



Risposta SGI DCO 192/2013 – VERSIONE NON RISERVATA

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

Protezione catodica delle reti in acciaio

SGI opera da alcuni anni con l'obiettivo di raggiungere il 100% della protezione catodica efficace sulla propria rete. **(omissis)**.

SGI concordando con l'orientamento dell'Autorità, ritiene altresì di proporre un "periodo di garanzia" relativamente alla messa in protezione catodica dei nuovi tratti di rete (es. 90 giorni dalla messa in gas), escludendo dal conteggio della percentuale di rete protetta catodicamente in modo efficace al 31 dicembre di ogni anno i km eventualmente entrati in esercizio entro i precedenti 90 giorni.

SGI, ritenendo la protezione catodica uno degli elementi rilevanti e distintivi dell'operato di un trasportatore, per la gestione e la sicurezza della rete, condivide la proposta dell'Autorità, ed evidenzia di aver compiuto uno sforzo particolarmente rilevante negli ultimi anni nell'incrementare il livello di telesorveglianza dei punti di misura. **(omissis)**.

Ispezione e sorveglianza delle reti

La sorveglianza delle reti in SGI è operata non solo al fine di verificare lo stato generale delle condotte e degli impianti, ma anche al fine di garantire l'esercizio dei metanodotti in sicurezza, con particolare riguardo al mantenimento delle condizioni di rispetto delle distanze minime dai centri abitati e dai fabbricati e per scongiurare i rischi conseguenti a fenomeni di abusivismo edilizio che pregiudicherebbero il rispetto di tali condizioni.

Le procedure operative di SGI prevedono frequenze di sorveglianza coerenti con le finalità sopraesposte, in particolare in vicinanza delle zone suburbane e industriali in ragione della presenza di sottoservizi interferenti e di attività di edificazione continue. In taluni casi tale frequenza può essere anche mensile, superando i requisiti minimi di legge.



Con riferimento alle ispezioni con “pig”, è necessario precisare che non tutta la rete può essere ispezionata con “pig intelligente” (necessario a verificare le condizioni di obsolescenza in termini di spessori delle tubazioni e di anomalie lungo le condotte).

La possibilità di ispezione dipende infatti da aspetti impiantistici (e.g. la presenza di “trappole” di partenza e arrivo del “pig”) e dal diametro delle condotte. (*omissis*).

A tal proposito questo tipo di adeguamento tecnologico potrebbe essere previsto, tra gli investimenti incentivati del prossimo periodo regolatorio; ricordiamo che in occasione delle osservazioni inviate all’Autorità in merito al DCO 164-13, SGI ha suggerito di mantenere, tra gli investimenti che possono beneficiare d’incentivazione, anche quelli di upgrade tecnologico, cui potrebbero essere ascritti gli interventi sopra menzionati.

Pertanto l’obbligo di ispezione con “pig” della rete dovrebbe essere limitato al 100% della rete effettivamente “piggabile”, definendo, a tal scopo, i relativi criteri di classificazione, a fronte dei quali il trasportatore potrebbe produrre adeguate autocertificazioni, contestualmente alle informazioni fornite annualmente in osservanza alla delibera 141/09.

Emergenze di servizio

SGI considera le procedure operative di gestione delle emergenze quale elemento qualificante della propria attività di trasportatore e ritiene i criteri indicati nel DCO adeguati a tale scopo ed in linea con le procedure operative SGI attualmente in vigore. SGI quindi concorda con l’orientamento dell’Autorità.

Odorizzazione del gas

L’introduzione dell’obbligo di registrazione dei dati indicati al punto 4.9 renderebbe necessario un adeguamento organizzativo del trasportatore che, essendo di entità limitata, potrebbe essere assorbito con un impatto limitato sui costi operativi di SGI.

