

## **RISPOSTA DI ENEL AL**

### **DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE**

**28 MAGGIO 2019**

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

##### **OSSERVAZIONI GENERALI**

In linea di principio, Enel condivide gli obiettivi prospettati sia in tema di sicurezza ed efficienza della rete che in materia di qualità commerciale.

Con riferimento al tema della sicurezza del servizio, si condividono gli orientamenti volti ad incrementare l'efficienza delle reti di trasporto, anche mediante la revisione delle attività di ispezione e monitoraggio.

Si rileva, tuttavia, il permanere di una mancata armonizzazione della disciplina che norma la materia dell'odorizzazione, in particolare per gli adempimenti relativi ai clienti diretti che facciano uso non solo industriale del gas. Pur apprezzando l'eventuale atto di segnalazione a Governo e Parlamento, volto ad un riordino normativo in materia, resta a nostro avviso necessario agire al fine di ridurre l'incertezza applicativa delle numerose e non sempre armoniche disposizioni che coinvolgono in primis i clienti, nonché i principali operatori della filiera, su un tema primario quale la sicurezza.

Con riferimento alla qualità commerciale, Enel apprezza l'obiettivo di semplificazione e miglioramento delle prestazioni delle imprese di trasporto. Si accoglie favorevolmente, in particolare, l'introduzione di obblighi relativi anche al funzionamento degli applicativi informatici, considerando l'importante e crescente mole di attività che si svolgono con tali modalità. A tal fine si auspica uno snellimento ed efficientamento dei processi e dei dati scambiati con il RdB, in special modo in occasione delle sessioni di settlement.

Si auspica, infine, che sia presto definita la disciplina sull'innovazione richiamata nella precedente consultazione 420/2018, in modo da poter favorire l'integrazione tra i settori gas ed elettrico, al fine di accompagnare e sostenere la crescente generazione di energia da fonti rinnovabili elettriche lungo la traiettoria della decarbonizzazione.

## **RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE**

### **PARTE II – Criteri di regolazione della sicurezza e della 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 le proposte dell'Autorità.

#### **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**

Fermo restando quanto già osservato in risposta al DCO 420/2018 in tema di armonizzazione normativa sugli obblighi di odorizzazione, apprezziamo e condividiamo l'intenzione di segnalare al Parlamento e al Governo la necessità di un riordino normativo in materia.

Ciò, tuttavia, non consente di superare la fase di impasse che si protrae ormai da tempo, generando confusione su ruoli e responsabilità in materia di sicurezza lungo tutta la filiera.

In particolare, si ritiene opportuno che l'Autorità, nelle more di un eventuale ed auspicato riordino normativo, proceda per quanto in suo potere, chiarendo in concreto ruoli e responsabilità dei soggetti coinvolti, considerando che gli shipper ed i venditori devono essere certamente tenuti indenni in quanto ad oggi i soggetti individuati dalla normativa sono essenzialmente il RdB ed il datore di lavoro.

Snam, inoltre, in esecuzione degli obblighi introdotti dal decreto ministeriale, si è procurata le informazioni relative all'odorizzazione direttamente dai clienti diretti senza informare gli UdB, pertanto permane il paventato rischio di disallineamenti informativi su quale categoria d'uso sia effettivamente la più aggiornata. Si propone quindi che sia il RdB a procurarsi tali informazioni relative alla sicurezza ed a comunicarle tempestivamente anche agli UdB.

A nostro avviso, come osservato in risposta al DCO 420/2018, è peraltro necessario che nella regolazione (RQTG) venga specificato come si esplicita la responsabilità dell'impresa di trasporto in tutte le fasi della gestione delle informazioni verso il cliente finale circa gli obblighi in materia di odorizzazione e collegate alla sicurezza del servizio, in particolare: (i) categoria d'uso, (ii) dati sul reperibile H24, (iii) avvalimento da parte del cliente del servizio di fornitura alternativa (a regole vigenti). Si evidenzia che tali informazioni ad oggi sono necessarie anche al buon esito dei conferimenti di capacità. In particolare andrebbe di conseguenza modificato anche il Codice di Rete SRG che attualmente manleva Snam ed attribuisce di nuovo all'UdB piena responsabilità di tutte le possibili conseguenze che ne derivano.

Ovviamente gli UdB dovranno essere allineati dallo stesso RdB, e al contempo dovrebbero essere sollevati da ogni onere e responsabilità.

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

Non ci sono osservazioni in merito.

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

In generale si condividono le revisioni prospettate, come già indicato in risposta alla precedente consultazione 420/2018.

