



**OSSERVAZIONI AL  
DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE  
n. 203/2019/R/GAS DEL 28 MAGGIO 2019**

*“Criteri di regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il  
quinto periodo di regolazione – Orientamenti finali”*

**28 giugno 2019**



## INDICE

<b>1. CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA SICUREZZA E DELLA CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto .....</b>	<b>4</b>
2.1.1 Sorveglianza e ispezione della rete .....	4
2.1.2 Odorizzazione .....	7
2.1.3 Obblighi informativi .....	9
2.1.3 Ulteriori disposizioni in materia di sicurezza .....	11
<b>2.2 Orientamenti in materia di continuità del servizio di trasporto .....</b>	<b>14</b>
2.2.1 Servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio .....	14
2.2.2 Ulteriori disposizioni in materia di continuità .....	18
<b>3. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>20</b>
3.1 Tempo di comunicazione agli Utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità .....	20
3.2 Durata del malfunzionamento di un applicativo informatico .....	21
3.3 Tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato e al tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento .....	23
3.4 Tempo di risposta motivata a richieste scritte .....	23
3.5 Tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura e tempo di invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o per il potenziamento di punti esistenti .....	24
3.6 Modalità e tempi di risposta motivata a reclami scritti .....	24
3.7 Piano mensile degli interventi di manutenzione programmata e ulteriori disposizioni in materia di qualità commerciale .....	25



## 1. CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione 203/2019/R/gas (nel seguito 'DCO'), recante *"Criteri di regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Orientamenti finali"*, predisposto dall'Autorità di Regolazione per l'Energia Reti e Ambiente (di seguito: l'Autorità) in data 28 maggio 2019. Vengono, di seguito, richiamate alcune considerazioni di carattere generale, rimandando alle successive sezioni del documento per un'analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione.

La scrivente, pur apprezzando l'intento dell'Autorità di aggiornare la disciplina della Qualità del Servizio nel settore del Trasporto gas del precedente periodo regolatorio con l'intento di aumentare la sicurezza, l'affidabilità e la continuità del servizio nonché di incentivare l'efficienza della gestione del servizio, rileva che la proposta di riassetto oggetto del DCO prevede esclusivamente un sistema di penalità senza prevedere, specularmente, premi laddove la performance del trasportatore sia migliore dei livelli target previsti. Tale scelta risulta difficilmente comprensibile, tenuto conto che un sistema premi-penalità è presente, già da diversi anni, sia in Italia (nell'ambito della distribuzione gas, del bilanciamento del sistema gas e della trasmissione elettrica) nonché di analoghe esperienze in altri paesi europei quali Francia, Regno Unito e Austria.

Inoltre, in una più ampia accezione della qualità del servizio intesa come qualità totale, nonché nella prospettiva dell'evoluzione della regolazione verso meccanismi di incentivazione *output-based*, si suggerisce l'introduzione di specifici meccanismi di incentivazione legati alla soddisfazione e al coinvolgimento degli *stakeholder*, anche allo scopo di orientare gli obiettivi di miglioramento continuo delle prestazioni e dei servizi offerti alle reali esigenze degli Utenti e degli altri Stakeholder del sistema gas. In particolare, si ritiene possa essere di riferimento il meccanismo applicato nel Regno Unito che prevede specifici incentivi riferiti alla *"Customer and Stakeholder Satisfaction"* e allo *"Stakeholder Engagement"* dimensionati come quota percentuale dei ricavi di riferimento in relazione alla qualità del servizio percepita (che possono raggiungere rispettivamente fino all'1% e allo 0,5% dei ricavi annuali riconosciuti).

## **2. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA SICUREZZA E DELLA CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO**

### *S.1 Osservazioni in merito ai criteri di regolazione della sicurezza in materia di sorveglianza ed ispezione della rete*

#### **2.1 Orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto**

Con riferimento alla regolazione della sicurezza del servizio, comprendendo la volontà dell'Autorità di monitorare gli operatori per verificare l'adeguato recepimento delle norme nazionali in materia di sicurezza, si ritiene condivisibile la previsione di obblighi di comunicazione e/o di servizio, purché le disposizioni introdotte non risultino in contraddizione o non si sovrappongano alle norme vigenti generando ambiguità/contraddizioni/duplicazioni che ne depotenziano l'efficacia o ne rendano difficoltosa o inutilmente gravosa l'applicazione. Si richiama inoltre la necessità che, in assenza di disposizioni normative specifiche, siano tenute debitamente in conto le prassi internazionali adottate in materia, derivate dall'esperienza pluridecennale degli operatori infrastrutturali.

Si ritiene inoltre opportuno evidenziare come, un regime regolatorio che, a fronte della puntuale individuazione degli obiettivi da raggiungere, non prescriva modalità univoche per il raggiungimento degli stessi, stimolerebbe maggiormente l'innovazione, lasciando agli operatori del settore flessibilità nella scelta degli strumenti più opportuni per traguardare tali obiettivi, inducendoli a servirsi di tutte le migliori prassi e tecnologie disponibili.

Alla luce di quanto sopra, le proposte dell'Autorità finalizzate al miglioramento della sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale si ritengono condivisibili nella misura di seguito descritta.

##### **2.1.1 Sorveglianza e ispezione della rete**

Con riferimento alla proposta di chiarire mediante opportune definizioni la differenza tra attività di sorveglianza della rete ed attività di ispezione - invasiva e non invasiva - la stessa si ritiene condivisibile trattandosi di attività volte a individuare rischi di tipo diverso.

Con riferimento alla conferma degli obblighi di sorveglianza della rete, si concorda con tale orientamento dell'Autorità laddove, in linea con quanto attualmente previsto dalla RQTG, sia confermata la previsione che il Trasportatore sia sollevato dall'obbligo di classificare la rete in base alle condizioni di rischio delle aree di posa ove garantisca una frequenza di sorveglianza almeno semestrale ovvero qualora siano escluse dalla definizione di reti maggiormente esposte



a rischio prevista dall'attuale RQTG le zone ad alta pericolosità sismica e gli allacciamenti, per gli argomenti rappresentati al successivo paragrafo 2.1.3.

Con riferimento alla proposta di introdurre l'obbligo di ispezione non invasiva dell'intera rete al fine di verificare l'assenza di dispersioni, si ritiene tale proposta non condivisibile per le ragioni già esposte nella risposta al precedente DCO 420/2018 che si riassumono di seguito:

- nelle reti di trasporto la numerosità degli eventi di fuoriuscita di gas (0,31 incidenti con fuoriuscita di gas/anno ogni 1.000 Km nel periodo 1970 – 2016) <sup>1</sup>è molto limitata rispetto alle reti di distribuzione (89 dispersioni/anno ogni 1.000 km di rete di distribuzione ispezionata negli anni 2002 – 2015)<sup>2</sup>;
- l'esiguità dei casi caratterizzante il trasporto è diretta conseguenza, di una serie di fattori tra cui la diversità dei materiali e delle tecniche di realizzazione utilizzati, la possibilità di ispezionare le condotte con *pig* intelligente (tecnologia poco diffusa nell'ambito della distribuzione), che consente non solo di monitorare lo stato di integrità di una tubazione, ma anche di prevenirne il degrado<sup>3</sup>, nonché l'applicazione della protezione catodica in maniera efficace<sup>4</sup>;
- le conseguenze in termini di danni potenziali di un'eventuale dispersione di gas da rete di trasporto sono molto minori rispetto a quelle relative a dispersioni da reti di distribuzione, essendo queste ultime posate in contesti altamente urbanizzati, in presenza di numerosi sottoservizi e canalizzazioni, con distanze dalle abitazioni molto ridotte;
- i sistemi di monitoraggio dei parametri di processo (pressione e portata) nei punti caratteristici della rete di trasporto acquisiti in remoto dal Dispacciamento consentono di individuare tempestivamente eventuali fuoriuscite significative di gas;
- nel caso di danneggiamenti accidentali provocati da soggetti terzi interferenti, la fuoriuscita di gas viene segnalata da tali soggetti immediatamente a SRG; dunque, per tali casi, l'ispezione non invasiva annuale non avrebbe alcun beneficio in termini di aumento della sicurezza del servizio di trasporto.

