

**RISPOSTA DI ENEL RETE GAS S.p.A. AL
DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE 192/2013/R/gas**

**“REGOLAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS
NATURALE PER IL QUARTO PERIODO DI REGOLAZIONE”**

PREMESSA

Tra le società controllate da Enel Rete Gas S.p.A. vi è Italcogim Trasporto S.r.l., che dal 2009 svolge l'attività di trasporto regionale di gas naturale su un'infrastruttura comunque di dimensioni molto limitate (con soli 15 km di rete gestita), derivante dalla classificazione come rete regionale di trasporto di un gasdotto a servizio di alcuni Comuni della Media e Alta Valle dell'Aso, tra le Province di Ascoli Piceno e di Fermo.

In considerazione di quanto sopra Enel Rete Gas ritiene opportuno formulare le proprie osservazioni sugli orientamenti dell'Autorità relativi alla regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quarto periodo di regolazione, sia dal punto di vista del gestore di una rete regionale di trasporto (per conto della controllata Italcogim Trasporto), sia come impresa di distribuzione per gli aspetti della qualità del servizio di trasporto di interesse.

Pur avendo, infatti, l'attività di trasporto una dimensione limitata nell'ambito del Gruppo cui appartiene Enel Rete Gas, si ritiene comunque utile esprimere, sulla base dell'esperienza maturata nei primi anni di attività da parte di Italcogim Trasporto e nell'interesse del sistema, alcune considerazioni di carattere generale, oltre che osservazioni di dettaglio su quanto evidenziato nei singoli spunti di consultazione.

Per quanto riguarda gli orientamenti specifici inerenti la continuità del servizio di trasporto, con particolare riferimento al trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio, si formulano invece osservazioni anche come impresa di distribuzione, ovvero come operatore “di valle” interessato nei casi di mancata consegna del gas al punto di riconsegna della rete di trasporto, allorché esso sia interconnesso con un impianto di distribuzione.

In linea generale si condividono gli obiettivi in materia di sicurezza e continuità del servizio di trasporto del gas naturale contenuti nel presente documento per la consultazione (di seguito DCO) e le relative previsioni di modifica e integrazione dell'attuale regolazione.

Si evidenzia tuttavia la necessità di prendere in considerazione la possibilità di definire una regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale del quarto periodo regolatorio, differenziata in funzione:

- delle caratteristiche delle reti di trasporto (nazionali, regionali o sub-regionali intendendo per reti sub-regionali, reti regionali interconnesse con altre reti regionali a monte);
- della pressione di esercizio;

- della tipologia di utilizzo del gas da parte dei clienti finali allacciati direttamente alle reti di trasporto, ad esempio per quanto concerne l'obbligo di adeguamento di ogni punto di riconsegna della rete di trasporto (pdr) alla registrazione della pressione su base oraria

In merito al trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio si condividono in linea generale le soluzioni prospettate dall'Autorità per i casi in cui si renda necessario organizzare il servizio. Come evidenziato più in dettaglio in risposta allo specifico spunto per la consultazione si ritiene infatti che, pur comprendendo alcune effettive problematiche tecniche o pratiche da parte dell'impresa maggiore di trasporto, la procedura di organizzazione del servizio da essa predisposta non assolve appieno, per taluni aspetti, allo spirito delle disposizioni contenute all'art. 16 della RQTG di cui alla delibera ARG/gas 141/09, relative agli obblighi di servizio relativi alla continuità cui dovrebbe essere tenuta l'impresa di trasporto.

In attesa di una più completa e organica revisione della regolazione del servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio, l'attuale procedura operativa per l'organizzazione del servizio alternativo di fornitura predisposta dall'impresa maggiore di trasporto dovrebbe essere pertanto almeno rivista per risolvere alcune problematiche, con particolare riferimento agli aspetti relativi alla gestione commerciale/amministrativa del servizio.

RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

Q.1 Osservazioni circa gli orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto del gas. Motivare le risposte.

Come accennato nelle *Osservazioni generali*, vista le caratteristiche, anche molto diverse, delle infrastrutture esistenti come rete di trasporto regionale, si riterrebbe più opportuno differenziare la regolazione in funzione della tipologia delle infrastrutture stesse.

Si propone pertanto di differenziare la regolazione sia in base alla tipologia di rete di trasporto (nazionale, regionale, sub-regionale) sia in base alla pressione di esercizio.

In questo senso si potrebbero ad esempio, per taluni aspetti tecnici, assimilare le condotte di trasporto con pressione di esercizio minore o uguale a 5 bar (media pressione) alle condotte di distribuzione, applicando conseguentemente su tali tratti di rete di trasporto, regole analoghe a quelle vigenti nell'ambito della distribuzione.

