



Spett.le
dall'Autorità di regolazione per Energia Reti
e Ambiente
P.zza Cavour 5
20121 Milano

Prot: COMM/ALe/CMa/2019/0844

inviata attraverso il servizio telematico interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità (www.arera.it)

Frosinone, 28.06.2019

Oggetto: Osservazioni di Società Gasdotti Italia (SGI) al documento di consultazione 203/2019/R/GAS ("DCO") "Criteri di regolazione della qualità del servizio di trasporto del Gas Naturale per il quinto periodo di regolazione"

Di seguito alcune osservazioni della scrivente relative al documento in oggetto.

I contenuti non sono da ritenersi di carattere riservato.

S1. Osservazioni in merito ai criteri di regolazione della sicurezza in materia di sorveglianza e ispezione della rete

In merito ai criteri di regolazione della sicurezza, e più in particolare agli obblighi di sorveglianza e ispezione delle reti, SGI ritiene che sia necessario un chiarimento da parte dell'ARERA relativamente all'obbligo di ispezione non invasiva con frequenze di due o tre anni.

Si chiede conferma che i tratti di rete sottoposti a passaggio pig (ogni otto anni) nel caso in cui non venga rilevata alcuna anomalia siano esclusi dall'obbligo di ispezione non invasiva (ogni due o tre anni).

Ciò in ragione del fatto che, per i tratti di rete protetti catodicamente si hanno i presupposti per affermare che non vi saranno dispersioni negli otto anni successivi al momento del passaggio del pig, ancor più se per quel tratto di rete si dispone anche di dati storici relativi alle ultime ispezioni.



S 2. Osservazioni in merito al quadro regolatorio in materia di obblighi e responsabilità di odorizzazione del gas per clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto.

Sgi vede con favore e, anzi, auspica che al più presto venga fatto un riordino della normativa in materia di odorizzazione. Tuttavia si rende necessario esplicitare quali siano le responsabilità del Trasportatore nell'eventualità che questi riceva per mezzo dello shipper (art. 5.5 della RQTG) una dichiarazione secondo la quale il cliente finale direttamente allacciato alla rete del trasportatore utilizzi il gas anche parzialmente per usi diversi dal tecnologico e, allo stesso tempo, riceva dal cliente finale (ai sensi del D.M. 18 Maggio 2018) l'attestazione secondo cui nell'impianto *"sono in esercizio idonei apparati per l'odorizzazione del gas o di aver adottato soluzioni tecnico-impiantistiche alternative all'odorizzazione del gas"*.

S.3 Osservazioni in merito agli obblighi informativi e alle ulteriori disposizioni in materia di sicurezza.

Con riferimento agli obblighi di registrazione e comunicazione di alcuni dati aggiuntivi rispetto a quanto ad oggi previsto relativi alla consistenza e allo stato delle reti di trasporto (ubicazione, materiale costruttivo, anno di costruzione/rinnovo), la scrivente si auspica che l'Autorità definisca chiaramente cosa si intenda per rischio, se esclusivamente rischio sismico e idrogeologico, e parallelamente le modalità di classificazione di tali tratti di rete (classificazione PAI, carte nazionali o quant'altro).

La scrivente vede con favore l'introduzione di ulteriori disposizioni in materia di sicurezza, chiede tuttavia che sia ben specificato a che scopo l'Autorità intende introdurre una definizione di incidente da gas e quale sia il fine della classificazione delle cause dell'incidente.

Va inoltre chiarito se l'obbligo da parte dell'impresa di trasporto di disporre di procedure operative nel rispetto delle norme tecniche vigenti delle attività elencate al punto b) preveda anche la pubblicazione sul sito internet del Trasportatore.

S 4. Osservazioni in merito alle proposte sul servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio

Sgi è consapevole di quanto riportato nella RQTG relativamente alla responsabilità in capo all'impresa di trasporto di gestire organizzare ed attivare il servizio alternativo mediante carro bombolaio sia quando l'alimentazione avvenga sulla rete del trasportatore sia quando avvenga presso un impianto gestito da un operatore terzo, tuttavia ci preme sottolineare che per Sgi il problema del collegamento a monte della cabina REMI sussiste esclusivamente per quelle cabine,



di proprietà del cliente finale, allacciate direttamente alla rete del trasportatore (quindi non per i *citygate*) e che risultano difficilmente accessibili, in particolare in occasione di emergenze di servizio.

Qualora l'Autorità ritenga opportuno lasciare esclusivamente in capo al Trasportatore la gestione del carro, riteniamo opportuno che il trasportatore possa disporre della possibilità di apportare modifiche a tutte quegli impianti ReMi, di proprietà del cliente finale, non dotati di un adeguato attacco per carro bombolaio all'esterno della cabina, nonché dotate di accesso idoneo tale da consentire al trasportatore di espletare le sue attività, atte a garantire la continuità del servizio.

Si evidenzia inoltre che la gestione dell'intero processo di attivazione del servizio alternativo tramite carro bombolaio, dal punto di vista amministrativo, comporterà dei costi operativi emergenti rispetto a quelli ad oggi sostenuti da SGI.

S 5. Osservazioni in merito alle ulteriori proposte in materia di continuità del servizio, con particolare riferimento alla riduzione della soglia di capacità dei PdR per cui l'impresa di trasporto è tenuta a monitorare la pressione minima contrattuale e alla revisione del sistema degli indennizzi automatici per la continuità del servizio

La scrivente condivide la volontà dell'Autorità di riduzione della soglia di capacità conferita ai PdR al di sopra della quale il trasportatore è tenuto a monitorare il valore della pressione minima su base oraria ma, analogamente a quanto fatto nel precedente periodo regolatorio, dove l'obiettivo del 100% sarebbe dovuto essere raggiunto in 4 anni, si richiede che anche per il prossimo periodo regolatorio si fissino dei sotto obiettivi annui da traguardare affinché si possa arrivare alla copertura totale.