SGI pertanto concorda con l’orientamento dell’Autorità, evidenziando però la necessità di introdurre, parallelamente all’obbligo di registrazione dei suddetti dati da parte del trasportatore, il corrispondente obbligo di produzione dei dati da parte dei clienti finali.

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)?

Richiamando le osservazioni riportate al punto Q1, SGI propone di stabilire dei criteri comuni di classificazione dei metanodotti per suddividerli tra “piggabili” e non “piggabili”, escludendo questi ultimi dal calcolo per determinare il livello di sorveglianza delle reti tramite “pig”.



Per quanto riguarda la frequenza relativa alle ispezioni con “pig”, SGI vuole innanzitutto far presente che le attuali procedure operative interne prevedono una frequenza d’ispezione prestabilita per ogni tratto. (*omissis*).

In base alla propria esperienza, SGI ritiene congrua una frequenza d’ispezione settennale in caso di rete protetta catodicamente. Tale frequenza potrebbe essere eventualmente ridotta in caso di rete protetta catodicamente senza telelettura.

In merito all’attività di monitoraggio della rete mediante “pig”, SGI osserva, inoltre, come detta attività abbia un impatto molto rilevante sui costi operativi annuali. In particolare, ad oggi, l’attività di monitoraggio della rete mediante “pig” è svolta da SGI, sulla base delle frequenze sopra definite, con una rotazione annuale che consente di effettuare ogni anno l’ispezione di tratti di lunghezza simile (*omissis*). Ciò si traduce in un impatto economico uniforme sui costi operativi sostenuti nei vari anni del periodo di regolazione. Qualora sorgesse la necessità di incrementare la lunghezza della rete da sottoporre a sorveglianza “pig” ogni anno dovrebbe essere previsto un meccanismo tale da consentire il riconoscimento dei costi aggiuntivi che ne deriverebbero.

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

Pressione minima garantita ai punti di riconsegna

SGI condivide la proposta di registrare su base oraria i valori di pressione sui PDR e l’obbligo di adeguamento di ogni PDR a tale registrazione entro il 2017. Si segnala che l’introduzione di tale obbligo comporterà per il trasportatore la necessità di adeguare i propri sistemi al fine di renderli adeguati alla gestione di una quantità di dati notevolmente superiore, con conseguenti importanti investimenti sugli apparati di misura e informatici.

Un adeguato flusso dei dati potrà essere garantito attraverso l’installazione di sistemi di telelettura, che consentano il reperimento diretto dei dati da remoto, la loro gestione e successiva archiviazione nei sistemi informativi del trasportatore. Qualora non venisse introdotto l’obbligo, in capo ai clienti finali ed alle imprese distributrici, dell’installazione di apparecchiature per la teletrasmissione dei dati, tale attività potrebbe essere svolta dal trasportatore e i relativi investimenti potrebbero rientrare tra gli investimenti che possono beneficiare d’incentivazione, come proposto da SGI in occasione delle osservazioni inviate all’Autorità in merito al DCO 164-13 (upgrade tecnologico). Dovrà inoltre tenersi conto dei conseguenti costi di gestione incrementali che si verrebbero a determinare.

Trasporto di gas naturale tramite carro bombolaio nei casi diversi dalle emergenze di servizio



In merito al servizio di trasporto alternativo di gas tramite carro bombolaio, SGI ormai da alcuni anni opera secondo le modalità auspiccate dall'Autorità, pertanto ne condivide gli orientamenti. Resta chiaro che la fornitura alternativa attraverso carro bombolaio dovrà avvenire solo a fronte di interruzioni sulla rete del trasportatore (e non su reti a valle).

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?

Alla luce dei risultati emersi dall'indagine qualitativa sui livelli qualitativi delle imprese di trasporto di cui all'Appendice 2 del DCO, , che hanno evidenziato come nell'attuale periodo regolatorio non si siano verificati particolari disservizi, non condividiamo l'orientamento dell'Autorità ritenendo la modifica proposta di carattere non prioritario.

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.