Sarebbe in ogni caso opportuno che si chiarisse se, nel caso dei clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto, tale attività sia completamente a carico dell'impresa di trasporto e dunque il cliente non abbia più la possibilità di aderire o meno alla *Procedura Servizio alternativo fornitura gas*. In tal caso verrebbe meno anche il relativo flusso (ed obblighi annessi) di informazioni tra clienti ed utenti del trasporto ed andrebbero aggiornati gli obblighi informativi a carico degli utenti (ad esempio in fase di conferimento di capacità, laddove Snam esige che l'UdB comunichi categoria d'uso, referente per le emergenze ed avvalimento del servizio alternativo di fornitura mediante carro bombolaio).

In tal caso, si condivide che il costo sia interamente a carico dell'impresa di trasporto non solo qualora l'interruzione sia imputabile alla medesima impresa ma anche in tutti gli altri casi (responsabilità di terzi), fermo restando il diritto dell'impresa di trasporto a far valere quanto in suo diritto verso chi dovesse avere responsabilità; nei casi di forza maggiore si condivide l'ipotesi di collocazione dei costi in tariffa di trasporto.

Si evidenzia infatti che non potendo il cliente finale scegliere, attraverso il suo fornitore, se avvalersi o meno del servizio organizzato dall'impresa di trasporto, e non avendo alcuna responsabilità circa l'attivazione del medesimo servizio, è a nostro avviso opportuno che tutti i maggiori costi relativi al servizio alternativo non dovrebbero in nessun caso essere a suo carico.

### **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 degli indennizzi automatici per la continuità del servizio**

Concordiamo con la proposta di abbassare la soglia di capacità per il monitoraggio della pressione minima contrattuale in quanto ciò permetterebbe di estendere la platea dei clienti sottoposti a verifica, a beneficio della sicurezza e della continuità del servizio.

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

Si condivide quanto prospettato dall'Autorità, in coerenza con gli esiti del DCO 420/2018, riguardo il mantenimento dello standard di comunicazione. Per quanto riguarda l'intenzione dell'Autorità di coinvolgere attivamente l'impresa di trasporto nella risoluzione delle segnalazioni relative a dati di misura erronei trasmesse dall'impresa di distribuzione escludendole dalla tipologia "documentazione irricevibile", riteniamo tale proposta altamente condivisibile in quanto ciò contribuirebbe alla correzione tempestiva del dato di misura agevolando, di conseguenza, anche le attività di settlement.

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

Si condivide la proposta di introdurre uno standard specifico (6 ore) e del relativo indennizzo automatico al fine di incentivare la riduzione dei malfunzionamenti delle piattaforme ed applicativi informatici del trasportatore utilizzati dagli utenti.

Inoltre, si ribadisce l'opportunità di disporre che i giorni effettivi a disposizione degli utenti per le operazioni che richiedano l'uso di piattaforme/portali decorrano da quando è pienamente funzionale il sistema informatico del trasportatore.

**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 della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento**

Enel condivide la proposta dell'Autorità di differenziare i tempi di risposta per attività che riguardano differenti quantità di dati.

A questo riguardo si sottolinea che, proprio per questo motivo, anche all'interno della sessione di aggiustamento si possono individuare attività che comportano carichi di lavoro differenziati. Infatti, nella sessione pluriennale, le attività di verifica sono quattro volte più onerose di quelle della sessione annuale che riguarda un unico anno.

Si propone, perciò, di mantenere i 5 giorni lavorativi per la sessione di aggiustamento annuale e di aumentare a 10 giorni lavorativi lo standard specifico per la sessione pluriennale.

Si richiede, inoltre, al fine di agevolare l'operatività degli utenti, che Snam preveda, pur mantenendo la pubblicazione per singolo mese, la possibilità aggiuntiva di scaricare dal portale M-gas un unico file con i 12 mesi dell'anno oggetto di aggiustamento.

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

Si condivide la proposta di diminuire lo standard relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura. Tale previsione, infatti, avrà un effetto positivo anche sulle attività di settlement in quanto permetterà, nella maggioranza di casi, di anticipare i tempi e correggere eventuali errori già in fase di bilanciamento senza dover rinviare alle sessioni di aggiustamento successive.

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

Non ci sono osservazioni in merito.

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

Si condividono le proposte prospettate, tuttavia, come indicato in risposta alla consultazione 420/18, a nostro avviso è necessario prevedere alcune casistiche particolari, con riferimento alle richieste di riprogrammazione degli interventi ad altro giorno lavorativo per cause non imputabili al cliente finale.

Nel caso ad esempio 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, la riprogrammazione deve essere sempre consentita e ovviamente i relativi costi non possono gravare né sul cliente finale né sull'UdB.

Ciò premesso riteniamo che le riprogrammazioni di interventi manutentivi a carattere eccezionale, non riconducibili alla volontà del cliente finale, devono essere ammissibili con oneri non imputabili al cliente finale stesso o all'UdB. Nella fattispecie dell'esempio sopra riportato, tale onere a nostro parere potrebbe essere imputato al sistema elettrico.