

**RISPOSTA DI ENEL SPA AL
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 192/13
9 MAGGIO 2013**

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

OSSERVAZIONI GENERALI

- Enel ritiene condivisibili, nell'ambito della regolazione della qualità del servizio di trasporto per il quarto periodo di regolazione, gli orientamenti dell'Autorità volti a promuovere, da un lato, la sicurezza e la continuità del servizio e, dall'altro, un progressivo miglioramento della qualità del rapporto commerciale tra impresa di trasporto ed utenti.
- In quest'ottica, si apprezza la proposta di attribuire all'impresa di trasporto la responsabilità di organizzare e gestire direttamente il servizio di trasporto alternativo nei casi di emergenze di servizio e si ritiene necessario estendere esplicitamente la medesima responsabilità anche ai casi di interventi programmati di manutenzione/sviluppo della rete di trasporto; si rimanda comunque al successivo Focus per un approfondimento sul tema.
- Con riferimento infine alla qualità del servizio, per consentire una corretta taratura ed una migliore gestione tecnica degli impianti alto-consumanti, sarebbe utile poter disporre giornalmente di dati previsionali sulla qualità "chimico-fisica" del gas (ad esempio valore del PCS, indice di Wobbe, ecc...) che verrà immesso in rete. Tali informazioni potrebbero essere pubblicate dall'impresa maggiore di trasporto ad esempio per aree omogenee di prelievo, tramite una curva dei valori caratteristici del gas che si prevede che verrà dispacciato nel giorno gas successivo.

Focus servizio di trasporto alternativo

In analogia a quanto avviene per le reti di distribuzione, si ritiene che la continuità del servizio di trasporto debba essere garantita dall'impresa che gestisce tale rete.

Conseguentemente, riteniamo che debba essere il trasportatore l'unico titolare del servizio sostitutivo e, in quanto tale, responsabile diretto di tutte le attività del processo (attivazione, gestione, supervisione, fatturazione, ecc..) non solo nel caso di emergenze, per garantire la messa

in sicurezza efficiente del sistema, ma anche, più in generale, nell'ipotesi di interventi manutentivi o di sviluppo programmati. È infatti indubbia la responsabilità dell'impresa di trasporto *“nell'effettuazione del servizio in condizioni di efficienza, affidabilità e sicurezza”* (Codice di Rete, art. 1.5.1) sulle condotte di propria competenza.

Una deroga a tale principio potrebbe eventualmente riguardare solo i casi in cui l'impresa di trasporto non è tecnicamente in grado di intervenire (es. impossibilità di connessione del carro bombolaio a monte delle cabine REMI su tratti di rete di competenza del trasportatore), prevedendo l'attribuzione, previa tempestiva comunicazione, della titolarità della prestazione alle imprese di distribuzione.

Nell'ambito dell'auspicato superamento dell'attuale processo di gestione del servizio di trasporto alternativo, riteniamo in ogni caso necessario fin da subito semplificare e efficientare almeno le attività di gestione dei flussi commerciali.

In particolare, il distributore, in qualità di titolare del contratto con il carro bombolaio, dovrebbe fatturare, coerentemente con le diverse casistiche di attivazione del servizio: i) i costi del servizio alternativo all'impresa di trasporto; ii) i costi della materia prima e quelli non connessi al servizio alternativo direttamente agli utenti della distribuzione (e non agli utenti del bilanciamento come da procedura attuale).

Inoltre, si potrebbe prevedere che gli oneri relativi al servizio alternativo dei carri bombolai siano ripartiti tra gli UdD in coerenza con quanto previsto dal Codice di Rete della Distribuzione di Gas, *“in misura proporzionale ai quantitativi di gas immessi nell'impianto di distribuzione per ciascun UdD nel mese in cui è stato utilizzato il servizio sostitutivo di alimentazione”*.

In ultimo, considerato l'elevato numero di soggetti attivamente coinvolti nella procedura (*traders*, distributori, venditori, carri bombolai), sarebbe auspicabile l'introduzione da parte dell'impresa maggiore di trasporto di un portale dedicato al fine di efficientare il processo di gestione del trasporto alternativo, semplificando gli scambi informativi, e migliorare la qualità del servizio.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

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

Enel condivide le proposte dell'Autorità in materia di sicurezza, in particolare, con riferimento alla responsabilizzazione dell'impresa di trasporto nella gestione delle emergenze di servizio (sul punto vedere *Focus Servizio Trasporto Alternativo*).

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)?

Non si hanno osservazioni in merito.

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

In analogia a quanto proposto al punto 4.8 del documento per la consultazione, Enel ritiene opportuno estendere la responsabilità diretta dell'impresa maggiore di trasporto anche ai casi in cui il trasporto alternativo si attivi per motivi diversi dalle emergenze di servizio, al fine di efficientare l'attuale processo e rendere più omogenea la disciplina sulla continuità del servizio di 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 la proposta di estendere, in analogia a quanto già avviene nel settore elettrico, lo standard individuale ai casi di eventi di interruzione non pienamente controllabili.

Con riferimento ai soggetti cui erogare gli indennizzi automatici, non riteniamo invece condivisibile la proposta dell'Autorità di trasferirli, peraltro attraverso meccanismi ad oggi ancora non noti, ai clienti finali, in quanto questi ultimi non subiscono di fatto alcun impatto negativo dall'attivazione del servizio di trasporto alternativo. Gli indennizzi dovrebbero quindi continuare a essere trattenuti, anche dopo la prima fase di attuazione, dagli *shippers* ovvero da coloro che subiscono effettivamente un disservizio.

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.

Non si hanno osservazioni in merito.

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.

Ribadendo quanto già espresso in merito alla necessità di responsabilizzare il trasportatore anche con riferimento ai casi diversi dalle emergenze di servizio, riteniamo condivisibile la proposta di cui al punto 5.4, lettera a).

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

Si concorda in termini generali con quanto proposto nel documento in merito alla qualità commerciale del servizio.

Nell'ottica di efficientare il trattamento delle richieste di carattere commerciale, si propone inoltre di introdurre, in linea peraltro con quanto già previsto dalla "Regolazione della qualità dei servizi di distribuzione e di misura del gas per il periodo di regolazione 2009-2012 (RQDG)", un nuovo indicatore di qualità relativo al tempo massimo di risposta a reclami scritti o a richieste scritte di informazioni tecnico/qualitative relative al servizio di trasporto oggi non disciplinate dal Codice.

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?

Enel ritiene condivisibile la proposta di incrementare il valore dell'indennizzo automatico al fine di stimolare la massima efficienza da parte delle imprese di trasporto.

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?

Si ritiene che la proposta in consultazione non sia condivisibile in quanto non coerente con una logica di trasparenza e efficientamento della qualità del servizio.

Nell'ottica di miglioramento della qualità commerciale e con particolare riferimento ai sistemi informativi, si potrebbe valutare l'opportunità di prevedere che l'impresa di trasporto comunichi periodicamente (es. semestralmente) agli utenti i principali interventi programmati di sviluppo dei sistemi al fine di rendere possibile agli stessi un contestuale aggiornamento dei propri portali/sistemi informativi.