Stante quanto sopra si rileva l'estrema inefficienza di una tale misura in un'ottica di bilancio costi/benefici, considerata la necessità di dover eseguire il controllo a piedi per una porzione significativa della rete, con oneri aggiuntivi per il sistema quantificati in prima approssimazione 1Mil€ all'anno<sup>5</sup>. In ogni caso, nel condividere la volontà dell'Autorità di monitorarne numerosità e rilevanza dei fenomeni di fuoriuscita incontrollata di gas mediante l'introduzione di obblighi di registrazione e comunicazione annuale nei termini precisati al successivo paragrafo 2.1.3, si rileva che a seguito di una prima applicazione di tali misure sarà possibile per l'Autorità valutare

---

<sup>1</sup> cfr. statistiche della banca dati europea del Gruppo EGIG "European Gas Incident Data Group"

<sup>2</sup> Fonte: dati statistici pubblicati sul sito di ARERA

<sup>3</sup> La scrivente applica questo tipo di ispezioni più di trent'anni e in tale periodo non si è mai verificata sulla rete ispezionabile con *pig* di SRG alcuna fuoriuscita di gas dovuta a corrosione delle tubazioni

<sup>4</sup> Dalle dichiarazioni rese dalle imprese di trasporto all'Autorità emerge che la quasi totalità delle reti di trasporto (99,9%) è protetta catodicamente in modo efficace

<sup>5</sup> Stima di larga massima ottenuta ipotizzando una frequenza di ispezione dell'intera rete di 1/2 anni, effettuata ove possibile a piedi da due persone altrimenti con elicottero e successiva verifica in campo delle segnalazioni emerse durante l'ispezione in elicottero



l'effettiva opportunità di introdurre l'obbligo di ispezione proposto, rimandandone l'introduzione successivamente a tale valutazione.

Fatte salve le considerazioni sopra richiamate in merito all'inefficacia ed inefficienza di tale provvedimento, laddove l'Autorità ritenesse di confermare il proprio orientamento, sarebbe comunque indispensabile garantire un congruo periodo di tempo per conformarsi all'obbligo ispettivo al fine di consentire ai trasportatori l'individuazione delle tecnologie più idonee per la localizzazione delle fuoriuscite di gas, la qualifica e la contrattualizzazione di relativi fornitori, l'organizzazione interna delle attività e la predisposizione di opportune procedure, nonché la modifica dei sistemi informativi con lo sviluppo di nuove funzionalità atte a registrare gli esiti dell'ispezione e monitorare il rispetto della nuova previsione che per la scrivente troverà applicazione sugli oltre 32.000 km di rete gestita. La scrivente stima tale tempo congruo in circa un anno a partire dall'entrata in vigore del nuovo regime regolatorio in materia di qualità del servizio.

Con riferimento all'ispezione con *pig* delle condotte in acciaio protette catodicamente in modo efficace ove tecnicamente fattibile, fermo restando il principio che le frequenze di ispezione devono essere definite sulla base delle condizioni del singolo metanodotto e sui risultati di eventuali precedenti ispezioni, si ritiene più opportuno che l'intervallo massimo di ispezione sia posto pari a 10 anni, in linea con le prassi internazionale adottate dalle principali imprese di trasporto (ad es. Spagna, UK, Irlanda e Paesi Bassi). Un intervallo temporale minimo potenzialmente più ampio rispetto agli 8 anni proposti dall'Autorità consentirebbe peraltro maggiore flessibilità e maggiori possibilità di ottimizzare la frequenza delle ispezioni dei metanodotti limitando a quanto tecnicamente necessario i costi a carico del sistema. A conferma dell'efficacia dell'approccio indicato dalla scrivente, si rappresenta che SRG lo adotta da svariati anni senza che, si siano mai verificate fuoriuscite di gas dovute a fenomeni di corrosione dei gasdotti ispezionati con *pig*

Fermo restando quanto sopra rappresentato, laddove l'Autorità ritenesse di confermare il proprio orientamento, si segnala la necessità di fare decorrere tale obbligo dal terzo anno a partire dall'entrata in vigore del provvedimento finale per il nuovo periodo regolatorio (ovverosia dal 1 gennaio 2023), per consentire all'impresa di trasporto di allineare le frequenze di ispezione di quei gasdotti che ad oggi vengono ispezionati con una frequenza superiore a 8 anni. In mancanza di tale periodo transitorio, sarebbe infatti necessario concentrare nel 2020 tutte le numerose ispezioni di gasdotti ad oggi previste con frequenza superiore ad 8 anni, e che pertanto sono al momento pianificate al 2021 e al 2022, con difficoltà a completare un programma di ispezione che risulterebbe particolarmente vasto.

Con riferimento all'introduzione di un indicatore relativo alla percentuale annua di rete sottoposta ad ispezione mediante *pig*, fermo restando quanto già espresso nelle precedenti consultazioni, ovverosia che si ritiene tale indicatore scarsamente significativo se non addirittura fuorviante ai fini della valutazione della politica di controllo, monitoraggio e manutenzione della rete tenuto conto della metodologia da adottare per l'individuazione delle frequenze di ispezione, si condivide che l'indicatore proposto, laddove effettivamente introdotto dall'Autorità, sia riferito alla sola rete tecnicamente ispezionabile con *pig*.



## 2.1.2 Odorizzazione

*S.1 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.*

Con riferimento al quadro regolatorio in materia di obblighi e responsabilità di odorizzazione del gas per clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, la Scrivente, per le ragioni di seguito rappresentate, non ritiene condivisibile l'orientamento dell'Autorità di confermare, anche per il 5PRT, gli obblighi e le responsabilità dell'impresa di trasporto in materia di odorizzazione ai sensi della RQTG nei termini espressi nel DCO.

Come noto, la Legge n. 1083 del 6 dicembre 1971, ha stabilito che i gas combustibili ad uso domestico e similare *“che non abbiano di per sé odore caratteristico e sufficiente perché possa esserne rilevata la presenza prima che si creino condizioni di pericolo devono essere odorizzati”* dalle imprese distributrici in modo che sia possibile avvertire la presenza di gas in quantità pericolosa per esplosività e tossicità. Il D.M. 29 settembre 2005, con l'art. 2, comma 6, ha integrato le previsioni normative in relazione ai clienti finali allacciati alle reti di trasporto prevedendo che *“le imprese di trasporto che gestiscono reti di trasporto regionale garantiscono i livelli e gli standard qualitativi e di sicurezza del trasporto a tutela dei clienti direttamente allacciati alle reti di trasporto e i livelli essenziali di qualità e sicurezza relativi alla fornitura agli stessi clienti, quali l'odorizzazione del gas [...] nel caso detti gasdotti servano direttamente clienti civili”*.

Con deliberazione 602/2013/R/gas l'Autorità ha disposto l'obbligo di odorizzare al gas vettoriato attraverso la rete di trasporto destinato a usi non tecnologici, precisando con la successiva del 250/2015/R/gas che l'obbligo di odorizzazione è da applicarsi ai clienti finali che facciano un uso domestico o similare del gas, anche se combinato con usi tecnologici. Tale scelta ha comportato notevoli criticità per i clienti finali industriali direttamente allacciati alla rete di trasporto che utilizzano il gas in processi produttivi non puramente energetici stante le possibili alterazioni, anche sostanziali, che potrebbero essere determinate dall'odorizzante al prodotto finito e/o alla sua qualità. Ciò ha fatto sì che la scrivente, come più volte rappresentato all'Autorità e da ultimo riconosciuto dal TAR di Milano (sentenza 869/2019), riscontrasse l'opposizione di una parte dei clienti finali all'odorizzazione del gas riconsegnato presso i loro impianti nell'ambito dell'implementazione del proprio piano di realizzazione degli impianti di odorizzazione ai sensi della citata deliberazione 250/2015.

Nell'ambito dei poteri attribuitigli dalla Legge 1083/1971, il Ministero per lo Sviluppo Economico – con il D.M. 18 maggio 2018 – ha ribadito l'obbligo per le imprese distributrici di odorizzare il gas riconsegnato individuando la norma tecnica di riferimento ai fini dell'adempimento dell'obbligo normativo (articolo 2, commi 1 e 2). Con il medesimo D.M. il Ministero ha altresì dettato una disciplina specifica con riferimento agli usi domestici o similari del gas presso i punti di riconsegna direttamente interconnessi alla rete di trasporto (articolo 2, commi 3 e seguenti), da un lato definendo gli obblighi a carico del datore di lavoro che è titolare di un punto di



riconsegna, ai sensi del d.lgs. 81/2008 e, dall'altro lato, definendo il ruolo delle imprese di trasporto.

Si evidenzia che il D.M. 18 maggio 2018 ha rappresentato un momento di discontinuità rispetto alla regolazione dell'Autorità e che il trasportatore è tenuto a dare applicazione a quanto stabilito dal D.M. medesimo in quanto norma cogente approvata dal soggetto cui la legge 1083/1971 attribuisce uno specifico potere di controllo e vigilanza, potere peraltro confermato e rafforzato dal recente d.lgs. 23/2019.

