

***DCO 203/2019/R/GAS***

***Qualità e Innovazione del servizio di  
trasporto del gas naturale per il quinto  
periodo di regolazione***

*Orientamenti finali*

**Osservazioni e proposte ANIGAS**

*Milano, 28 giugno 2019*

## **Premessa**

Anigas presenta le proprie osservazioni e proposte al DCO 203/2019/R/gas (di seguito DCO) con cui l’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) ha illustrato i propri orientamenti finali in materia di sicurezza, continuità e qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale per il V periodo di regolazione – 5PRT (decorrenza 2020).

## **OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

In termini generali, Anigas condivide gli orientamenti e linee di intervento proposte nel DCO volti a rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza del servizio, aggiornare le disposizioni in materia di continuità del servizio, nonché semplificare la disciplina della qualità commerciale.

Rimandando alle osservazioni già trasmesse in risposta al precedente DCO 420/2018, si rimane in attesa della consultazione relativa all’innovazione del servizio di trasporto e agli utilizzi innovativi delle infrastrutture del gas a supporto della decarbonizzazione e dell’integrazione delle fonti rinnovabili nelle infrastrutture esistenti. Anigas condivide la previsione dell’Autorità, di trattare tali temi in modo separato dalla qualità del servizio di trasporto del gas naturale e di prevedere approfondimenti specifici. Anigas si rende sin da ora disponibile a collaborare per eventuali approfondimenti in merito.

## OSSERVAZIONI PUNTUALI AI SINGOLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

### **Sicurezza e continuità del servizio di trasporto**

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

Si condividono gli orientamenti e le proposte in tema di sorveglianza e ispezione della rete

#### ***S2. 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***

Pur prendendo atto che le recenti evoluzioni giurisprudenziali in materia di obblighi e responsabilità di odorizzazione del gas (sentenza n. 869 del 17 aprile 2019 del Tar Lombardia) non sembrano aver messo in discussione la persistenza dell'obbligo di odorizzazione in capo al trasportatore, Anigas ritiene opportuno che l'Autorità, nell'ambito dei suoi poteri, intervenga a favore di una maggiore chiarezza e armonizzazione tra l'attuale quadro regolatorio di cui all'articolo 5 della RQTG e quanto recentemente disposto dal decreto ministeriale 18 maggio 2018 (Decreto) in termini di obblighi di responsabilità e flussi informativi tra i diversi soggetti coinvolti.

Infatti, in aggiunta alla possibile segnalazione al Governo e Parlamento di riordino normativo in materia (punto 5.15 del DCO), appare urgente che l'Autorità chiarisca in modo univoco ruoli e responsabilità in tema di odorizzazione, dai quali sono esclusi gli *shipper* e i venditori posto che su di loro non ricadono le responsabilità di odorizzazione e di gestione dei flussi informativi relativi alla categoria d'uso dei clienti finali. In particolare:

- *responsabilità*: il Decreto pone in capo al datore di lavoro (cliente finale direttamente allacciato alla rete di trasporto del gas) l'onere di garantire tale uso del gas in condizioni di sicurezza con la facoltà di avvalersi del supporto dell'impresa di trasporto la quale odorizzerà tutto il gas riconsegnato, mentre la regolazione vigente prevede che sia l'impresa di trasporto responsabile dell'odorizzazione;
- *flussi informativi*: il Decreto prevede che sia il Trasportatore a rivolgersi direttamente al cliente finale, senza il tramite dell'Utente di Trasporto. L'attuale regolazione

prevede invece che la responsabilità di informare il cliente finale riguardo le informazioni e le dichiarazioni (categoria d'uso prevista dal Settlement Gas) da fornire al Trasportatore sia in capo agli utenti della rete di trasporto, i quali sono inoltre gli unici responsabili di eventuali conseguenze dannose verificatesi nei confronti dei propri clienti finali o di qualunque altro terzo, nonché nei confronti del Trasportatore, a causa della mancata, ritardata, errata, incompleta o non aggiornata comunicazione.

Quanto sopra genera incertezza che rischia sia di confondere il cliente finale, sia di creare disallineamenti tra i dati in possesso dei diversi soggetti coinvolti, a discapito della sicurezza.

