenza sull'argomento e, pertanto, si ribadisce l'opportunità di rinviare il tema ad una successiva fase a valle del monitoraggio dei dati comunicati dai trasportatori in base ai nuovi obblighi di comunicazioni.

Spunto di consultazione Q.10: Cessioni di capacità

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di cessioni di capacità? Se no, per quali motivi?

Programma degli interventi manutentivi

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

6.22 Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha ritenuto di confermare l'attuale regolazione relativa all'ambito manutentivo, introducendo per l'impresa di trasporto l'obbligo di registrazione di tutte le riprogrammazioni, comprese quelle richieste dall'utente, e di comunicazione annuale all'Autorità del numero delle riprogrammazioni, distinte tra quelle richieste dall'utente e quelle stabilite dall'impresa di trasporto.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

6.23 Sul tema si registra una generale condivisione. Le imprese di trasporto che hanno preso parte alla consultazione sono d'accordo con quanto proposto, ma ripropongono entrambe quanto già espresso in materia di indennizzi automatici. Un utente del servizio di trasporto ritiene necessario che le attività di manutenzione delle reti di trasporto e quelle delle reti di distribuzione vengano il più possibile coordinate; deve altresì essere garantita agli utenti la possibilità di chiedere la riprogrammazione degli interventi manutentivi, naturalmente documentandone i motivi, imponendo al trasportatore di comunicare all'utente, e periodicamente all'Autorità, le motivazioni specifiche di eventuali rifiuti. Dello stesso parere sono due associazioni, che evidenziano l'importanza di prevedere che la comunicazione degli interventi manutentivi venga effettuata anche nei confronti dell'impresa di distribuzione, ove coinvolta, lasciando a quest'ultima la possibilità di richiedere, ovviamente solo per documentati motivi ed entro un tempo massimo, lo spostamento dell'intervento ad altra data, anche al fine di coordinare il più possibile le attività di manutenzione delle reti.

- 6.24 Inoltre, una associazione condivide la definizione di un indennizzo automatico a favore degli utenti del servizio sia per mancato rispetto dello standard di comunicazione (proporzionale, ad esempio al numero di giorni di ritardo nella comunicazione) che per mancato rispetto dello standard tecnico (proporzionale, ad esempio, al ritardo dell'intervento rispetto alla durata massima prevista e al danno causato all'utente dal mancato rispetto delle tempistiche stabilite). Un utente del servizio ha espresso un parere in linea con tale proposta.
- 6.25 Un utente condivide quanto proposto, pure in tema di indennizzi automatici, e propone di estendere anche al trasportatore il limite di 10 giorni come termine ultimo per comunicare eventuali variazioni dei programmi manutentivi. Un utente ed una associazione propongono una modifica dei termini per la comunicazione della programmazione relativa a centrali termoelettriche direttamente allacciate, in modo che sia possibile anche per queste utenze la programmazione logistica dell'intervento con adeguato anticipo. In particolare, l'utente indica il 1° giorno del mese n-2.

Orientamenti finali

- 6.26 L'Autorità ritiene opportuno prevedere per l'impresa di trasporto:
- a) l'obbligo di registrazione dei seguenti dati:
 - (i) le riprogrammazioni stabilite dall'impresa di trasporto;
 - (ii) le riprogrammazioni richieste dall'utente;
 - (iii) l'accettazione o meno della richiesta;
 - (iv) le cause della mancata accettazione;
 - b) l'obbligo di comunicazione annuale all'Autorità del numero delle riprogrammazioni:
 - (i) stabilite dall'impresa di trasporto;
 - (ii) richieste dall'utente;
 - (iii) non accettate.
- 6.27 Per quanto concerne lo standard garantito, l'Autorità potrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di una modifica dell'attuale, prevedendo, ad esempio, di spostare il termine per la comunicazione da parte del trasportatore del piano mensile degli interventi di manutenzione al 15-mo giorno del mese n-2 e di prevedere per gli utenti la possibilità di chiedere la riprogrammazione entro 5 giorni dalla comunicazione del piano. L'impresa di trasporto, a questo punto, potrebbe emettere il piano definitivo entro il 1 giorno del mese n-1.
- 6.28 Sul tema dell'introduzione di indennizzi automatici collegati a questa tematica, in analogia a quanto indicato in precedenza, si ritiene opportuno rinviare il tema ad una successiva fase a valle del monitoraggio dei dati comunicati dai trasportatori in base ai nuovi obblighi di comunicazioni.

Spunto di consultazione Q.11: Programma degli interventi manutentivi

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di programma degli interventi manutentivi? Se no, per quali motivi?

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di standard di cui al precedente punto 6.27?

Contabilità del gas trasportato nel mese

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

6.29 I codici di rete di Snam Rete Gas e di Società Gasdotti Italia prevedono uno standard garantito di qualità commerciale relativo al termine entro il quale il trasportatore deve rendere disponibile il bilancio definitivo. Nel primo documento per la consultazione l'Autorità ha ritenuto di confermare tale indicazione, inserendo altresì, in analogia con quanto previsto dalla regolazione spagnola per il bilancio giornaliero, l'obbligo per il trasportatore di rispondere alle richieste di revisione del bilancio 2-3 giorni lavorativi dal ricevimento delle stesse e sollecitando gli operatori ad esprimere un parere sull'introduzione di indennizzo automatico a favore degli utenti del servizio in caso di mancato rispetto dello standard garantito.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

6.30 Le osservazioni pervenute evidenziano una sostanziale condivisione di quanto proposto nel primo documento per la consultazione. Una impresa di trasporto condivide l'introduzione dell'obbligo per il trasportatore di rispondere alle richieste di revisione del bilancio entro 2-3 giorni lavorativi dal loro ricevimento, però solo nella misura in cui tale obbligo significhi il rispetto di un tempo massimo per l'invio di un riscontro circa i dati presenti nel bilancio pubblicato, ribadendo che le eventuali modifiche al bilancio possono trovare applicazione solo in occasione della chiusura definitiva dello stesso (un eventuale doppio ciclo di chiusura del bilancio a fine mese, oltre a rendere il bilancio pubblicato entro il 15 del mese successivo suscettibile di variazioni, dovrebbe essere preventivamente discusso con l'operatore interconnesso, in considerazione degli accordi operativi attualmente in essere per lo scambio delle informazioni necessarie alla chiusura della contabilità del gas trasportato). La stessa impresa sottolinea che è in grado di garantire un ritorno all'utente entro 3 giorni lavorativi dall'inoltro della richiesta di informazioni. Anche un'altra impresa di trasporto condivide la proposta, ma limitatamente ai casi di errore manifesto e a condizione che la trasmissione di tale richiesta venga effettuata attraverso il sistema informativo del trasportatore.