D'altra parte, la coesistenza di due obblighi autonomi secondo l'interpretazione fornita dalla Autorità nell'ambito del DCO (ossia quello del trasportatore di odorizzare in ogni caso il gas naturale consegnato presso il punto di riconsegna e quello a carico del datore di lavoro che è titolare di un punto di riconsegna di garantire l'utilizzo in sicurezza del gas):

- i. risulterebbe irragionevole nei suoi effetti pratici comportando la duplicazione delle azioni finalizzate all'uso sicuro del gas, in ipotesi anche attraverso una doppia odorizzazione;
- ii. non consentirebbe un uso efficiente delle varie soluzioni tecniche disponibili anche al fine di evitare possibili interferenze del gas odorizzato con il ciclo produttivo sotteso;
- iii. determinerebbe una situazione di incertezza tra gli operatori con possibili ripercussioni anche sotto il profilo della sicurezza. A tale riguardo non si può prescindere dalla circostanza che tutti gli oltre 1400 PdR interessati risultino, ad oggi, in sicurezza ai sensi del D.M. 18 maggio 2018 a seguito dell'adozione da parte del Cliente Finale di tutte le soluzioni consentite dal D.M. (a tal riguardo si segnala che, al 31 maggio 2019, a fronte di 125 PdR odorizzati con il supporto di Snam Rete Gas, la maggior parte dei Clienti Finali hanno autonomamente adempiuto al Decreto mediante odorizzazione (n. 156 PdR) ovvero soluzioni tecniche alternative all'odorizzazione (1124 PdR).

Nel valutare favorevolmente l'intendimento dell'Autorità *“di segnalare al Parlamento e al Governo la necessità di un riordino normativo in materia, teso a favorire il dispiegarsi di soluzioni efficienti ed efficaci nel perseguire la piena sicurezza del servizio e l'economicità delle soluzioni tecnologiche adottate, anche tenuto conto dell'evoluzione delle tecnologie disponibili”*, occorre rilevare che detto intendimento consegue al riconoscimento da parte dell'Autorità de *“l'emergere di distonia tra: i) la possibilità per il cliente finale di attestare, ai sensi del decreto 18 maggio 2018, l'idoneità degli apparati in esercizio per l'odorizzazione della quota di gas utilizzata per uso domestico o simile o delle soluzioni tecnico impiantistiche alternative all'odorizzazione con finalità equipollenti e [appunto] ii) il permanere, a livello di normativa primaria, di obblighi e responsabilità intestate univocamente al trasportatore”*. Pertanto, secondo quanto prospettato nel DCO, l'impresa di trasporto si troverebbe – stante la cogenza delle disposizioni ministeriali – a dover dare attuazione a due normative asseritamente confliggenti secondo modalità che appaiono – considerata anche la sopravvenuta piena attuazione del Decreto – inefficienti e diseconomiche rispetto al preminente obiettivo della sicurezza stante il riconoscimento operato dal D.M. delle soluzioni tecniche alternative come modalità atte a garantire l'utilizzo in sicurezza del gas.

Si auspica pertanto che il riordino normativo promosso dall'Autorità avvenga con tempistiche stringenti, in ogni caso anteriori all'emissione del provvedimento finale per il prossimo periodo





regolatorio, onde evitare ripercussioni negative sulla sicurezza derivanti dall'ambiguità del quadro normativo di riferimento.

Laddove l'aggiornamento normativo non potesse pervenire secondo tali tempistiche, è auspicabile che l'Autorità promuova già nella emananda Delibera sulla qualità del servizio di trasporto il coordinamento tra l'attuale quadro regolatorio di cui all'articolo 5 della RQTG e il D.M., con ciò favorendo, come auspicato dalle associazioni di categoria, il dispiegarsi di soluzioni efficienti ed efficaci nel perseguire la piena sicurezza del servizio e l'economicità delle soluzioni tecnologiche adottate, tenuto conto sia dell'evoluzione delle tecnologie disponibili che, anche a beneficio della certezza del sistema normativo, dell'evoluzione del quadro regolatorio di secondo grado nel suo insieme, come definito anche dal Ministero cui la legge attribuisce competenza specifica in materia.

Al contrario, il mantenimento dell'obbligo regolatorio, in attesa del suddetto riordino normativo, potrebbe risultare economicamente e tecnicamente non efficiente. A tal proposito si rileva infatti come l'intendimento dell'Autorità di confermare il quadro della RQTG, nei termini espressi nel DCO, non intervenendo a sanare la situazione di incertezza richiamata dalla stessa Autorità mediante una modifica degli obblighi in capo al trasportatore e non contemplando la possibilità di avvalersi dei sistemi equipollenti all'odorizzazione previsti dal DM 18 maggio 2018, non consente il superamento né della distonia cui fa riferimento l'Autorità né delle criticità riscontrate dalla scrivente in sede di implementazione del proprio piano di realizzazione degli impianti di odorizzazione e relative in particolare ai clienti finali impossibilitati ad accettare l'odorizzazione del gas per via della natura dei propri processi produttivi.

Infine, nel prendere positivamente atto che l'Autorità, anche alla luce della sentenza 869/2019 del TAR di Milano e tenuto conto delle difficoltà segnalate dalla scrivente nell'implementazione del piano di odorizzazione, non preveda più una scadenza per il completamento del Piano medesimo, si ritiene necessario evidenziare che in caso di conferma, anche solo parziale, del quadro regolatorio in materia di odorizzazione, le imprese di trasporto non disporrebbero in ogni caso di leve adeguate a favorire la collaborazione dei clienti finali riconosciuta come indispensabile anche dalla predetta sentenza del TAR di Milano. Risulterebbe pertanto imprescindibile, qualora la nuova disciplina regolatoria prescrivesse obblighi in capo alle imprese di trasporto, che siano previsti opportuni strumenti che agevolino le stesse nell'ottemperanza al suddetto obbligo.

### **2.1.3 Obblighi informativi**

*5.3 Osservazioni in merito agli obblighi informativi e alle ulteriori disposizioni in materia di sicurezza.*

Con riferimento agli obblighi di registrazione e comunicazione annuale all'Autorità di dati e informazioni relativi alla consistenza e allo stato delle reti di trasporto gestite, si condivide la



proposta dell’Autorità evidenziando tuttavia che l’obbligo di comunicazione potrà essere assolto solo laddove i sistemi messi a disposizione dall’Autorità per il trasferimento dei dati richiesti dispongano di funzionalità di caricamento massivo, stante l’elevata mole di informazioni, corrispondente alle tratte di metanodotti presenti nello stato di consistenza di SRG.

Con riferimento all’anno di costruzione/rinnovo che l’Autorità prospetta di inserire tra le informazioni relative alla consistenza delle reti di trasporto gestite in aggiunta a quanto indicato nel DCO 420/2018/R/Gas, si evidenzia che l’attuale RQTG richiede di registrare l’anno di posa. A tal proposito si suggerisce comunque di sostituire la dizione “anno di costruzione” o “anno di posa” con “anno di entrata in esercizio”, in quanto informazione maggiormente significativa ai fini della redazione dello stato di consistenza dei metanodotti, rappresentando il momento in cui il metanodotto è stato reso disponibile per il servizio di trasporto. Peraltro non è chiaro a quale momento temporale far corrispondere la posa del gasdotto, poiché la stessa prevede diverse fasi (saldatura, posa nello scavo, collaudo, rinterro), le quali, per gasdotti di elevata lunghezza, possono durare anche mesi.

Con riferimento all’informazione relativa all’ubicazione del metanodotto in aree esposte a condizioni di rischio, si propone di escludere dalla definizione di reti maggiormente esposte a condizioni di rischio di cui alla vigente RQTG le zone ad alta pericolosità sismica e gli allacciamenti per le ragioni di seguito precisate:

- gli eventi sismici verificatisi negli ultimi decenni sul territorio nazionale non hanno mai comportato conseguenze rilevanti per l’esercizio del sistema di trasporto del gas, né dal sistema di trasporto sono stati causati danni rilevanti a persone o cose in tali circostanze; peraltro l’attività di sorveglianza della rete, condotta con qualsivoglia frequenza, non è in alcun modo in grado di prevenire le possibili conseguenze di un sisma sulla rete, aspetto che viene invece affrontato in fase di progettazione e realizzazione dell’opera;
- l’allacciamento definito dalla RQTG come “tratto di rete dedicato all’adduzione di gas ad un unico Punto di Riconsegna della rete di trasporto [...]”, non è di per sé un punto critico della rete; dal punto di vista della continuità di esercizio, possono piuttosto risultare maggiormente rilevanti le reti che adducono gas a più Punti di Riconsegna.