In merito all'orientamento dell'Autorità di sottoporre a sorveglianza tramite "pig" la rete, si evidenzia che l'utilizzo di tale metodologia di ispezione delle reti non è praticabile in ogni situazione impiantistica. Sono infatti necessarie determinate condizioni costruttive affinché possa essere utilizzata tale metodologia di sorveglianza (curve con raggio minimo superiore a 3DN, presenza di stazioni di rilancio e ricevimento "pig", etc.), nonché condizioni di esercizio specifiche (portata della condotta che consenta velocità adeguate del "pig" all'interno della medesima), e reti divenute reti di trasporto a seguito di riclassificazione di reti di distribuzione possono non possedere simili caratteristiche.

Si ritiene pertanto che la sorveglianza tramite "pig" non possa essere resa obbligatoria senza considerare gli aspetti sopra evidenziati.

Come detto in precedenza si ritiene più appropriata un'impostazione differenziata in funzione delle caratteristiche tecniche delle reti (pressione di esercizio e tipologia della rete - nazionale, regionale e/o sub-regionale) in quanto in alcuni casi tale tecnica di ispezione non sarebbe tecnicamente applicabile, se non attraverso onerosi interventi sugli impianti, non giustificabili in termini di costi/benefici.

Per ciò che concerne le emergenze di servizio (punto 4.8 del DCO) si rimanda alla risposta allo spunto di consultazione Q.3.

Q.2 Quale potrebbe essere un periodo congruo di ispezione dell'intera rete di trasporto tramite "pig" (periodo X di cui al punto 4.6)?

Fermo restando quanto evidenziato in risposta allo spunto di consultazione Q.1, si ritiene che il periodo per completare l'ispezione della totalità della rete di trasporto, tramite "pig", ove applicabile, debba essere previsto solo per reti di trasporto con pressioni di esercizio maggiore di 5 bar e debba essere inoltre differenziato in funzione della tipologia di infrastruttura (ad esempio per classe di pressione e diametro).

Per le reti con pressione di esercizio minore o uguale a 5 bar, o per le quali non vi siano caratteristiche per l'utilizzo della tecnologia di ispezione tramite "pig", potrebbe essere prevista l'ispezione della rete con modalità analoghe a quelle adottate per le reti di distribuzione che prevedono il completamento del ciclo di ispezione in un arco di tempo di 3÷4 anni.

Non si concorda pertanto con l'eventualità di rendere l'ispezione tramite "pig" obbligatoria indipendentemente dalla natura dell'infrastruttura di trasporto oggetto d'ispezione.

Q.3 Osservazioni circa gli orientamenti in materia di continuità del servizio di trasporto del gas. Motivare le risposte.

In relazione agli orientamenti relativi alla registrazione della pressione minima contrattualmente garantita su base oraria per ciascun punto di riconsegna della rete di trasporto (punti 5.2 e 5.3 del DCO), all'introduzione dell'indennizzo automatico sullo standard relativo alle riduzioni/interruzioni per manutenzione (punti 5.5 e 5.6 del DCO), nonché allo standard individuale su numero massimo di interruzioni per pdr (punti da 5.7 a 5.10 del DCO), pur ritenendo ragionevoli le motivazioni alla base dell'orientamento dell'Autorità, si ritiene più opportuno, per le motivazioni già evidenziate nel presente documento, un'impostazione differenziata in funzione della tipologia di infrastruttura di trasporto, nonché della tipologia d'utilizzo del gas (usi civili piuttosto che industriali).

Non si condivide pertanto l'adozione indifferenziata di un valore minimo dell'indennizzo automatico per singola interruzione pari a 2.500 €.

In merito al servizio di trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio, si condividono le soluzioni prospettate dall'Autorità nei casi in cui si renda necessario organizzare il servizio a seguito di mancata consegna del gas al punto di riconsegna della rete di trasporto, sia per emergenze di servizio che nei casi diversi dalle emergenze.

Pur comprendendo alcune effettive problematiche di tipo tecnico o pratico da parte dell'impresa maggiore di trasporto, si rileva al riguardo, infatti, che la procedura per l'organizzazione del servizio da essa predisposta non sembra assolvere appieno per taluni aspetti allo spirito delle disposizioni dell'art. 16 della RQTG di cui alla delibera ARG/gas 141/09.

Tale procedura, utilizzata anche dalle imprese di distribuzione in attesa di adeguati chiarimenti e/o approfondimenti relativi a quanto previsto dall'art. 16 della RQTG, si ritiene impostata su un concetto di "organizzazione del servizio" limitato alla sola sfera relativa alla messa a disposizione di accordi quadro con i fornitori e attualmente non comprende anche le attività di attivazione e predisposizione del servizio, nonché la gestione contrattuale e commerciale dei costi del servizio stesso e del gas.