### ***S3. Osservazioni in merito agli obblighi informativi e alle ulteriori disposizioni in materia di sicurezza***

Si condivide l'orientamento dell'Autorità in tema di obblighi di registrazione e comunicazione dei dati relativi alla sicurezza, tenendo conto di un intervallo di tempo congruo necessario per l'adeguamento dei sistemi informativi delle imprese di trasporto, nonché delle ulteriori disposizioni in materia di sicurezza del trasporto, in analogia con quanto previsto nella regolazione della distribuzione del gas naturale.

### ***S4. Osservazioni in merito alle proposte sul servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio***

Anigas condivide quanto proposto dall'Autorità in coerenza con il principio che non solo l'organizzazione, ma anche la gestione del servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio ricada operativamente sul gestore della rete di trasporto su cui ha origine l'interruzione. Ciò, a prescindere dalla tipologia di intervento.

Quanto proposto dall'Autorità risulta essere innovativo e migliorativo rispetto alla prassi attuale e dunque condivisibile.

Con riferimento ai casi in cui la conformazione della rete di trasporto non consenta di collegare il carro bombolaio a monte del *city gate*, in attesa che il gestore di rete adegui – in tempi congrui – la configurazione impiantistica della rete di trasporto in modo da poter gestire autonomamente il servizio alternativo di fornitura, resta fondamentale, come evidenziato in occasione della precedente consultazione, il coordinamento tra l'impresa di trasporto e l'impresa di distribuzione al fine di garantire la sicurezza delle

operazioni e del personale (dell'impresa di trasporto) che opererà sugli impianti (dell'impresa di distribuzione). In tali casi, nonché in caso di attivazione del servizio da parte dell'impresa di distribuzione, i costi sostenuti dalla medesima impresa per l'assistenza e il coordinamento degli interventi presso i propri impianti dovranno poter essere addebitati all'impresa di trasporto responsabile dell'intervento/per conto della quale viene realizzato l'intervento, al pari dei costi fatturati dalle imprese erogatrici il servizio (cd "carristi").

Ad integrazione di quanto delineato nel DCO, si ritiene necessario vengano anche maggiormente specificate, con riferimento a ciascuna casistica di interruzione (cause di forza maggiore, cause esterne, cause imputabili all'impresa di trasporto), le modifiche che si ipotizzano con riferimento ai flussi informativi e al collegato flusso di fatturazione dei costi relativi all'attivazione del servizio di trasporto alternativo (costi operativi del carrista, costi della materia prima e costi sostenuti dal distributore per l'assistenza e il coordinamento degli interventi, qualora non sia possibile il collegamento del carro a monte del *city gate* oppure nei casi di attivazione del servizio da parte dell'impresa di distribuzione) tra i soggetti coinvolti nel processo.

Con particolare riferimento ai costi del servizio di fornitura alternativo tramite carro bombolaio, riteniamo debba essere chiarito meglio quali soggetti li sosterranno a seconda delle cause che possono determinare l'attivazione del servizio presso i PdR direttamente allacciati alla rete di trasporto e ai *city gate*.

Qualora l'Autorità preveda che il costo del servizio alternativo di fornitura sia a carico dell'impresa di trasporto e recuperato attraverso componenti tariffarie di trasporto in tutti i casi di attivazione di tale servizio sia ai PdR direttamente allacciati alla rete di trasporto sia ai *city gate*, si segnala la necessità che siano introdotti strumenti adeguati affinché l'attivazione del servizio presso PdR direttamente allacciati alla rete di trasporto da parte del cliente finale sia richiesta solo a valle di una adeguata valutazione di opportunità. Tale valutazione è ad oggi assicurata dal fatto che, per talune tipologie di interruzione, il costo del servizio alternativo è a carico del cliente finale.

Si ritiene inoltre opportuno che venga chiarito se, in caso di clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto, viene meno l'attuale facoltà dei clienti di aderire, per il tramite degli utenti, alla *Procedura Servizio alternativo fornitura gas*. La nostra comprensione degli orientamenti finali riportati nel DCO è che, laddove il cliente fosse interessato al servizio alternativo tramite carro bombolaio, sarebbe tenuto a richiederne sempre l'attivazione all'impresa di trasporto. Se l'interpretazione è corretta si ritiene che potrebbe essere

una soluzione efficiente prevedere che la richiesta di attivazione del servizio di fornitura alternativo per l'intervento specifico avvenga direttamente tra l'impresa di trasporto e il cliente finale senza il tramite dell'utente del trasporto che svolgerebbe, altrimenti, un mero ruolo di passacarte. A tal fine lo stesso Piano Mensile degli interventi potrebbe essere reso disponibile dall'impresa di trasporto al Cliente Finale.