Ferme restando le considerazioni sopra richiamate, laddove l’Autorità intendesse confermare l’attuale definizione di reti maggiormente esposte a condizioni di rischio, si ritiene opportuno sia mantenuta anche la facoltà per l’impresa di trasporto di non prevedere nello stato di consistenza dei gasdotti l’appartenenza dei tratti a tali reti, purché effettui la sorveglianza di ogni tratto della rete ogni 6 mesi. Qualora l’Autorità intendesse introdurre inoltre l’obbligo di registrazione e comunicazione dell’appartenenza delle reti alle aree esposte a condizioni di rischio, ivi comprese le aree a rischio sismico ed idrogeologico e gli allacciamenti, si ritiene congruo l’intervallo di tempo di 6 mesi proposto per l’adeguamento dei sistemi informativi da parte delle imprese di trasporto, calcolato a partire dall’entrata in vigore del provvedimento finale per il nuovo periodo regolatorio.

Con riferimento alla proposta di introdurre un obbligo di registrazione dei dati e delle informazioni relativi alle dispersioni di gas localizzate a seguito di ispezione della rete e su segnalazione di terzi si ritiene la proposta parzialmente condivisibile nei termini di cui al successivo paragrafo 2.1.3.



### 2.1.3 Ulteriori disposizioni in materia di sicurezza

Con riferimento all'opportunità di introdurre, in analogia con quanto previsto nella regolazione del servizio di distribuzione gas, la definizione di incidente da gas e l'obbligo di disporre di procedure operative per la gestione di tali incidenti, si ritiene tale proposta condivisibile, nei termini di seguito indicati.

Preme innanzitutto rilevare che il perimetro di intervento di SRG in caso di segnalazione di incidente da gas non possa che limitarsi alla propria rete e relative apparecchiature, non ricadendo impianti ed apparecchiature del Cliente Finale sotto la sua responsabilità. A tal proposito si ritiene altresì fondamentale evidenziare che gli impianti di utenza dei Clienti Finali direttamente allacciati alle reti di trasporto, solitamente di carattere industriale piuttosto che domestico, presentano una notevole complessità impiantistica la cui conoscenza esula dalle competenze del personale delle imprese di trasporto. Pertanto, in caso di incidenti da gas che coinvolgano l'impianto di un Cliente Finale, l'intervento dell'impresa di trasporto dovrà riguardare unicamente eventuali azioni da adottare sui propri impianti ai fini della sicurezza.

Si ritiene altresì che nessun adempimento potrà essere posto in capo all'impresa di trasporto nel caso di incidente da gas presso gli impianti del cliente finale del quale l'impresa di trasporto non sia formalmente informata.

In relazione alla proposta di introdurre l'obbligo di comunicare annualmente i casi che hanno dato luogo a emissioni di gas naturale in atmosfera, fornendo specifiche informazioni per ciascun evento (data, ora, luogo, parte di impianto coinvolta, durata, causa della fuoriuscita, stima del quantitativo di gas naturale disperso in atmosfera), si ritiene necessario che sia chiarito a quale tipo di emissioni l'obbligo si riferisca. Infatti, sebbene l'obbligo sia introdotto quale ulteriore disposizione in materia di sicurezza, quindi con riferimento a casi di emissione in situazioni di emergenza e/o rilevata durante l'ispezione della rete, la descrizione presente nel DCO si riferisce in maniera generica a "casi che hanno dato luogo a emissioni di gas naturale in atmosfera". A tal proposito, considerata la complessità del tema, si concorda che la previsione che l'attività sia svolta con il supporto tecnico del CIG; si ritiene tuttavia opportuno evidenziare quanto segue.

SRG si è dotata di una metodologia molto dettagliata e di sistemi informativi dedicati per la determinazione delle emissioni di gas naturale in atmosfera, in linea con la metodologia GRI-US EPA<sup>6</sup>, che prende in considerazione le seguenti tipologie emissive:

- **emissioni puntuali** - riconducibili a scarichi in atmosfera dovuti a (i) rilasci intenzionali per operazioni di manutenzione meccanica programmata o straordinaria di componenti o parti di impianto; (ii) rilasci intenzionali per interventi sulla rete in esercizio quali nuovi allacciamenti, potenziamenti, sostituzione di tratti di condotta, passaggi *pig*, ecc.); (iii) rilasci intenzionali per dismissione di tratti di condotta; (iv) rilasci non intenzionali, tipicamente causati da rotture accidentali di condotte;

---

<sup>6</sup> GRI-US EPA, sviluppata e brevettata dal Gas Research Institute (GRI) in collaborazione con l'Environmental Protection Agency



- **emissioni fuggitive** - dovute a perdite dalle tenute (ad es. steli di valvole, flange, connessioni, corpi di valvole di sicurezza) e a perdite dalle “open-ended lines”, (tutte le sedi delle valvole di cui un lato è a contatto con l’atmosfera);
- **emissioni pneumatiche** - derivanti da apparecchiature di regolazione (ad es. valvole attuate mediante scarico di gas compresso) e da impianti di analisi gas (ad es. gascromatografi, densimetri, analizzatori);
- **emissioni dovute a combustione incompleta** - dovute a combustione incompleta del gas bruciato (ad es. nelle turbine a gas, negli impianti di preriscaldamento del gas).

Di queste emissioni, solo quelle puntuali si verificano in occasione di eventi specifici (per l'appunto “puntuali”), che comportano la depressurizzazione della condotta o di parti di impianto. Per le emissioni puntuali di cui ai punti (ii), (iii) e (iv) della descrizione di cui sopra, SRG registra nei propri sistemi informativi per ciascun evento le informazioni indicate nel DCO ad eccezione di ora, luogo e durata. Queste fattispecie di emissioni puntuali hanno rappresentato nel 2018 circa il 98,5% delle emissioni puntuali totali di SRG.

Le emissioni puntuali di cui al punto (i), dovute alle migliaia di operazioni svolte ogni anno per la manutenzione programmata di componenti o parti di impianto, che hanno rappresentato nel 2018 solamente l’1,5% delle emissioni puntuali di SRG<sup>7</sup>, vengono stimate non per singolo evento ma mediante specifici “fattori di emissione” (definiti come l'emissione media di gas naturale dispersa in atmosfera in un anno per operazione di manutenzione), applicati ai cosiddetti “fattori di attività” (consistenza impiantistica, fonte di emissione, inclusa in questo caso la frequenza con cui viene svolta l’operazione di manutenzione), in quanto sarebbe troppo oneroso quantificarle puntualmente a fronte di volumi di gas emessi poco rilevanti<sup>8</sup>.

Per quanto riguarda le emissioni fuggitive e pneumatiche, si tratta di emissioni di gas che hanno carattere continuativo o legato al funzionamento della singola apparecchiatura. Per la stima di queste emissioni, SRG applica specifici “fattori di emissione” (definiti come l'emissione media di gas in atmosfera del singolo componente e determinati mediante rilievi in campo o forniti dal fabbricante dell’apparecchiatura o sulla base di dati di letteratura) ai relativi “fattori di attività” (consistenza impiantistica in relazione a quel particolare componente), sommando poi tutti i contributi risultanti.

Per quanto riguarda le emissioni dovute a combustione incompleta, dipendenti dal funzionamento della singola fonte emissiva, queste vengono stimate a partire dai volumi di gas bruciato, solitamente misurati, ai quali vengono applicate specifiche equazioni per il calcolo dei volumi incombusti.

Stante quanto rappresentato, laddove l’Autorità intendesse riferire l’obbligo di comunicazione a tutte le tipologie di emissioni sopra rappresentate, la scrivente ritiene di poter accogliere tale richiesta nei termini di seguito specificati:

Per le emissioni puntuali di cui ai punti (ii), (iii) e (iv) SRG registra data, parte di impianto coinvolta, causa della fuoriuscita e stima del quantitativo di gas naturale disperso in atmosfera

---

<sup>7</sup> Corrispondente allo 0,3% delle emissioni totali di SRG

<sup>8</sup> La singola operazione di manutenzione prevede di norma lo scarico di tratti molto brevi di tubazione, con diametri piccoli e l’emissione di volumi anche inferiori al metro cubo



per ogni evento. Laddove l'Autorità prevedesse la registrazione anche di ora, luogo e durata, si ritiene necessario sia concesso ai trasportatori un tempo congruo di adeguamento ai fini della modifica dei sistemi informativi di almeno 6 mesi dall'entrata in vigore del provvedimento finale per il nuovo periodo regolatorio. Si evidenzia ad ogni modo che il relativo obbligo di comunicazione potrà essere assolto solo se i sistemi messi a disposizione dall'Autorità per il trasferimento dei dati richiesti dispongano di funzionalità di caricamento massivo data l'elevata mole di informazioni relativa a centinaia di eventi.