In caso di mancata consegna del gas al punto di riconsegna della rete di trasporto, l'impresa di trasporto dovrebbe infatti avere la responsabilità del servizio in analogia a quanto previsto nei casi in cui l'impresa di distribuzione sia tenuta ad attivare il servizio sostitutivo per interventi o emergenze occorse sulle proprie reti, secondo le disposizioni contenute nel paragrafo 8.2.7 del codice di rete tipo della distribuzione gas (di seguito CRDG).

L'impostazione relativamente al servizio sostitutivo di trasporto delineata al punto 5.4, lettera b) del DCO, per cui *"l'immissione del gas [...] sostituisce la prestazione che l'impresa di trasporto erogherebbe mediante la riconsegna del gas tramite la propria rete"*, parrebbe infatti più coerente coi ruoli attribuiti a diversi soggetti della filiera.

Ovviamente in una logica di efficacia del sistema, laddove esistano situazioni nelle quali l'impresa di trasporto non è nelle condizioni di effettuare il servizio sostitutivo sulla propria rete (ad esempio per motivi tecnici), in caso di mancata consegna del gas presso *city gate* di imprese di distribuzione, si ritiene ragionevole che l'impresa di trasporto effettui il servizio sostitutivo in corrispondenza dei punti di riconsegna, definendo le procedure di svolgimento del servizio sostitutivo con le imprese di distribuzione stesse¹.

Per quanto riguarda l'attivazione del trasporto alternativo tramite carro bombolaio nei casi di emergenza di servizio (punto 4.8 del DCO) si ritiene analogamente condivisibile quanto proposto dall'Autorità in merito all'organizzazione ed attivazione del servizio sostitutivo anche presso un impianto gestito da un operatore terzo. Al riguardo si ritiene, peraltro, che vadano adeguatamente chiarite le tempistiche di attivazione del servizio, onde evitare possibili criticità e ripercussioni sulle reti a valle del punto di riconsegna del trasporto.

¹ Ad esempio per individuare le modalità di eventuale assistenza, ove necessario, del personale dell'impresa di distribuzione per tutto il tempo necessario allo svolgimento del servizio di trasporto alternativo di gas naturale, o per definire gli aspetti relativi ai profili di sicurezza e responsabilità, nei casi in cui il personale tecnico dell'impresa di trasporto debba accedere agli impianti gestiti dall'impresa di distribuzione.

In merito all'attivazione del trasporto alternativo nei casi diversi dalle emergenze di servizio (punto 5.4 del DCO) e alla proposta che sia l'impresa di trasporto a comunicare la facoltà di avvalersi del servizio di trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio non solo agli utenti del servizio di trasporto ma anche alle imprese di distribuzione che gestiscono *city gate*, si ritiene in spirito di semplificazione che vada uniformata la procedura di attivazione del servizio sostitutivo e quindi aggiornate le disposizioni contenute al paragrafo 3.2 lettera j e 8.2.8 del CRDG. In tal senso, dovrebbero essere abrogate o modificate le previsioni di cui ai citati paragrafi del CRDG, con l'introduzione di una specifica regolazione del servizio sostitutivo di trasporto del gas.

In ogni caso, sia nei casi di emergenza che nei casi diversi dalle emergenze, i costi del servizio e della materia prima dovrebbero essere direttamente a carico dell'impresa di trasporto, che provvederebbe poi a ripartire i relativi oneri ai propri utenti, nelle fattispecie previste dalle attuali disposizioni del codice di rete di trasporto.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, in attesa di una completa e organica regolazione della materia, si riterrebbe opportuno integrare quanto prima la procedura operativa predisposta dall'impresa maggiore di trasporto, introducendo alcune modifiche.

Al fine di semplificare la procedura, dovrebbe innanzitutto essere previsto che i costi relativi alla fornitura del servizio siano direttamente a carico dell'impresa di trasporto, che provvederà poi a ripartirli ai propri utenti del trasporto nelle fattispecie previste dal proprio codice di rete. Per quanto riguarda invece i costi relativi alla materia prima, potrebbe essere l'impresa di distribuzione a ripartirli e fatturarli agli utenti della propria rete (società di vendita al dettaglio) in misura proporzionale ai quantitativi di gas immessi nell'impianto di distribuzione per ciascun utente nel mese in cui è stato utilizzato il servizio sostitutivo di alimentazione. A tal fine, in relazione alle nuove procedure relative al *settlement* gas, l'attuale Allegato 5 contenuto di cui alla procedura di organizzazione del servizio predisposta dall'impresa maggiore di trasporto, dovrebbe contenere le informazioni relative ai quantitativi di gas immessi nell'impianto di distribuzione di competenza di ciascun utente della distribuzione in sostituzione (o in aggiunta) alle informazioni relative ai quantitativi immessi da parte di ciascun utente del trasporto.