***S5. 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 di indennizzi automatici per la continuità del servizio***

Si condivide.

**Qualità commerciale del servizio di trasporto**

***S6. Osservazioni motivate in merito al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità***

Anigas condivide la proposta di mantenere inalterato lo standard inerente il tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità, considerata la rilevanza che la capacità riveste per il servizio di trasporto.

Si segnala a tal fine l'opportunità che i tempi per il trasferimento/cessione/acquisizione in corso mese della capacità di trasporto siano rivisti e coordinati con le disposizioni relative al processo inerente la relazione di corrispondenza (UdB-PdR-UdD) di cui alla delibera 155/2019 a decorrere dal 2020. Ciò al fine di evitare l'attivazione del servizio di default del trasporto per il primo mese di fornitura.

Con riferimento al punto 8.6, come sarà anche evidenziato più nel dettaglio in risposta allo spunto di consultazione S8, si ritiene debbano essere definite modalità strutturate, precise e standardizzate di coinvolgimento del distributore nel processo di verifica relativamente a eventuali errori nella trasmissione dei dati di misura.

***S7. Osservazioni motivate in merito al tempo di ripristino di un applicativo informatico a seguito di un malfunzionamento***

Si condivide l'introduzione dello standard specifico di 6 ore - relativo ai tempi di ripristino degli applicativi informatici il cui malfunzionamento ha impatti economici sull'utente del trasporto – e del relativo indennizzo automatico, distinguendo tra malfunzionamenti brevi (fino a 6 ore di durata), malfunzionamenti lunghi (> di 6 ore e fino a 36 ore di durata) e malfunzionamenti lunghissimi (durata > 36 ore).

***S8. 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 scritte***

Si condividono le proposte dell'Autorità.

Con riferimento al punto 8.18, come evidenziato anche in risposta allo spunto di consultazione S6, si ritiene debbano essere definite modalità strutturate, precise e standardizzate di coinvolgimento del distributore nel processo di verifica relativamente a eventuali errori nella trasmissione dei dati di misura. Tali modalità andranno individuate e codificate nel più ampio contesto dei rapporti tra trasportatore, distributore, Sistema Informativo Integrato (SII), Utente del Bilanciamento (UdB) e Utente della Distribuzione (UdD) come risultante dal completamento delle riforme in atto, relative alla centralizzazione di processi presso il SII (riforma del *settlement*, centralizzazione della messa a disposizione delle misure presso il SII, ecc.), evitando duplicazioni, incoerenze e conseguenti inefficienze. Ad esempio, si ritiene che le richieste di verifica dovrebbero essere veicolate e successivamente gestite da un soggetto univocamente identificato – che sia il SII, il trasportatore o altro - a prescindere dal processo per cui si rende necessaria la verifica del dato di misura trasmesso.

***S9. Osservazioni motivate in merito ai tempi di risposta alle richieste scritte***

Si condivide.

***S10. Osservazioni motivate in merito al tempo di risposta motivata a reclami scritti***

Si condivide.

***S11. Osservazioni in merito alle proposte relative al piano mensile degli interventi di manutenzione programmata***

Si condivide la proposta di mantenere l'obbligo di comunicazione agli utenti del servizio di trasporto del piano mensile degli interventi di manutenzione programmata e la previsione di pubblicazione del medesimo in un'apposita sezione del sito internet dell'impresa di trasporto.

Si ribadisce infine che le richieste di riprogrammazione degli interventi per cause non riconducibili al cliente finale (ad esempio, nel caso di una centrale termoelettrica, coinvolta in un intervento manutentivo da tempo pianificato, che all'ultimo momento viene selezionata da Terna come essenziale per garantire l'esercizio in sicurezza della rete elettrica) dovrebbero essere sempre consentite, anche qualora non pervengano entro le tempistiche previste dal Trasportatore, e i relativi eventuali costi ed oneri sostenuti per lo spostamento dell'intervento non dovrebbero essere a carico del cliente finale stesso, né all'UdB.