Per le restanti tipologie di emissione che non sono legate o non vengono calcolate con riferimento ad eventi specifici, è invece possibile fornire un dato annuo di emissione aggregato ma non si ritiene fattibile registrare e quindi comunicare le informazioni richieste dall'Autorità.



## 2.2 Orientamenti in materia di continuità del servizio di trasporto

*5.4 Osservazioni in merito alle modifiche proposte al servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio.*

### 2.2.1 Servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio

Con riferimento a quanto prospettato dall'Autorità in materia di servizio alternativo di trasporto con carri bombolai si ritiene tale proposta condivisibile, nei termini di seguito precisati.

Si ritiene condivisibile il principio che "l'organizzazione e la gestione del servizio ricadano sul gestore della rete di trasporto su cui ha origine l'interruzione" laddove per "gestione" si intenda l'espletamento delle attività amministrative di gestione della fase di attivazione del servizio secondo le modalità già oggi in uso, nonché di rimborso da parte del trasportatore in tutti i casi di interruzione del servizio, che consentirebbe di sgravare l'utente delle proprie incombenze nell'ambito del servizio e andrebbe incontro alle esigenze espresse da utenti, clienti finali e imprese di distribuzione nel corso dell'ormai decennale periodo di applicazione della disciplina in essere. Si evidenzia che l'attuale meccanismo di cessione del credito previsto dalla procedura operativa relativa ai carri bombolai già consente questo tipo di gestione. Si rileva altresì che, stante il principio dell'attribuzione all'utente del costo del gas fornito mediante carro bombolaio di cui alla RQTG, pur prevedendo la gestione amministrativa del servizio in capo al trasportatore, il coinvolgimento dell'utente/cliente finale sarebbe comunque necessario nella fase relativa alla contrattualizzazione del servizio con il fornitore, nonché per i conseguenti adempimenti relativi alla fatturazione ed al pagamento.

Si evidenzia peraltro che, nell'ottica di garantire un servizio il più possibile economico ed efficiente a vantaggio di tutti i soggetti interessati, la scrivente si è ad oggi già attivata nella direzione indicata dall'Autorità nel DCO espletando una procedura di gara ad evidenza pubblica la quale, ancorché non soggetta alla normativa del Codice appalti, ha consentito di individuare i fornitori idonei ad erogare il servizio ai titolari degli impianti per attivazioni successive al 16 agosto 2019, alle condizioni economiche indicate, in via riservata, da ciascun fornitore nell'ambito della procedura.

Per il resto si ritiene inevitabile la conferma delle responsabilità attualmente in capo al titolare dell'impianto (cliente finale/impresa di distribuzione) ai sensi della RQTG, con particolare riferimento agli aspetti relativi alla contrattualizzazione col fornitore e alla gestione dell'intervento in campo. Tale regime consente infatti la gestione secondo le modalità indubbiamente più efficienti ed efficaci, specie sotto il profilo della sicurezza dell'intervento, essendo il titolare dell'impianto il soggetto in possesso delle informazioni tecnico-logistiche indispensabili ai fini dell'erogazione del servizio, nonché inevitabilmente coinvolto dalle previsioni normative in materia di sicurezza.



Richiamando infatti quanto già rilevato nelle precedenti consultazioni in materia, si conferma che una gestione onnicomprensiva del servizio di fornitura alternativa tramite carri bombolai da parte di SRG non è tecnicamente possibile sull'infrastruttura di trasporto, data la complessità della rete, gli ingenti volumi di gas trasportati nelle normali condizioni di esercizio, nonché le difficoltà logistiche di accesso, manovra e stazionamento dei carri presso i punti dotati di connessioni della rete di trasporto, che come noto si sviluppa prevalentemente in aree extraurbane, con viabilità spesso non ordinaria. La predisposizione di impianti, apparecchiature, viabilità e spazi atti a permettere l'alimentazione della rete attraverso carro bombolaio oltre a essere potenzialmente non sempre perseguibile sarebbe anche diseconomica, generando costi evitabili per il sistema attraverso una sostanziale duplicazione di impianto. Infatti la maggior parte dei Punti di riconsegna o delle reti a valle della rete di trasporto, sono già predisposti (almeno per gli impianti che necessitano di continuità di fornitura) per poter accogliere il carro bombolaio, con spazi e attrezzature idonee.

D'altro canto, l'attribuzione al trasportatore dell'onere di gestire operativamente la fornitura alternativa di gas tramite carri bombolai su impianti di terzi presenterebbe, sia sotto il profilo normativo - in tema di salute e sicurezza - che organizzativo, rilevanti criticità, di seguito rappresentate.

In particolare si evidenzia che il D. Lgs. 81/08 prevede a carico del datore di lavoro proprietario dell'impianto oneri e responsabilità (in ambito civile e penale), quali la valutazione dei rischi relativi all'impiantistica di proprietà (sia alla cabina di riconsegna che di tutta l'area relativa al percorso per accedere alla stessa) e l'adozione delle opportune misure di prevenzione e protezione al fine di eliminare o ridurre i rischi, anche derivanti dalla presenza di imprese terze che operino nella medesima area impiantistica. Dunque tenuto conto della citata normativa, la gestione del servizio sotto il profilo di salute e sicurezza non può che essere competenza del titolare dell'impianto, né sarebbe tecnicamente possibile per il trasportatore valutare la completezza e la congruità delle misure di salute e sicurezza adottate da ciascun titolare dell'impianto e assicurare l'adeguato coordinamento delle attività di terzi su impianti estranei alla propria rete in fase di erogazione del servizio alternativo, sia per gli interventi programmati e tanto più in caso di emergenza (si pensi ad esempio agli impianti ricadenti nel campo di applicazione del D.Lgs.105/2015 - ex Direttiva Seveso - sui rischi di incidenti rilevanti).

Per quanto concerne gli aspetti tecnico/organizzativi, il titolare dell'impianto è l'unico soggetto a conoscenza delle caratteristiche del processo produttivo/rete di valle nonché delle relative flessibilità di gestione operativa, quali, ad esempio, la possibilità di ridurre/sospendere i processi produttivi, di utilizzare un combustibile alternativo, di chiudere le utenze interrompibili, la presenza di interconnessioni tra reti di distribuzione in grado di sopperire all'interruzione di una delle prese di alimentazione. Il mancato sfruttamento di tali flessibilità determinerebbe una gestione inefficiente del servizio alternativo di fornitura e una maggiore onerosità per il sistema.

Per quanto sopra si ritiene che il trasportatore non possa "gestire" il servizio alternativo di fornitura se non nei termini precisati, tanto più in caso di emergenza, allorquando impegnato con tutte le proprie risorse nelle attività funzionali alla rapida risoluzione dell'evento emergenziale, o comunque alla riduzione dei relativi impatti sulla continuità del servizio.



D'altra parte sia le imprese di distribuzione che i clienti finali diretti che necessitano di continuità della fornitura già dispongono delle competenze e conoscenze necessarie per la gestione operativa del servizio, attualmente da loro effettuata in maniera efficiente e affidabile.

Con riferimento all'orientamento espresso dall'Autorità di prevedere un regime differenziato in base alla tipologia di utenza a cui si applica la disciplina della continuità del servizio di trasporto, con la possibilità per le sole imprese di distribuzione (e quindi non per i clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto) di gestire in maniera autonoma il servizio, non si comprende l'intenzione dell'Autorità di limitare le possibilità di scelta dell'utente/cliente finale. D'altra parte potrebbero sussistere difficoltà giuridiche ad impedire una gestione autonoma del medesimo servizio da parte del cliente finale, salvo in qualche modo disincentivarla. Resta ferma la necessità che, sia per le interruzioni che interessino clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto che per quelle che interessino city gate, permanga rispettivamente in capo all'Utente o al distributore l'obbligo di stabilire se attivare o meno il servizio alternativo per lo specifico intervento, in un'ottica di economicità ed efficienza per il sistema, nonché di fornire tutte le informazioni necessarie al suo svolgimento. Si ritiene peraltro che l'autonomia imprenditoriale del titolare dell'impianto non possa essere limitata tanto da impedirgli di decidere se ricorrere o meno al servizio alternativo

Con riferimento all'orientamento di attribuire al trasportatore la responsabilità della continuità del servizio di trasporto anche nei casi in cui sia l'impresa di distribuzione ad organizzare, attivare e gestire il servizio in autonomia, si ritiene tale proposta non condivisibile. Appare infatti illogico prevedere una sorta di corresponsabilità dell'impresa di trasporto in relazione all'erogazione di un servizio gestito ed effettuato da terzi sulla base di una facoltà espressamente prevista dalla regolazione, né d'altra parte il trasportatore disporrebbe di leve di controllo o altro tipo che possano in qualche modo assicurare la continuità del servizio.