6.31 Un utente del servizio di trasporto chiede di introdurre un indicatore, ulteriore rispetto a quello relativo alle scadenze temporali che peraltro condivide, al fine di rilevare la qualità del dato fornito dal trasportatore a ciascun utente della rete. In particolare, si propone di misurare l'errore del dato di misura fornito sui punti di riconsegna, distinguendo quelli in corrispondenza di clienti finali, da quelli relativi alle interconnessioni con le reti di distribuzione (a titolo di esempio, si potrebbe misurare l'errore come differenza, per ciascun utente, tra il dato allocato del bilancio di trasporto provvisorio, definitivo e post conguaglio).

6.32 Un altro utente osserva che attualmente il codice di rete prevede che la contabilità del gas trasportato sia resa disponibile entro il giorno 15 del mese successivo a quello cui il bilancio si riferisce: questo termine è scrupolosamente rispettato dal trasportatore, ma generalmente il bilancio è disponibile solo dalla sera del giorno previsto e, quindi, utilizzabile di fatto dal giorno successivo (a volte ulteriori ritardi sono causati da indisponibilità del supporto informatico). Pertanto, secondo

il suddetto utente, l'indicatore di qualità da solo non sempre è in grado di cogliere la rispondenza effettiva allo standard prefissato. Inoltre, si evidenzia che gli utenti hanno a disposizione 2 giorni lavorativi per comunicare al trasportatore eventuali rettifiche da apportare ai propri bilanci. Tuttavia taluni errori si sono resi evidenti con tempi che vanno ben oltre la chiusura dei bilanci di trasporto (anche dell'ordine di parecchi mesi); si tratta, ad esempio, di errori dovuti a problemi tecnici sulla rete o negli impianti di misura che difficilmente si riscontrano in tempi compatibili con la chiusura dei bilanci di trasporto. In questi casi, secondo l'utente, dovrebbe essere possibile richiedere al trasportatore di rimettere i bilanci ai fini della quantificazione e certificazione almeno della proprietà del gas (ciò anche al fine di evitare all'utente ulteriori danni derivanti anche dalla possibile applicazione di penali sull'utilizzo dello stoccaggio strategico). Si propone inoltre che venga previsto un fondo, alimentato dalla tariffa di trasporto, che permetta di ripartire sul sistema eventuali costi derivanti da accertati malfunzionamenti e guasti di natura tecnica o dovuti a causa di forza maggiore.

- 6.33 Infine, un utente propone che tale standard sia applicato in primo luogo al bilancio definitivo post conguaglio, poiché è il più rilevante per le partite economiche connesse ai transiti sulla rete.

Orientamenti finali

- 6.34 L'Autorità ritiene che essenziale per chi svolge il servizio di trasporto pervenire ad una contabilità del gas trasportato il più possibile corretta e darne una comunicazione puntuale agli utenti della rete. Pertanto, si propone di confermare lo standard garantito. Si propone, inoltre, di inserire l'obbligo di comunicazione trimestrale all'Autorità del termine suddetto, con indicazione della causa dell'eventuale mancato rispetto, così da permettere comunque il monitoraggio di una prestazione che si può considerare fondamentale per il servizio di trasporto.
- 6.35 Per quanto concerne l'obbligo per il trasportatore di rispondere alle richieste di revisione del bilancio 2-3 giorni lavorativi dal ricevimento delle stesse, proposto nel primo documento per la consultazione, si ritiene opportuno confermarlo, sia per la contabilità di fine mese che per quella di post-conguaglio, fissando in 2 giorni lavorativi il tempo massimo di risposta in caso di accoglimento della richiesta ed in 3 giorni lavorativi in caso di rigetto, senza che questo comporti cambiamenti a quanto attualmente in uso in materia di emissione del bilancio di trasporto definitivo. L'Autorità ritiene, poi, condivisibile la proposta avanzata da una impresa di trasporto di gestire solo le richieste trasmesse attraverso il sistema informativo del trasportatore, ma pensa che debba essere l'impresa di trasporto ad operare scelte di questo tipo e che non sia corretto imporle per definizione, in quanto potrebbero richiedere implementazioni e conseguentemente degli investimenti.
- 6.36 Al tema della contabilità del gas trasportato è collegato quello del gas non contabilizzato, il cosiddetto GNC, per il quale alcuni soggetti che hanno preso parte alla consultazione sollecitano un monitoraggio dell'andamento. Il GNC è calcolato risolvendo l'equazione di bilancio relativa alla rete e viene allocato giornalmente a ciascun utente in proporzione alle quantità dallo stesso prelevate. L'equazione di bilancio della rete è piuttosto complessa e comprende tra i suoi termini anche le perdite distribuite e lo vaso/invaso della rete, che vengono stimati e/o calcolati secondo metodologie riportate nel codice di rete, ma non vengono resi noti dall'impresa di trasporto. Il GNC, rappresentando l'energia non determinabile, include quelle perdite localizzate che non sono tali da impedire il

ritiro, totale o parziale, di gas da parte dell'utente (per quest'ultimo caso, infatti, è previsto un indennizzo specifico da parte dell'impresa di trasporto). L'Autorità ritiene che l'argomento, ancorché complesso, costituisca un tema di grande rilevanza per la qualità del servizio di trasporto e che la responsabilità del GNC debba essere assegnata all'impresa di trasporto che è l'unica in possesso di tutte le leve operative ed informazioni atte ad individuarne la corretta attribuzione. Tuttavia ritiene che sia opportuno rinviare la regolazione di tale aspetto ad uno specifico procedimento di consultazione che sia preceduto da adeguati ed ulteriori approfondimenti.