Come già evidenziato nella risposta al quesito Q.3, attualmente SGI già svolge l'attività di organizzazione del carro bombolaio per le imprese di distribuzione che gestiscono *city gates*; di conseguenza non si prevedono significativi aumenti dei costi operativi correlati all'introduzione di questi obblighi.

Qualora, però, l'introduzione dell'obbligo di organizzazione del carro bombolaio in vece dei distributori comportasse un aumento non prevedibile delle richieste e/o dei costi operativi connessi a tali attività, vanno definite delle modalità per la pronta ammissione di tali costi emergenti fra quelli riconosciuti all'impresa 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 o formulare proposte integrative o alternative.

SGI non ritiene possano emergere particolari problemi di natura commerciale, poiché già attualmente SGI propone la propria disponibilità per l'organizzazione del carro bombolaio per i punti di riconsegna interconnessi con la rete di distribuzione. Nel caso di interventi su *city gates*, SGI rende nota al distributore e agli Utenti la propria disponibilità ad organizzare il carro bombolaio, tuttavia è il distributore ad esprimere il proprio assenso o meno.



Analogamente a quanto già avviene fra Utenti e Trasportatore, ai sensi dell'art. 16 della Delibera 141/09, SGI suggerisce che gli adempimenti informativi fra i soggetti coinvolti: Utenti, Trasportatore e imprese di distribuzione siano esplicitamente normati.

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

SGI concorda con gli orientamenti dell'Autorità tesi a semplificare il quadro di adempimenti qualitativi per fattispecie di carattere commerciale per le quali non si sia verificato il mancato rispetto degli standard specifici.

SGI tuttavia esprime perplessità circa la proposta di trasformare da generali a specifici gli standard relativi al tempo di accesso al sistema di trasporto e al tempo di risposta motivata a richieste scritte.

Per quanto concerne la trasformazione dello standard relativo al tempo di risposta motivata scritta, da generale a specifico, SGI ritiene che, dato l'ampio spettro delle casistiche potenzialmente rientranti all'interno dell'indicatore, lo stesso non possa essere considerato analogamente agli altri obiettivi di qualità commerciale per i quali è già stabilito uno standard specifico; pertanto SGI suggerisce che tali standard rimangano di carattere generale.

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 (2500€) possa essere applicabile al caso della qualità commerciale?

SGI non condivide l'orientamento dell'Autorità di innalzare l'importo dell'indennizzo automatico base. A tal proposito, osserviamo come l'indennizzo in oggetto ha intento essenzialmente segnaletico/sanzionatorio nei confronti delle imprese di trasporto non essendo commisurato al danno subito dall'utente.

Come, fra l'altro, argomentato dall'Autorità nell'Appendice 2 al DCO, le buone performances manifestate non fanno emergere la necessità di stimolare ulteriormente l'efficienza delle imprese di trasporto in questo campo.

Ci preme inoltre evidenziare, come una maggiorazione dell'indennizzo, se applicata indistintamente a imprese di trasporto di dimensioni molto diverse, si rivelerebbe molto più penalizzante per le piccole imprese e pressoché ininfluyente per il trasportatore di dimensioni maggiori, posto che, a



prescindere dalle performance registrate in passato, potrebbe sempre verificarsi il mancato rispetto di un livello specifico di qualità commerciale.

Per queste ragioni non condividiamo con la proposta di innalzare l'importo base dell'indennizzo mane proponiamo un aggiornamento in linea con l'inflazione.

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?

L'informazione nei confronti degli Utenti ci sembra importante e SGI continuerà a fornirla ai sensi della disciplina prevista dalla Delibera 141/09; riteniamo che l'impegno per la registrazione e comunicazione dei dati di durata del malfunzionamento di un applicativo informatico, anche per via della sporadicità degli eventi, sia trascurabile.

Per tale motivazione non abbiamo particolari osservazioni in merito all'orientamento espresso al riguardo dall'Autorità.