In caso di attivazione del servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio da parte dell'impresa di distribuzione, si ritiene condivisibile che gli oneri connessi a tale attivazione siano riconosciuti dall'impresa di trasporto all'impresa di distribuzione. Si evidenzia l'opportunità che il riconoscimento avvenga in modo diretto, consentendo di semplificare l'attuale processo di rimborso che prevede anche il coinvolgimento degli utenti del trasporto.

Fatte salve le considerazioni sopra riportate in merito all'inopportunità e infattibilità dell'orientamento proposto in relazione alla gestione operativa del servizio alternativo, si segnala che i termini e le condizioni contrattuali definiti da SRG con i fornitori del servizio attraverso la procedura ad evidenza pubblica di selezione recentemente espletata dovrebbero essere completamente rivisti stante la necessità di effettuare una procedura ad evidenza pubblica secondo le modalità previste dal Codice appalti sulla base, peraltro, di condizioni nuove che prefigurano un assetto dei rapporti contrattuali completamente diverso. Conseguentemente un eventuale obbligo di gestione onnicomprensiva del servizio da parte del trasportatore, non potrebbe trovare immediata applicazione. A tal riguardo, tenuto conto anche delle condizioni definite dalla procedura ad evidenza pubblica effettuata e delle tempistiche della implementazione e finalizzazione di una nuova procedura, si ritiene che detto nuovo assetto possa trovare applicazione non prima del secondo anno del periodo regolatorio e quindi a





partire dalle attivazioni del servizio alternativo successive al 31 dicembre 2020; tale previsione consentirebbe peraltro alle imprese di distribuzione di comunicare la volontà di avvalersi del servizio dal secondo anno del nuovo regime regolatorio.

Si rileva altresì l'assoluta necessità che la disciplina regolatoria che sarà definita preveda opportune disposizioni che agevolino il Trasportatore nell'espletamento della "gestione" comunque intesa, anche mediante la previsione di specifiche disposizioni coercitive nei confronti del titolare dell'impianto ovvero opportune manleve per il Trasportatore, laddove il titolare dell'impianto non presti la necessaria collaborazione (in termini di messa a disposizione delle informazioni tecniche, contrattualizzazione della materia prima, accessibilità dell'impianto) o non rispetti le norme applicabili.

Tenuto conto che il servizio alternativo di fornitura mediante carri bombolai in generale risulta essenziale per garantire la continuità della fornitura ai PdR interessati dai necessari interventi di manutenzione e sviluppo della rete, si ritiene altresì imprescindibile che i costi associati al servizio di trasporto alternativo, qualora interamente posti a carico dell'impresa di trasporto, siano riconosciuti ai fini tariffari (ad eccezione dei costi altrimenti rimborsati all'impresa di trasporto nei casi di interventi dovuti ad interferenze di opere di terzi o attraverso i contributi di allacciamento nonché dei costi delle emergenze causate dal trasportatore) senza lasciare spazio a categorie residuali (per esempio "altre cause non ricadenti nelle precedenti tipologie") che comportino una qualsiasi forma di attribuzione dei costi a carico del Trasportatore. In tale ottica il costo del servizio alternativo risulterebbe a carico di SRG senza possibilità di socializzazione solo nel caso in cui l'interruzione sia imputabile (in termini di responsabilità civilisticamente intesa) al trasportatore, ovverosia nei casi di emergenze effettivamente causate dallo stesso.

Con riferimento all'istituzione di un fondo per la copertura degli oneri sostenuti dalle imprese di trasporto e distribuzione nei casi di interruzioni dovute a cause di forza maggiore successive a eventi eccezionali, si ritiene che l'accesso allo stesso debba essere consentito in tutti i casi in cui si siano registrate interruzioni del servizio o danneggiamenti alla rete gas a causa di condizioni o eventi eccezionali non ascrivibili al trasportatore medesimo; in questa prospettiva, dovrebbero rientrare a pieno titolo anche gli eventi e le situazioni correlate a fenomeni naturali avversi - compresi fulmini, terremoti, frane, incendi e inondazioni - a prescindere dal fatto che sia stato dichiarato lo stato di calamità naturale dalle autorità competenti, in linea con quanto proposto dalla scrivente in tema di cause di emergenza di servizio al precedente paragrafo 2.2.2.



## 2.2.2 Ulteriori disposizioni in materia di continuità

*S.5 Osservazioni in merito a 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*

Con riferimento all'orientamento di prevedere da parte del trasportatore il monitoraggio della pressione minima su base oraria con un sistema di rilevazione in continuo per i PdR con capacità conferita superiore a 50.000 Smc/g (soglia attualmente pari a 100.00 Smc/g), si ritiene tale proposta non condivisibile per le motivazioni già espresse in occasione della precedente consultazione, qui di seguito brevemente richiamate:

- il mancato rispetto della pressione minima contrattuale è fenomeno percepito come problematico solo dai clienti finali che esercitano alcune attività economiche (ad es. termoelettrici e distributori di metano per autotrazione);
- nessun disservizio è stato segnalato a SRG e nessun reclamo è stato avanzato in occasione dei casi di mancato rispetto del valore minimo contrattuale verificatisi in questi anni ad eccezione di un numero minimo di richieste di chiarimento sul rispetto della pressione minima contrattuale.

Fatte salve le considerazioni sopra richiamate, laddove l'Autorità decidesse di confermare tale proprio orientamento, la scrivente ritiene opportuno segnalare la necessità che l'obbligo sia riferito ai PdR che ad una certa data stabilita dall'Autorità risultino avere una capacità conferita superiore ai 50.000 Smc/g e che sia previsto un arco temporale di 4 anni per l'adeguamento di tali punti, con una ripartizione omogenea delle attività negli anni. Resta fermo che punti con capacità superiore a 50.000 Smc/g di realizzazione successiva alla data stabilita saranno dotati di monitoraggio prima del relativo avviamento.

Con riferimento all'orientamento di introdurre l'obbligo per il trasportatore di pubblicare sul proprio sito gli eventuali casi di mancato rispetto del valore della pressione minima garantita entro il mese successivo a quello di accadimento, si ritiene che tale termine mensile non sia compatibile con i tempi tecnici necessari per la verifica puntuale di ciascun evento al fine di escludere eventuali anomalie dei sistemi di rilevazione della pressione, tenuto conto, tra l'altro, della numerosità dei PdR monitorati. Non si ravvedono invece controindicazioni alla proposta di introdurre un obbligo annuale di comunicazione all'Autorità dei casi di mancato rispetto della pressione minima garantita con il dettaglio informativo richiesto.

In materia di indennizzi relativi alla continuità, si coglie l'occasione per ribadire la necessità di un adeguato coordinamento tra tale disciplina e le disposizioni inerenti al servizio alternativo a mezzo carri bombolai: nei casi in cui i costi del servizio con carri bombolai siano posti a carico del trasportatore, tale servizio si configurerebbe come un vero e proprio servizio alternativo a quello di trasporto "tradizionale" a mezzo di metanodotti e consentirebbe al trasportatore di garantire, ove richiesta, la continuità del servizio senza eccezioni e senza alcun disservizio per



clienti finali e utenti. In caso di mancato coordinamento delle disposizioni il trasportatore si troverebbe comunque costretto ad erogare indennizzi per mancato rispetto dei livelli di continuità del servizio nonostante la continuità sia stata ugualmente garantita attraverso il servizio alternativo. Si propone pertanto che i casi in cui gli oneri del servizio alternativo siano a carico del trasportatore non siano considerati interruzioni del servizio di trasporto ai fini della determinazione degli indicatori di continuità per l'erogazione degli indennizzi.

Laddove l'Autorità intendesse comunque confermare le previsioni della RQTG vigente, al fine di incentivare il contenimento della durata delle interruzioni del servizio, si ritiene opportuno che sia associato al meccanismo delle penali un sistema di premi, in cui il premio sia commisurato allo sforzo messo in essere per raggiungere e superare lo standard.

Con riferimento alla proposta di sostituire, nel calcolo degli indennizzi automatici, il corrispettivo di rete regionale  $CR_r$  con il corrispettivo di uscita  $CP_u$  tenuto conto della nuova struttura tariffaria del servizio di trasporto per il V periodo regolatorio, la scrivente ritiene più opportuno l'utilizzo del corrispettivo  $CP_u^R$  di cui al comma 23.2 dell'allegato A alla Delibera 114/2019/R/gas in quanto riferito ai soli ricavi di rete regionale e pertanto paragonabile al corrispettivo  $CR_r$  del IV periodo regolatorio.