- 6.37 Infine, il tema delle allocazioni è particolarmente complesso e, per una sua completa regolazione, potrebbe essere utile acquisire ulteriori informazioni da chi colletta i dati, ossia dal trasportatore. Si ritiene, pertanto, opportuno rinviare tale tema a successivi approfondimenti.

Spunto di consultazione Q.12: Contabilità del gas trasportato nel mese

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di contabilità del gas trasportato nel mese? Se no, per quali motivi?

Accesso ed erogazione del supporto IT

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 6.38 Vista l'esperienza inglese, la cui regolazione della qualità riconosce un ruolo importante al tema dell'accesso e dell'erogazione del supporto IT, e dato l'elevato grado di utilizzo di sistemi informatici nella gestione dei rapporti tra impresa di trasporto ed utente, l'Autorità ha proposto l'introduzione di un nuovo indicatore relativo al "Tempo di ripristino del sistema in seguito ad un malfunzionamento" (con un tempo massimo di ripristino da valutarsi in funzione della tipologia del sistema informativo compreso tra 5 e 12 ore), fermo restando l'impegno da parte del trasportatore ad attuare tutti i comportamenti idonei a facilitare la normale attività quotidiana dell'utente del servizio.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 6.39 Pur riscontrando un vivace dibattito sul tema, la proposta non è stata condivisa da tutti i soggetti. Un utente del servizio di trasporto sostiene che l'introduzione di un indicatore di qualità significativo trova un limite nel fatto che spesso non è facilmente identificabile la responsabilità del malfunzionamento, anche se gli utenti riscontrano spesso notevoli difficoltà nell'accesso al supporto informatico messo a disposizione dal trasportatore. Si ritiene che un indicatore di questo tipo dovrebbe considerare tutti i soggetti che si interfacciano con il sistema IT dell'impresa di trasporto (non solo gli utenti), prevedendo anche modalità alternative di trasmissione dei dati (come da protocollo di comunicazione per gli scambi di informazioni tra distributori e venditori di cui alla deliberazione 18 dicembre 2006, n. 294/06). Anche una associazione avanza le stesse proposte, pur condividendo quanto previsto nel primo documento per la consultazione.
- 6.40 Un altro utente propone di introdurre un indicatore relativo ai disservizi del sistema informativo del trasportatore nella ricezione delle nomine trasmesse dagli utenti della rete. Un utente ritiene opportuno che venga data evidenza delle segnalazioni riguardanti malfunzionamenti del sistema informatico rilevate da soggetti diversi dal trasportatore, con l'obbligo di conservazione delle

segnalazioni pervenute, per un certo arco temporale. Data l'importanza dei sistemi informatici predisposti dal trasportatore, si propone l'introduzione di obblighi quali:

- a) la pubblicazione (e possibilmente la condivisione) anzitempo delle variazioni che saranno apportate ai sistemi informatici dei trasportatori, aventi un impatto nei confronti degli utenti;
- b) la pubblicazione dei tempi entro cui tali variazioni diventeranno effettive.

Si auspica, infine, una standardizzazione dei formati e dei contenuti dei dati resi disponibili tramite i sistemi informatici dei trasportatori (ad esempio modalità di scaricamento delle anagrafiche dei punti di riconsegna e dei bilanci).

6.41 In aggiunta agli standard di qualità riferiti alle tempistiche di ripristino dei sistemi informatici proposti, un utente ritiene utile la previsione di parametri di qualità riferiti:

- a) alla qualità dei dati messi a disposizione dal trasportatore mediante sistema informatico, in particolare con riguardo ai dati funzionali ai processi di nomina, di bilanciamento giornaliero e di allocazione giornaliera (poiché dati scarsamente attendibili non consentono infatti agli utenti di fare una programmazione corretta e tesa a minimizzare la probabilità di incorrere in penali);
- b) al rispetto da parte del trasportatore delle scadenze giornaliere previste dal codice di rete relativamente ai processi operativi di bilanciamento giornaliero.

6.42 Un utente del servizio di trasporto considera indispensabile che gli utenti siano messi nella condizione di esprimere i propri commenti e valutazioni sulle modifiche apportate ai sistemi informativi, soprattutto in relazione alle problematiche che possono derivarne ai propri sistemi aziendali, che si interfacciano con quelli dell'impresa di trasporto. Secondo il suddetto utente, questo suggerimento vale in primo luogo per il sito internet della principale impresa di trasporto, sito che riporta informazioni fondamentali per l'attività dell'utente e la cui complessità, ormai dopo qualche anno di attività, rende opportuna l'istituzione di un servizio di *mailing list* per gli aggiornamenti pubblicati, così come avviene per il sito del principale operatore di stoccaggio e la stessa Autorità; in secondo luogo, si richiede che tale servizio sia esteso a tutti gli applicativi in uso agli utenti (come Altraweb, Psv, M-Gas e Entry Allocation).

6.43 Una impresa di trasporto vede con favore la proposta dell'Autorità, ma ritiene che sia necessario definire l'indicatore con attenzione, escludendo ad esempio dal computo delle situazioni di malfunzionamento tutti i casi di disservizio dovuto a cause non controllabili dal trasportatore, come ad esempio l'indisponibilità del collegamento telefonico, ed i giorni non lavorativi (attualmente il personale non lavora su turni che garantiscono la presenza 7 giorni su 7). Si evidenzia, inoltre, che l'introduzione di tale indicatore avrebbe ripercussioni sui processi aziendali esistenti creandone di nuovi, con possibili impatti di tipo economico e, pertanto, si propone di rimandare tale analisi ad un momento successivo.

6.44 Un'altra impresa di trasporto, invece, non condivide la proposta in quanto ciascun sistema informatico ha una propria laboriosità, difficilmente valutabile in maniera aprioristica, anche perché, al fine di venire incontro alle esigenze degli utenti del servizio, sono stati realizzati sistemi informativi *user friendly* di particolare complessità.