Q.4 Si condivide quanto prospettato ai punti 5.11 e 5.12 rispettivamente in materia di estensione dello standard individuale ad eventi di interruzione non pienamente controllabili dall'impresa di trasporto e dei soggetti cui erogare gli indennizzi automatici?

Si condivide in linea generale quanto prospettato, confermando tuttavia la necessità di tenere conto della tipologia di infrastruttura di trasporto (nazionale, regionale, sub-regionale) nonché della tipologia d'utilizzo del gas (usi civili piuttosto che industriali).

Q.5 Si richiede alle imprese di trasporto di fornire una valutazione degli eventuali costi

operativi incrementali correlati all'introduzione degli orientamenti illustrati in materia di sicurezza e continuità del servizio di trasporto, al netto dei due standard individuali.

Gli eventuali costi operativi incrementali correlati all'introduzione degli orientamenti illustrati nel presente DCO, possono essere quantificati come segue:

- telesorveglianza del potenziale di protezione catodica: costi variabili tra 300 € e 500 € in funzione delle caratteristiche dell'apparecchiatura periferica;
- misure del grado di odorizzazione su ogni pdr allacciato direttamente alla rete di trasporto: per ogni misura del grado di odorizzazione aggiuntiva costo operativo incrementale di circa 30 €;
- predisposizione di ogni singolo pdr alla registrazione della pressione su base oraria (fermo restando quanto già evidenziato allo spunto di consultazione Q.3), incremento dei costi operativi di circa 100 €/anno per pdr direttamente allacciato alla rete di trasporto.

Q.6 Si ritiene che possano emergere problemi di natura commerciale in relazione alla proposta di cui al punto 5.4, lettera a), che prevede di estendere alle imprese di distribuzione che gestiscono city gates la facoltà di avvalersi del carro bombolaio in casi diversi dalle emergenze di servizio? Se sì dettagliare e formulare proposte integrative o alternative.

Pur condividendo la possibilità di estendere alle imprese di distribuzione che gestiscono *city gates* la facoltà di avvalersi del carro bombolaio in casi diversi dalle emergenze di servizio, si rimanda a quanto già evidenziato in risposta allo spunto di consultazione Q.3, ovvero che dovrebbe essere uniformata la procedura di attivazione del servizio sostitutivo e quindi aggiornate le disposizioni del CRDG in materia di trasporto alternativo tramite carro bombolaio.

L'introduzione di una specifica regolazione del servizio sostitutivo di trasporto del gas in linea con gli orientamenti del DCO, renderebbe non necessaria la possibilità da parte dell'impresa di distribuzione di organizzare autonomamente il servizio.

Q.7 Osservazioni circa gli orientamenti in materia di qualità commerciale del servizio di trasporto del gas. Motivare le risposte.

Si condivide l'orientamento relativo alla rimozione dei due livelli specifici indicata al punto 8.2 del DCO, mentre non si ritiene necessaria – e quindi non si condivide – stante l'incidenza comunque ridotta di fuori standard, la trasformazione dello standard relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte degli utenti da generale a specifico, prevedendo l'erogazione di un indennizzo automatico. In alternativa si propone, in riferimento a quanto già evidenziato in risposta ai precedenti spunti per la consultazione, di adottare un'impostazione comunque differenziata in funzione delle caratteristiche delle reti (nazionale, regionale e/o sub-regionale).

Q.8 Come potrebbe essere dimensionato il nuovo importo dell'indennizzo automatico,

tenuto conto della rilevanza dei soggetti coinvolti? Si ritiene che l'importo minimo proposto in relazione allo standard sul numero massimo di interruzioni della fornitura nei pdr (2.500 €) possa essere applicabile al caso della qualità commerciale?

Relativamente all'aggiornamento dell'importo dell'indennizzo automatico (punto 8.8 del DCO) non si ritiene che il suo dimensionamento debba necessariamente essere calibrato in funzione della tipologia di utenza (civile piuttosto che industriale).

Non si condivide, pertanto, la soluzione di applicare in modo indifferenziato un'unico importo anche al caso della qualità commerciale.

Q.9 Considerato che gli orientamenti dell'Autorità hanno l'obiettivo di promuovere una sempre maggiore efficienza dell'impresa di trasporto nel dare seguito alle richieste degli utenti, si ritiene che la registrazione e comunicazione dei dati di "durata del malfunzionamento di un applicativo informatico" possano essere rimossi?

In base all'esperienza maturata dalla controllata Italcogim Trasporto, si ritiene plausibile la rimozione della registrazione e successiva comunicazione dei dati di "durata del malfunzionamento di un applicativo informatico", risultando simili malfunzionamenti del tutto residuali.