Con riferimento alla proposta di allineare le cause di emergenza di servizio, di cui al comma 10.4, lettera d) della RQTG, alle cause di interruzioni, di cui al comma 15.1 della RQTG, prevedendo che tra le cause di forza maggiore ricadano "gli eventi naturali eccezionali per i quali sia stato dichiarato lo stato di calamità dall'autorità competente", pur comprendendo la volontà dell'Autorità di agire nella direzione della semplificazione della disciplina regolatoria, si ritiene la proposta non condivisibile. Si rileva infatti che lo stato di calamità naturale è uno strumento attivato per dare accesso ai benefici di legge alle aziende agricole e agli enti gestori delle infrastrutture connesse all'attività agricola che abbiano subito danni a seguito di eventi atmosferici dannosi dichiarati eccezionali dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali e del Turismo. Lo stato di calamità viene quindi dichiarato solo in caso di danni significativi in ambito agricolo, mentre gli eventi naturali che possono danneggiare un gasdotto possono non determinare una simile circostanza, ad esempio nell'eventualità di frane o inondazioni interessanti zone non agricole, o di fulminazioni che non abbiano causato danni ad operatori del settore agricolo. Al fine di perseguire l'auspicata semplificazione e il sopramenzionato allineamento, la scrivente suggerisce piuttosto che tra le cause di forza maggiore siano inclusi gli eventi naturali, anche laddove per essi non sia stato dichiarato lo stato di calamità dall'autorità competente. Andrebbe altresì ripensato il confluire della categoria degli eventi "non ricompresi nelle precedenti categorie" in quella degli eventi "imputabili al trasportatore" trattandosi di categorie giuridicamente distinte il cui accostamento rischia di ingenerare confusione in merito ad esempio ad eventuali richieste risarcitorie

### **3. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO**

*S.6 Osservazioni motivate in merito al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità.*

*S.7 Osservazioni motivate in merito al tempo di ripristino di un applicativo informatico a seguito di un malfunzionamento.*

*S.8 Osservazioni motivate in merito al tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato e al tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento*

#### **3.1 Tempo di comunicazione agli Utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità**

Con riferimento al mantenimento dell'indicatore relativo al "tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità", la scrivente ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità. Si accoglie altresì con favore l'introduzione di requisiti minimi per la richiesta di trasferimento presentata dall'utente subentrante, in linea con quanto già previsto dal format messo a disposizione da SRG, e di una definizione di ricevibilità allo scopo di permettere una più efficiente gestione delle richieste ricevute.

A tal proposito la scrivente, in virtù dell'esperienza acquisita avendo già da tempo adottato sistemi di controllo analoghi per la gestione di questo tipo di richieste, propone di seguito un elenco di elementi di possibile riferimento per la definizione di requisiti minimi sulla base dei quali valutare la "non ricevibilità" della richiesta in esame.

In particolare si ritiene che all'atto della richiesta di trasferimento di capacità l'utente subentrante debba fornire evidenza e/o informazioni inerenti:

1. la sussistenza di un contratto di trasporto valido ed efficace precedentemente sottoscritto tra l'utente subentrante e il Trasportatore;
2. l'identificazione dell'utente uscente per ciascun cliente per il quale l'utente subentrante abbia attivato direttamente o indirettamente una nuova fornitura;
3. la data di inizio del trasferimento di capacità;
4. l'entità e la durata della capacità di trasporto richiesta presso il Punto di Riconsegna della rete regionale, ed eventualmente presso il corrispondente Punto di Uscita della rete nazionale, per ciascun utente uscente. La durata della capacità richiesta presso il Punto di



- Riconsegna della rete regionale non può essere inferiore alla durata della capacità contrattualizzata dall'utente uscente;
5. l'attestazione con cui, in caso di vendita a Clienti Finali, il Soggetto subentrante dichiara di essere in possesso dell'autorizzazione ministeriale rilasciata ai sensi del Decreto del Ministero per le Attività Produttive 24 giugno 2002<sup>9</sup>;
  6. l'attestazione con cui il Soggetto subentrante dichiara di attivare, direttamente o indirettamente tramite soggetto terzo (fornito dal Soggetto subentrante o da uno o più soggetti a loro volta riforniti dal Soggetto subentrante), una nuova fornitura nei confronti di uno o più Clienti Finali precedentemente forniti, anche indirettamente, da altro utente, indicando la ragione sociale di ciascun Cliente Finale e le relative date di avvio e termine della fornitura (termini temporali della fornitura);
  7. le procedure di allocazione presso il Punto di Riconsegna della Rete Regionale interconnesso con Reti di Distribuzione;
  8. il possesso di rating creditizi o di garanzie finanziarie valide e adeguate<sup>10</sup>.

Pertanto, potrà essere considerata "non ricevibile" ogni richiesta di trasferimento di capacità che non rispetti i requisiti minimi, ovvero che non risulti corredata delle dichiarazioni e delle informazioni sopracitate.

### **3.2 Durata del malfunzionamento di un applicativo informatico**

Con riferimento alla proposta di introdurre uno standard specifico relativo al tempo di ripristino a seguito di malfunzionamento di un applicativo informatico, pur ritenendo che il modo migliore di garantire un alto livello di qualità del servizio sia rappresentato dall'introduzione di un sistema premi-penalità associato ad un livello generale di disponibilità dei portali come già rappresentato dalla scrivente nella risposta al DCO 420/2018 ed in linea con quanto previsto dalla regolazione di altri paesi europei, si ritiene tale orientamento condivisibile nei termini di seguito illustrati.

Innanzitutto si ritiene indispensabile che l'indennizzo sia applicato solo nei casi in cui il mancato funzionamento dell'applicativo arrechi un reale disservizio al singolo Utente nell'espletamento di una singola prestazione. Si evidenzia a tal proposito che non sussiste una relazione uno a uno tra malfunzionamento e disservizio all'Utente: infatti il malfunzionamento di un applicativo informatico determina un effettivo disservizio solo per gli Utenti che contestualmente stanno effettuando o cercano di effettuare una transazione e non riescono a portarla a termine. L'adozione di una disciplina degli standard specifici che sarebbe invece incentrata sulla durata

---

<sup>9</sup> Tale requisito è già richiesto in fase di sottoscrizione del contratto di trasporto in caso di vendita a clienti finali, pertanto è obbligatorio nei casi in cui la necessità di vendita diretta insorge con la richiesta di trasferimento di capacità.

<sup>10</sup> L'Utente è tenuto ad adeguare la garanzia qualora il valore dei corrispettivi di capacità, nel corso dell'Anno Termico, vari in misura pari ad almeno il 20% del corrispettivo dovuto a fronte del conferimento iniziale.



dei malfunzionamenti occorsi, e non sul disservizio realmente arrecato all'Utente, come proposta dall'Autorità, risulterebbe dunque impropria, in quanto si applicherebbe anche in favore degli Utenti che non stanno usufruendo di alcuna prestazione. Pertanto si ritiene che l'applicazione dell'indennizzo debba essere effettuata in maniera mirata tenendo conto solo di quegli Utenti che non riescano a portare a termine la propria transazione.

Si evidenzia altresì il rischio che, a fronte dell'obbligo di pubblicazione dei malfunzionamenti in corso, il sistema di indennizzi delineato dall'Autorità si presti ad utilizzi strumentali da parte degli Utenti in termini di accesso intenzionale agli applicativi nel corso del malfunzionamento allo scopo di ottenere l'indennizzo.

Fatto salvo quanto sopra rappresentato, qualora l'Autorità intendesse comunque confermare il proprio orientamento, si ritiene innanzi tutto auspicabile che venga definito il perimetro entro il quale applicare la nuova disciplina in discussione.

In particolare, rientrerebbero nel perimetro gli applicativi informatici a disposizione degli Utenti per la gestione delle attività di seguito elencate:

- conferimenti/trasferimenti/cessioni di capacità;
- prenotazioni;
- azioni di bilanciamento;
- allocazioni;

Inoltre tenuto conto di quanto già evidenziato, ovverosia che, a fronte di un malfunzionamento dell'applicativo informatico, solamente in determinate circostanze si produce un disservizio effettivo per l'utente, si ritiene che debbano contribuire alla determinazione del livello di servizio solo i casi in cui risulti fattualmente preclusa all'utente la propria operatività la cui individuazione risulta tuttavia difficile e non sempre fattibile. Si evidenzia peraltro che, con l'introduzione delle modalità alternative dell'espletamento delle attività, previste attualmente dalla RQTG, gli utenti hanno a disposizione procedure operative alternative che di norma consentono loro di effettuare e completare le transazioni procedurali nei termini fissati; si ritiene pertanto consono che la disciplina preveda anche l'esclusione di queste fattispecie dal computo del livello di servizio.