Orientamenti finali

- 6.45 L’Autorità, valutate le osservazioni pervenute, intenderebbe confermare l’introduzione dell’indicatore “*Tempo di ripristino del sistema in seguito ad un malfunzionamento*”, con esclusione dal computo dei casi dovuti ad indisponibilità del collegamento telefonico. Tale indicatore andrebbe in qualche modo declinato in relazione alle attività che vengono svolte tramite sistemi informativi oppure ad un sistema di priorità: su tale tematica l’Autorità intende sollecitare il contributo degli operatori. Rimane, altresì, confermato l’impegno da parte del trasportatore ad attuare tutti i comportamenti idonei a facilitare la normale attività quotidiana dell’utente del servizio, impegno che potrebbe richiedere l’attivazione di canali per la trasmissione di dati, alternativi a quello normalmente utilizzato, da impiegarsi nei casi di indisponibilità.
- 6.46 Accogliendo la proposta, avanzata da più parti, circa la partecipazione degli utenti al processo di modifica dei sistemi informativi messi a disposizione dal trasportatore, si propone di introdurre l’obbligo di notifica agli utenti, con il dettaglio delle informazioni necessarie alla loro valutazione (come i tempi entro cui tali variazioni diventeranno effettive) in modo da garantire loro almeno 10 giorni lavorativi per inviare eventuali commenti; naturalmente, questo termine non si applicherebbe alle modifiche di basso impatto per gli utenti.

Spunto di consultazione Q.13: Accesso ed erogazione del supporto IT

*Condividete le proposte dell’Autorità in tema di accesso ed erogazione del supporto IT?
Se no, per quali motivi?*

Accesso al sistema di trasporto

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 6.47 Nel primo documento per la consultazione si è proposta la definizione dei tre seguenti standard generali relativi ai termini per l’invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o potenziamento di punti esistenti da parte di un utente, con riferimento alla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna:
- almeno il 90% entro 60 giorni lavorativi dalla data di richiesta per allacciamenti con lunghezza fino a 2 chilometri;
 - almeno il 90% entro 90 giorni lavorativi dalla data di richiesta per allacciamenti compresi tra 2 e 10 chilometri;
 - almeno il 90% entro 120 giorni lavorativi dalla data di richiesta per allacciamenti oltre i 10 chilometri.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 6.48 Le imprese di trasporto che hanno preso parte alla consultazione non condividono quanto previsto nel primo documento per la consultazione. Una di esse ritiene infatti che, soprattutto per i trasportatori diversi dall’impresa maggiore, la gestione di una richiesta di allacciamento non possa essere standardizzata, in quanto è di grande importanza offrire un servizio più elaborato e volto alla collaborazione con il richiedente (non necessariamente un utente), ad esempio per determinare il punto di riconsegna più appropriato. Dovendo infatti attenersi a tali standard, il

trasportatore si vedrebbe costretto a riavviare il processo ogni qual volta ci sia la definizione di un diverso punto di riconsegna da quello concordato nel verbale, anche se relativo allo stesso allacciamento e allo stesso richiedente (ad esempio in caso di richieste di allacciamento a nuovi impianti industriali, i cui processi autorizzativi per la realizzazione sono incerti, soprattutto in riferimento ai tempi, e possono comportare successive variazioni di ubicazione del punto di riconsegna).

6.49 In più, non si ritiene corretto che degli standard di qualità, relativi ai tempi di risposta ad una richiesta di realizzazione di nuovi punti o potenziamento di esistenti, si basino solo sul criterio della lunghezza di un allacciamento, che non è l'unico parametro a determinare la complessità di formulazione di un preventivo (ad esempio, la complessità del tracciato, le capacità richieste, la polverizzazione dei fondi, gli attraversamenti e le caratteristiche del territorio). E' inoltre da considerare che esistono particolari casi di allacciamenti, quali ad esempio quelli relativi ad un nuovo punto di riconsegna che, sebbene individuabili in via preliminare con lunghezza relativamente contenuta, possono successivamente richiedere scelte di tracciato più lunghe o la necessità di sbottigliamenti o potenziamenti in altri punti della rete per la realizzazione delle capacità disponibili richieste. Vista tale difficoltà, si propone di allungare i tempi di risposta degli standard di qualità in modo tale da considerare, mediamente, tutte le possibili caratteristiche alla base del preventivo, diverse dalla lunghezza e determinabili solo in corso d'opera. In particolare, si propone di fissare i limiti di tempo nei termini generali seguenti:

- a) almeno il 75% entro 90 giorni lavorativi per allacciamenti con lunghezza fino a 2 chilometri;
- b) almeno il 75% entro 120 giorni lavorativi per tutti gli altri tipi di allacciamento;

includendo nel computo della lunghezza eventuali tratti di potenziamento a monte. Il livello di standard generale proposto, ed in particolare il valore del 75%, trovano motivazione nel fatto che, nel corso degli anni termici passati, il suddetto trasportatore ha ricevuto un numero limitato di richieste di allacciamento (per allacciamenti inferiori al chilometro vi sono state due sole richieste negli ultimi due anni termici), valide a fini di calcolo del relativo indicatore. Se da un lato il basso numero di richieste sembrerebbe rendere agevole il raggiungimento di uno standard generale del 100%, dall'altro non terrebbe conto di possibili criticità, quali picchi imprevisti di richieste che avvenissero, tra l'altro, in contemporanea. In questo caso, il rispetto dello standard generale del 100% non sarebbe garantibile dovendo assicurare a tutti i richiedenti il medesimo trattamento qualitativo.

6.50 In alternativa, si propone di calcolare l'indicatore "rapporto tra giorni lavorativi effettivamente utilizzati per l'invio del preventivo e quelli teorici previsti", dando così un'informazione più immediata sul grado di efficienza dell'azienda di trasporto nell'evadere le richieste di allacciamento ricevute.

6.51 Un'altra impresa di trasporto ritiene che la differenziazione dei tempi massimi di predisposizione dell'offerta di allacciamento in funzione della lunghezza dell'allacciamento stesso potrebbe introdurre elementi di incertezza per il soggetto richiedente, in considerazione del fatto che tale variabile non è nota a priori. Alla luce delle richieste ricevute a partire dal 2003, si propone di mantenere l'attuale impostazione, ossia l'invio del preventivo entro 60 giorni dalla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del nuovo punto di riconsegna per

almeno il 90% delle richieste, fatti salvi i casi in cui la fattibilità tecnica dell'allacciamento risulti particolarmente complessa.

- 6.52 Una associazione condivide la proposta sia in termini di tempo massimo che di requisiti minimi del preventivo, ma evidenzia che le richieste di allacciamento/connessione possono essere avanzate non solo dall'utente della rete di trasporto, ma anche da un soggetto diverso (quali l'impresa di distribuzione ed il cliente finale). Pertanto, si richiede di applicare gli standard prestazionali relativi al preventivo di allacciamento a tutti i richiedenti la prestazione. Dello stesso parere è un utente del servizio, mentre un'altra associazione suggerisce di lasciare il limite di risposta di 60 giorni dalla data di sottoscrizione del verbale/ricevimento della richiesta e di stabilire che siano date maggiori informazioni per l'utente in merito alle tempistiche con cui si procederà all'invio dell'offerta, nei casi in cui la fattibilità tecnica dell'allacciamento risulti particolarmente complessa.
- 6.53 Infine, un utente propone di sostituire lo standard proposto "almeno il 90% entro 120 giorni lavorativi per allacciamenti oltre 10 km" con "100% entro 120 giorni lavorativi per allacciamenti oltre 10 km", poiché il tempo previsto appare sufficientemente ampio per dare risposta a tutte le richieste pervenute.

Orientamenti finali

- 6.54 Alla luce delle osservazioni pervenute ed in considerazione della complessità tecnica della tematica, qualunque sia il soggetto richiedente, l'Autorità propone l'introduzione di uno standard generale relativo all'invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti, o potenziamento di punti esistenti, pari ad almeno il 90% entro un tempo T dalla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna, con:
- a) $T = 60$ giorni lavorativi, per allacciamenti con lunghezza fino a 2 chilometri;
 - b) $T = 45 + 7,5 * L$, per allacciamenti con lunghezza L oltre i 2 chilometri.
- 6.55 Sul tema dei requisiti minimi del preventivo, bisogna sottolineare che non sono pervenute molte indicazioni da parte dei soggetti che hanno preso parte alla consultazione. Poiché si tratta di una materia particolarmente importante, l'Autorità intende sollecitare ulteriormente i soggetti ad esprimersi in merito.

Spunto di consultazione Q.14: Accesso al sistema di trasporto

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di accesso al sistema di trasporto? Se no, per quali motivi?

Programmazione/Assegnazione

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 6.56 Nel primo documento per la consultazione si è proposto l'obbligo di pubblicazione da parte dell'impresa di trasporto, garantendo l'accessibilità a tutti gli operatori, entro il giorno 24 del mese n-1, della previsione della domanda annuale e mensile, relativa a tutto il mercato, tranne il termoelettrico, ottenuta attraverso l'aggregazione dei programmi di trasporto degli utenti stessi del servizio.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 6.57 Un utente del servizio di trasporto, pur considerando particolarmente utile la diffusione di informazioni riguardanti l'andamento del mercato, soprattutto se fornite con anticipo rispetto alle scadenze dello stoccaggio, non ritiene significativa per il singolo utente la previsione della domanda annuale e mensile del sistema ottenuta come aggregazione dei programmi di trasporto degli utenti stessi. Dello stesso parere è una associazione.
- 6.58 Un utente propone di introdurre un obbligo di pubblicazione della previsione del gas riconsegnato nei 4 giorni successivi e nel giorno gas in corso, elaborata dal trasportatore principale con sistemi di previsione propri, come già accade nel settore elettrico (si vedano ad esempio le pubblicazioni delle previsioni effettuate da Terna).
- 6.59 Anche un altro utente sollecita una collaborazione del trasportatore con Terna, al fine di raggiungere buoni livelli di attendibilità, senza escludere il settore termoelettrico. Inoltre, si mette in risalto l'importanza del formato con cui i dati sono resi accessibili, per facilitarne la rielaborazione da parte degli utenti; in particolare, si denuncia una scarsa qualità dei dati di consuntivo pubblicati dal trasportatore, proponendo l'introduzione di un obbligo che riguardi formato e tempistiche di pubblicazione, sia per una maggiore trasparenza nel funzionamento dei sistemi sia per consentire agli operatori di avere una visione d'insieme e così poter gestire la propria posizione rispetto a quella del sistema globale.
- 6.60 Un utente condivide quanto proposto, ma sottolinea che il livello di dettaglio deve essere tale da non permettere l'identificazione degli utenti. Finanche una impresa di trasporto ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità, pur declinando ogni responsabilità circa la qualità e la disponibilità dei dati trasmessi dagli utenti. In più, si segnala l'opportunità di prevedere una data di pubblicazione entro l'inizio del mese gas cui si riferiscono le informazioni.
- 6.61 Un'altra impresa di trasporto segnala che l'informazione pubblicata potrebbe essere utilizzata da taluni utenti in maniera fuorviante, ad esempio per mostrare un sistema "corto" di gas piuttosto che "lungo" in modo da creare condizioni favorevoli al Punto Virtuale di Scambio (utenti di grandi dimensioni, che hanno visibilità su una grande quota del mercato, potrebbero influenzare notevolmente le previsioni del sistema).

Orientamenti finali

- 6.62 L'Autorità, in considerazione di quanto emerso, ritiene di rinviare la definizione di obblighi relativi alla previsione della domanda per successivi approfondimenti, ma conferma l'opportunità di raccogliere ulteriori sollecitazioni circa i formati ed i tempi entro i quali pubblicare i dati di interesse per l'utente.

Spunto di consultazione Q.15: Programmazione/Assegnazione

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di programmazione/assegnazione? Se no, per quali motivi?

Tempi di risposta a richieste degli utenti

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

6.63 Perseguendo un obiettivo di tutela degli utenti del servizio e di efficienza del sistema, l’Autorità ha proposto di definire tempi massimi entro cui dare risposta alle richieste più frequenti di seguito elencate:

- a) discature dei punti di riconsegna;
- b) verifica dei dati di misura verbalizzati;
- c) incremento della pressione minima contrattuale;
- d) riprogrammazione degli interventi manutentivi;
- e) rimborso dei costi del servizio alternativo di fornitura di gas naturale.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

6.64 Si riportano in forma sintetica e per maggiore chiarezza in tabella 1 le proposte avanzate dai soggetti che hanno preso parte alla consultazione, che vengono analizzate di seguito.