Si ritiene altresì che ai fini del computo del livello di servizio erogato debbano essere considerate esclusivamente le ore di effettiva indisponibilità dell'applicativo per l'Utente, escludendo pertanto i periodi di indisponibilità che ricadano al di fuori della fascia oraria di utilizzo dello specifico applicativo.

Inoltre si ritiene necessario che la regolazione escluda esplicitamente dal computo le indisponibilità legate ad interventi manutentivi programmati resi noti in anticipo agli Utenti tramite pubblicazione sul sito internet del trasportatore, ovvero debba essere esclusa una fascia oraria di durata congrua al fine di consentire questa tipologia di interventi (ad esempio, nell'ambito della regolazione dello stoccaggio, richiamato dall'Autorità, è esclusa la fascia oraria dalle 22:00 alle 6:00).



### **3.3 Tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato e al tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento**

Con riferimento al mantenimento dell'attuale standard specifico "tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato", pari a 2 gg lavorativi, si ritiene la proposta condivisibile.

In relazione alla proposta relativa all'introduzione dello standard riferito alle sessioni di aggiustamento, pari a 5 gg lavorativi, la scrivente ritiene la stessa condivisibile laddove il tempo di risposta venga conteggiato a partire dal termine per la comunicazione delle richieste di revisione da parte degli Utenti.

Con riferimento ai dati di misura erronei trasmessi dall'impresa di Distribuzione ai sensi della disciplina del settlement gas, considerati gli sviluppi regolatori previsti a decorrere dal 1 gennaio 2020 in tema di settlement, che prevedono un ruolo più centrale del Sistema Informativo Integrato (SII) nella messa a disposizione del Responsabile del Bilanciamento dei dati provenienti dalle imprese di distribuzione, si ritiene opportuno che la comunicazione di eventuali segnalazioni relative ai dati di misura trasmessi dall'impresa di distribuzione sia effettuata al Gestore del SII.

*S.9 Osservazioni motivate in merito ai tempi di risposta alle richieste scritte.*

*S.10 Osservazioni motivate in merito al tempo di risposta motivata a reclami scritti.*

### **3.4 Tempo di risposta motivata a richieste scritte**

Con riferimento alla proposta dell'Autorità relativa alla possibilità di fornire la risposta a richieste scritte particolarmente complesse in due distinte risposte con tempi di risposta rispettivamente pari a 5 e 20 gg lavorativi dal ricevimento della richiesta, si apprezza la disponibilità dell'Autorità a fornire un livello specifico più adeguato alla risposta alle richieste comportanti una gestione più complessa. Si rileva tuttavia che tale modalità rappresenterebbe nei fatti un aggravio per le imprese di trasporto che dovrebbero effettuare 2 comunicazioni di risposta anziché una, a fronte di benefici potenzialmente nulli a vantaggio dei richiedenti. In tale prospettiva si chiede di rivalutare la proposta esposta dalla scrivente nella risposta al DCO 420/2018, che prevede di mantenere l'indicatore "tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al servizio di trasporto" con relativo livello di 20gg lavorativi accorpendo invece gli altri due indicatori relativi



alle discature sui punti di riconsegna e alla riprogrammazione di interventi manutentivi e definendo un unico livello specifico pari a 5 gg lavorativi.

### **3.5 Tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura e tempo di invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o per il potenziamento di punti esistenti.**

La scrivente ritiene condivisibili le tempistiche proposte dall'Autorità in relazione relative ai due indicatori.

Si evidenzia tuttavia, in merito al "tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura", che la scrivente non trova riscontro tra i dati relativi ai tempi medi di esecuzione della prestazione consuntivati e comunicati all'Autorità negli ultimi 2 anni, e i corrispondenti riportati nella Tabella 2 del DCO 420/2018, come già rilevato nella risposta al medesimo DCO. Si evidenzia altresì che i valori indicati dall'Autorità essendo tempi medi, non rispecchiano i tempi effettivi massimi di esecuzione della prestazione.

### **3.6 Modalità e tempi di risposta motivata a reclami scritti**

Con riferimento al tempo di risposta motivata a reclami scritti si ritiene che il tempo di risposta agli stessi non possa essere inferiore a quello delle richieste scritte pari a 5+15gg lavorativi. Stante la necessità di reperire e verificare di un maggior numero di informazioni, come del resto evidenziato dalla stessa Autorità nel DCO, si suggerisce come ottimale l'adozione di un livello pari a 30gg lavorativi, come proposto dall'Autorità nel precedente DCO 420/2018.

Sarebbe inoltre auspicabile, allo scopo di evitare confusione interpretativa, che venissero chiarite le rispettive definizioni di richiesta scritta e reclamo scritto e chiarito espressamente che a tale ultima categoria non è riconducibile il reclamo di cui alla deliberazione ARERA 188/2012/E/COM per i quali troverebbe applicazione la disciplina particolare ivi prevista.





*S.11 Osservazioni motivate in merito alle proposte relative al piano mensile degli interventi di manutenzione programmata.*

**3.7 Piano mensile degli interventi di manutenzione programmata e ulteriori disposizioni in materia di qualità commerciale**

Con riferimento all'obbligo per l'impresa di trasporto di comunicare agli Utenti e agli operatori di rete interconnessi (incluse le imprese di distribuzione) il piano mensile degli interventi di manutenzione programmata, si ritiene tale proposta condivisibile nella misura in cui gli interventi di manutenzione programmata oggetto del piano non includano gli interventi che possono avere un impatto anche potenziale sulla capacità di trasporto, come del resto già previsto dal codice di rete della scrivente al cap.14 par. 4.1.2, per le ragioni meglio precisate di seguito.

Si segnala innanzi tutto che le operazioni in questione sono attività di conduzione che rientrano tra le quotidiane attività di manutenzione periodica degli impianti, sono svolte da personale formato ed addestrato e hanno una durata di pochi minuti; pertanto l'eventualità che tali interventi possano condurre a interruzioni/riduzioni della capacità di trasporto ha carattere di eccezionalità se non sostanziale unicità. Si evidenzia peraltro che la sola operazione di manovrabilità totale o parziale di valvole di intercettazione di rete e/o allacciamenti, richiamata come esempio, viene effettuata almeno una volta all'anno sulle valvole di intercettazione appartenenti ad oltre 22.000 impianti della rete di trasporto, dei quali in particolare circa 7.000 sono relativi a punti di intercettazione di Punti di Riconsegna: un obbligo di comunicazione di questo genere di interventi, comporterebbe da parte del trasportatore la necessità di comprendere per ciascuno dei 22.000 impianti della rete di trasporto se tale operazione può avere un impatto sulla capacità di trasporto, di abbinare ognuno di questi impianti ai Punti di Riconsegna eventualmente impattati, e gestire migliaia comunicazioni con i soggetti coinvolti.

L'inclusione nel piano mensile degli interventi manutentivi di tale tipologia di interventi che nella quasi totalità dei casi non determineranno interruzioni/riduzioni di capacità, rischierebbe quindi di generare confusione e distogliere l'attenzione di Distributori e Utenti dagli interventi che invece sicuramente ne determineranno e che dovranno essere da loro opportunamente gestiti in termini di eventuale attivazione del servizio alternativo con carri bombolai e di informativa nei confronti dei clienti finali direttamente allacciati alla rete. Peraltro i casi eccezionali in cui dalle operazioni in parola discenda una interruzione del servizio daranno luogo a emergenze di servizio o interventi senza preavviso, fattispecie già previste e altrimenti normate dalla regolazione vigente.

Per quanto concerne la proposta di introdurre per il trasportatore l'obbligo di pubblicazione del piano mensile degli interventi in un'apposita sezione del proprio sito internet, si concorda con



tale previsione, rilevando tuttavia la necessità che, in continuità con quanto già oggi messo a disposizione del trasportatore, ciascun Utente/Impresa di distribuzione abbia visibilità unicamente sulle informazioni relative ai punti di propria competenza, e comunque garantendo la riservatezza dei dati commercialmente sensibili

Con riferimento all'orientamento dell'Autorità di confermare tutti gli altri obblighi di qualità commerciale attualmente previsti dalla RQTG e non espressamente richiamati nel DCO, si ritiene la proposta condivisibile.