Tabella 1 – Proposte avanzate per prestazione e per soggetto proponente

Prestazione	Tempi proposti					
discature dei punti di riconsegna	<ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: <table border="1" data-bbox="592 871 1350 1084"> <tr> <td data-bbox="592 871 951 1084">Termine entro il quale il trasportatore presenza all’intervento di discatura di punti di riconsegna su RR esistenti.</td> <td data-bbox="956 871 1350 1084">Entro il 6° giorno lavorativo successivo al ricevimento di una richiesta di discatura valida ai sensi di quanto previsto al paragrafo 6.3 del codice di rete e previa verifica del ricevimento della stessa da parte del Cliente Finale.</td> </tr> </table> • Utente del servizio di trasporto: Mantenere le tempistiche di risposta attualmente previste • Utente del servizio di trasporto: 3 giorni lavorativi sia nel caso in cui vi sia un accordo tra le parti che nel caso di assenza (morosità) • Utente del servizio di trasporto: 1 – 2 giorni lavorativi 		Termine entro il quale il trasportatore presenza all’intervento di discatura di punti di riconsegna su RR esistenti.	Entro il 6° giorno lavorativo successivo al ricevimento di una richiesta di discatura valida ai sensi di quanto previsto al paragrafo 6.3 del codice di rete e previa verifica del ricevimento della stessa da parte del Cliente Finale.		
Termine entro il quale il trasportatore presenza all’intervento di discatura di punti di riconsegna su RR esistenti.	Entro il 6° giorno lavorativo successivo al ricevimento di una richiesta di discatura valida ai sensi di quanto previsto al paragrafo 6.3 del codice di rete e previa verifica del ricevimento della stessa da parte del Cliente Finale.					
verifica dei dati di misura verbalizzati	<ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: entro il 15° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta dell’utente • Utente del servizio di trasporto: 2 - 10 giorni lavorativi 					
incremento della pressione minima contrattuale	<ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: 1 mese (tempo necessario per effettuare le verifiche) • Utente del servizio di trasporto: 1 - 5 giorni lavorativi 					
riprogrammazione degli interventi manutentivi	<ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: 3 giorni lavorativi • Utente del servizio di trasporto: 2 - 5 giorni lavorativi 					
rimborso dei costi del servizio alternativo di fornitura di gas naturale	<ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: 2 mesi (tempo necessario per effettuare le verifiche) • Utente del servizio di trasporto: 5 giorni lavorativi 					
altro	<ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: <table border="1" data-bbox="592 1720 1350 2024"> <tr> <td data-bbox="592 1720 951 1816">Termine per la trasmissione all’utente del verbale di misura gas.</td> <td data-bbox="956 1720 1350 1816">Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="592 1823 951 2024">Termine per le operazioni tecniche necessarie all’avviamento di nuovi punti di riconsegna su RR.</td> <td data-bbox="956 1823 1350 2024">Entro il 6° giorno lavorativo successivo al conferimento della capacità di trasporto presso il Punto di Riconsegna su RR ed alla verifica degli altri prerequisiti di cui al paragrafo 6.2 del Codice di Rete.</td> </tr> </table> 		Termine per la trasmissione all’utente del verbale di misura gas.	Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo.	Termine per le operazioni tecniche necessarie all’avviamento di nuovi punti di riconsegna su RR.	Entro il 6° giorno lavorativo successivo al conferimento della capacità di trasporto presso il Punto di Riconsegna su RR ed alla verifica degli altri prerequisiti di cui al paragrafo 6.2 del Codice di Rete.
Termine per la trasmissione all’utente del verbale di misura gas.	Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo.					
Termine per le operazioni tecniche necessarie all’avviamento di nuovi punti di riconsegna su RR.	Entro il 6° giorno lavorativo successivo al conferimento della capacità di trasporto presso il Punto di Riconsegna su RR ed alla verifica degli altri prerequisiti di cui al paragrafo 6.2 del Codice di Rete.					

	E con riferimento a soggetti diversi dall'utente del servizio di trasporto:	
	Termine per la trasmissione all'Operatore Allacciato del verbale di misura gas.	Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo.
	Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica di nuove cabine di misura gas.	Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta.
	Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica alla modifica impianti di misura gas esistenti.	Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta.
<ul style="list-style-type: none"> • Utente del servizio di trasporto: Richieste di chiarimenti sulla fatturazione: 5 giorni lavorativi 		

- 6.65 Una impresa di trasporto evidenzia che le tempistiche di risposta alle richieste degli utenti sono difficilmente quantificabili in quanto dipendenti da eventi non direttamente controllabili dal trasportatore, pertanto propone di stabilire l'introduzione di standard di qualità garantiti limitatamente alle richieste di incremento della pressione minima contrattuale e di rimborso del costo del servizio alternativo di fornitura. Con riferimento, poi, alle richieste di discatura dei punti di riconsegna, di verifica dei verbali di misura e di riprogrammazione degli interventi manutentivi si vede con favore la previsione di un tempo massimo entro cui dare un riscontro alle richieste degli utenti, con la data della possibile esecuzione della richiesta e la specificazione di eventuali difficoltà legate ad eventi non direttamente controllabili dal trasportatore che potrebbero comprometterne l'esecuzione.
- 6.66 Per quanto riguarda i tempi di risposta a richieste inerenti gli incrementi di pressione minima, un'altra impresa di trasporto osserva che non può modificare i dati che pubblica, in quanto non può variare a piacimento le pressioni del proprio sistema (quest'ultime infatti, dipendono dalle pressioni alle interconnessioni e l'unico modo di fornire tale servizio sarebbe quello di dotarsi di centrali di spinta). Pertanto, si ritiene che l'introduzione di un tale indicatore creerebbe una situazione di discriminazione per gli utenti della propria rete, che si vedrebbero negata ogni richiesta di incrementare la pressione minima garantita sui punti di riconsegna. Tale impresa non concorda sull'adozione di indicatori neanche per il rimborso del servizio alternativo di fornitura di gas naturale, per il quale mette in risalto come la criticità maggiore per gli utenti non sia il rimborso del servizio bensì il soggetto che lo svolge e specifica che già offre la possibilità di delegare all'impresa di trasporto l'organizzazione del servizio di fornitura tramite carro bombolaio, opportunità particolarmente gradita agli utenti.
- 6.67 Relativamente all'operazione di discatura un utente del servizio evidenzia come ad oggi l'aspetto problematico non sia tanto la tempistica di risposta formale alle richieste inoltrate, quanto piuttosto l'effettiva realizzazione dell'operazione richiesta e le conseguenze di un'eventuale mancata esecuzione della discatura stessa, soprattutto in assenza di accordo con il cliente finale, ad esempio nei casi di morosità o di risoluzione anticipata del contratto o, semplicemente, di mancato rinnovo del contratto stesso. In caso di esito negativo dell'operazione, si verifica un indebito prelievo di gas da parte del cliente finale, che ad oggi, oltretutto, viene allocato all'utente che ha richiesto la discatura, il quale peraltro non può intervenire in alcun modo per interrompere il flusso di gas e, qualora non abbia un

contratto di somministrazione attivo con il cliente finale, è praticamente impossibilitato a fatturare contrattualmente il gas prelevato e ad attivare azioni di recupero dei crediti. Lo stesso richiede, quindi, che siano riviste le attuali regole in materia di discatura, distinguendo le specifiche responsabilità. Si propone, infine, di introdurre standard di qualità connessi ai tempi di risposta nel caso di reclami relativi alla qualità del servizio fornito dal trasportatore, enucleando le più ricorrenti tipologie di reclamo ed individuando tempistiche di riferimento per la risposta, congrue con le caratteristiche di ciascuna tipologia di reclamo.

- 6.68 Una associazione è in linea con quanto appena riportato sulla necessità di rivedere le regole attuali in materia di discatura. Circa i tempi di risposta si propone da 1 a 3 giorni lavorativi, tranne che per la discatura che necessita tempi molto più brevi di quelli attuali, ad esempio entro 7 giorni (si segnala a proposito una notevole difformità di tempistiche garantite tra le due principali imprese di trasporto nel caso di richiesta di discatura per morosità). In più, si propone di inserire tra gli indicatori riguardanti i tempi massimi di risposta anche le richieste relative alla fatturazione ed agli impianti REMI non affidabili/non funzionanti. La suddetta associazione evidenzia che anche i soggetti non utenti della rete possono presentare delle richieste e segnala, a tal proposito, la variazione della configurazione degli impianti di distribuzione collegati alla rete di trasporto (interconnessioni e/o separazioni di impianti di distribuzione a valle, per costituire e/o disaggregare REMI “pool”), richiesta da parte delle imprese di distribuzione. Ancora, ritiene estremamente importante che tutte le richieste scritte da parte degli utenti e di altri soggetti interessati debbano prevedere obbligatoriamente una risposta per iscritto in tempi prefissati (anticipando la comunicazione ad esempio via fax o tramite e-mail).
- 6.69 Su quest’ultimo punto è d’accordo anche un utente del servizio che propone di prendere in considerazione, quale indicatore di qualità, l’implementazione di modelli organizzativi *customer oriented* per gli operatori delle reti di trasporto, con un sistema di incentivazione. Per valutare il livello di performance raggiunto, si suggerisce l’organizzazione periodica e sistematica di una ricerca finalizzata alla rilevazione della soddisfazione dei soggetti che usufruiscono dei servizi erogati dai trasportatori, con un’attenzione particolare agli utenti della rete di trasporto ed ai distributori (l’indagine potrebbe avvalersi di un questionario semistrutturato come strumento di indagine e di raccolta delle opinioni degli utenti/distributori).
- 6.70 Una associazione aggiunge che il controllo di qualità dovrebbe essere esteso anche a tutte le richieste scritte di chiarimento o di informazione o di risoluzione di problematiche inviate al trasportatore, prevedendo obbligatoriamente una risposta scritta in tempi prefissati. Secondo tale associazione dovrebbe essere prevista anche una penalità in caso di mancato rispetto degli standard definiti, in quanto una parte rilevante della qualità del servizio di trasporto è determinata dalla qualità del rapporto commerciale fra operatore di rete ed utenti (rapporto che attualmente presenta dei limiti sostanziali).
- 6.71 Un utente, da ultimo, segnala che non sempre l’indice più efficiente di controllo della qualità è la tempistica di risposta; è questo il caso della riprogrammazione degli interventi, delle richieste di discatura, del processo di aggiornamento del codice, delle richieste di innalzamento della pressione garantita, tutti eventi andrebbero valutati in ragione della percentuale di accoglimento delle richieste. Mentre, in merito al rimborso dei costi del servizio alternativo di fornitura di gas

naturale, un altro utente ribadisce che tale servizio deve essere svolto dal trasportatore.

Orientamenti finali

6.72 Alla luce delle osservazioni pervenute, l'Autorità ritiene di proporre i seguenti tempi massimi:

Prestazione	Tempi proposti
discature dei punti di riconsegna	3 – 6 giorni lavorativi
verifica dei dati di misura verbalizzati	5 – 10 giorni lavorativi
incremento della pressione minima contrattuale	10 – 20 giorni lavorativi
riprogrammazione degli interventi manutentivi	3 – 5 giorni lavorativi

6.73 Inoltre, si intende sollecitare i soggetti ad esprimersi circa l'introduzione dell'obbligo per il trasportatore di rispondere per iscritto, in tempi prefissati e anticipando la comunicazione tramite posta elettronica, a tutte le richieste scritte inviate da utenti del servizio.

6.74 Per quanto riguarda poi i reclami e le richieste di chiarimento avanzati dagli utenti del servizio, l'Autorità propone il seguente livello generale:

	Livello generale
Percentuale minima di risposte motivate a reclami scritti o a richieste scritte di informazioni entro il tempo massimo di 20 giorni lavorativi	90%

6.75 Infine, in aggiunta a quanto previsto dal primo documento per la consultazione, si propone che l'impresa di trasporto sia tenuta a registrare per le prestazioni di cui ai precedenti punti 6.72 e 6.74, ed a comunicare con cadenza annuale all'Autorità, le seguenti informazioni:

- il numero totale delle richieste pervenute per ciascuna tipologia di prestazione;
- la data di ricezione;
- la data di invio della risposta;
- per le sole richieste per le quali non sia stato rispettato il tempo massimo di risposta, l'indicazione della causa.

Spunto di consultazione Q.16: Tempi di risposta a richieste degli utenti

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di tempi di risposta a reclami scritti o a richieste scritte di informazioni degli utenti? Se no, per quali motivi?

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Sintesi delle proposte del primo documento per la consultazione

- 6.76 Da ultimo, l’Autorità ha richiesto a tutti i soggetti interessati una verifica dell’esistenza o meno di altri aspetti rilevanti che sia opportuno considerare rispetto a quelli esaminati nei punti precedenti.

Sintesi delle osservazioni emerse dalla consultazione

- 6.77 Una associazione ribadisce che aspetto essenziale della qualità è lo scambio informativo non solo con gli utenti ma anche con gli altri operatori interconnessi; inoltre ritiene che sia prendere in considerazione l’introduzione di un tempo massimo per il recepimento di modifiche della configurazione degli impianti di distribuzione collegati alla rete di trasporto (interconnessioni e/o separazioni di impianti di distribuzione a valle, per costituire e/o disaggregare REMI “pool”), per i risvolti sui diversi soggetti della filiera e per il fatto che in futuro la frequenza di richiesta potrebbe aumentare (in relazione allo sviluppo delle gare di affidamento del servizio di distribuzione). Infatti, attualmente il recepimento delle modifiche viene di fatto reso operativo solo dal 1° ottobre dell’anno termico successivo a quello in cui viene effettuata la segnalazione/richiesta di variazione, mentre si propone di prevedere il recepimento della variazione impiantistica dal 1° giorno del mese successivo qualora la segnalazione venga fatta entro il 5° lavorativo del mese precedente. Anche un utente del servizio di trasporto è dello stesso parere.
- 6.78 Un altro utente propone di ampliare le informazioni messe a disposizione degli utenti del servizio, ad esempio definendo, anche di comune accordo, una sorta di bacheca informatica, contenente tutte quelle informazioni ritenute rilevanti per la l’attività di programmazione. In particolare, in tema di qualità commerciale, si evidenzia quale principale esigenza informativa la disponibilità di teleletture e di dati utili ai fini del processo di fatturazione dell’utente del servizio. Per il primo aspetto, si suggerisce di introdurre un obbligo di pubblicazione delle teleletture effettuate o del miglior dato disponibile e, in caso di comunicazione tardiva del dato teleletto, di prevedere la possibilità per l’utente di avere uno slittamento dei tempi stabiliti nei codice di rete per le nomine giornaliere (in misura pari al ritardo subito nel ricevere il dato) oppure, se l’allungamento dei tempi non fosse ipotizzabile, qualora siano previste delle penali di *scheduling*, si richiede che queste non siano applicate, in quanto dovute alla mancanza di dati essenziali per la corretta nomina giornaliera. Per il secondo aspetto, si evidenzia come, ad oggi, la qualità del servizio di bilanciamento sia insufficiente, perché il livello informativo reso disponibile è inadeguato alle esigenze di fatturazione. Inoltre, si considera di fondamentale importanza la pubblicazione di informazioni relative a tutte quelle situazioni anomale che hanno comportato l’applicazione di regole di *default* per l’allocazione del gas agli utenti presso i *city gate* (incompletezza della mappatura o del caricamento dei dati), nonché il dettaglio delle regole di *default* applicate.
- 6.79 Una associazione ha espresso un parere simile circa la proposta di una bacheca informatica e la disponibilità delle teleletture, evidenziando che in caso di malfunzionamento del sistema informativo, non esiste nessun obbligo in capo al trasportatore affinché l’informazione sia resa nota. Inoltre si propone che, nell’ambito della definizione dei parametri qualitativi siano presi in considerazione anche gli aspetti tecnico-economici, ovvero le caratteristiche del gas in rapporto ai materiali sospesi e trascinati. Infatti, si segnalano:

- a) bruschi e ripetuti cambiamenti di qualità del gas, senza preavviso e senza indicazione di probabile durata, con conseguenti problemi di assetto di combustione delle macchine e riflessi sulla qualità dei fumi;
- b) intasamento dei filtri per materiali vari;
- c) materiali lapidei, sabbia e prodotti petroliferi pesanti;
- d) prodotti di processo di chiara origine da campi di produzione o di stoccaggio;
- e) alterazione di parametri di qualità come CO₂ e sensibilità della qualità alla provenienza prevalente nel sito.

Infine, si auspica l'introduzione di adeguate forme di incentivo economico per i clienti finali direttamente allacciati alla rete che investono in apparecchi di telelettura.

Orientamenti finali

6.80 Bisogna evidenziare che molti dei punti rilevati rientrano in tematiche proprie del processo di aggiornamento dei codici di rete e, pertanto, non si ritiene debbano essere trattate nell'ambito del presente procedimento. Ciononostante, sembra particolarmente interessante la proposta della bacheca elettronica che, oltre a contenere informazioni ad esempio sulla trasportabilità del gas, potrebbe informare circa malfunzionamenti dei sistemi informatici e costituire, quindi, anche una possibile risposta a quanto già trattato in precedenza su questo punto specifico.

Spunto di consultazione Q.17: Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Condividete le proposte dell'Autorità in tema di altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto? Se no, per quali motivi?

7. I tempi di attuazione

7.1 L'Autorità, al fine di consentire a tutti i soggetti coinvolti di disporre dei tempi tecnici necessari all'attuazione delle modifiche, intende:

- a) emanare entro i primi mesi del 2008 un terzo documento per la consultazione contenente anche una proposta di articolato;
- b) definire in tempi rapidi il provvedimento di regolazione della qualità dei servizi di trasporto disponendone l'entrata in vigore a partire dall'1 ottobre 2008, in corrispondenza dell'inizio del nuovo anno termico.

Spunto di consultazione Q.18: I tempi di attuazione

Condividete le proposte dell'Autorità sui tempi di attuazione? Se no, per quali motivi?