

Osservazioni di Eni S.p.A. – divisione gas & power al DCO 192/2013/R/GAS
**“Regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quarto
periodo di regolazione”**

San Donato Milanese, 10 giugno 2013

CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. (di seguito Eni), in qualità di utente del servizio di trasporto del gas naturale, al documento per la consultazione 192/2013/R/GAS (di seguito: DCO) con cui l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: AEEG o Autorità) formula le proposte relative alla regolazione degli aspetti legati alla qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quarto periodo di regolazione (2014 -2017).

La scrivente società condivide in linea generale gli orientamenti dell'Autorità e apprezza da un lato la sostanziale continuità che l'AEEG intende garantire con la regolazione vigente e, dall'altro, l'evoluzione che prospetta, con particolare riferimento:

- al miglioramento della sicurezza e di gestione delle emergenze di servizio di trasporto;
- al miglioramento in materia di continuità del servizio di trasporto;
- all'avvio dello sviluppo di strumenti di incentivazione al miglioramento del servizio erogato dai trasportatori basati sulla rilevazione e misura degli *output*;
- alla promozione di ulteriore efficienza nell'esecuzione delle prestazioni richieste dagli utenti.

In particolare si esprime apprezzamento riguardo alla proposta di affidare all'impresa di trasporto la responsabilità di organizzare l'eventuale trasporto alternativo di gas tramite il servizio dei carri bombolai, salva esplicita indicazione contraria da parte dell'utente.

Nel dettaglio si ritiene auspicabile che:

- nei casi di emergenze di servizio, al fine di garantire la continuità del servizio di trasporto, il trasportatore assuma la responsabilità di organizzare ed attivare il servizio di trasporto alternativo di gas naturale mediante carro bombolaio, sia sulla propria rete, sia presso un impianto gestito da un operatore terzo, quando ciò si renda necessario od opportuno per ragioni tecniche;
- che, nei casi diversi dalle emergenze di servizio:
 - l'impresa di trasporto comunichi la facoltà di avvalersi del 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*;
 - l'impresa di trasporto sia tenuta ad organizzare ed attivare il trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio sia sulla propria rete che presso gli impianti gestiti dai soggetti che si sono avvalsi di tale facoltà.

In analogia a quanto avviene per altre infrastrutture (ad esempio, per la distribuzione), la continuità del servizio di trasporto dovrebbe essere garantita dall'impresa che gestisce l'infrastruttura (nella fattispecie dall'Impresa di trasporto), che dovrebbe pertanto essere responsabile del servizio di trasporto alternativo non solo nei casi di interruzione del servizio per interventi manutentivi o di sviluppo programmati sulla propria rete, ma anche nei casi di emergenze di servizio.

La “*procedura operativa per l’organizzazione del servizio alternativo di fornitura di gas tramite carro bombolaio presso i punti di riconsegna allacciati alla rete Snam Rete Gas* (di seguito: Procedura) predisposta da Snam Rete Gas, e attualmente in vigore, prevede infatti la semplice messa a disposizione di accordi quadro con fornitori del servizio alternativo tramite “carro bombolaio”, lasciando quindi a soggetti terzi (quali committenti e gestori materiali) la responsabilità del servizio in tutte le sue fasi (conferimento dell’incarico, sottoscrizione del contratto, preparazione e supervisione dell’intervento, gestione delle conseguenti fatturazioni con i relativi rischi credito, ecc.).

Consapevoli che la soluzione sopra prospettata richiede un adeguamento del quadro normativo e regolatorio del trasporto, nonché adeguati interventi dal punto di vista tariffario e tecnico, nelle more dell’adozione di tali provvedimenti si segnala che è auspicabile una modifica dell’attuale Procedura, in particolare in relazione all’attivazione del servizio alternativo di trasporto tramite carro bombolaio presso i PdR del trasporto interconnessi a rete di distribuzione (c.d. *city gate*).

In particolare, in tali casi, si ritiene corretto che la richiesta di adesione e di attivazione del servizio venga formulata dall’impresa di distribuzione interessata (anziché dagli utenti del servizio di trasporto) e che la ripartizione dell’onere, qualora debba essere a carico degli utenti, avvenga ad opera dell’impresa di distribuzione tra i propri utenti sulla base delle previsioni contenute nel Codice di Rete per il servizio di Distribuzione Gas (CRDG).

Allo stato attuale le procedure di fatturazione e le modalità di ripartizione dei costi del servizio alternativo differiscono ingiustificatamente a seconda che tale servizio venga organizzato secondo la procedura definita da Snam Rete Gas oppure che l’impresa di distribuzione decida di organizzarlo autonomamente:

- nel caso di servizio organizzato secondo la procedura definita da Snam Rete Gas, il costo del servizio è assegnato (a seconda dei casi individuati dal Codice di Rete) agli utenti del servizio di trasporto o al trasportatore. Il costo del gas è ripartito tra gli utenti del servizio di trasporto in base alla loro nomina. Il criterio di ripartizione dei costi del gas utilizzato da Snam Rete Gas (ripartizione in proporzione alla nomina), può dare peraltro risultati che si discostano sensibilmente dal quantitativo di gas in relazione al quale ciascun utente del servizio di distribuzione abbia fruito del servizio. Costo del gas e, se del caso, costo del servizio, vengono successivamente fatturati agli utenti del servizio di distribuzione;
- nel caso di servizio organizzato autonomamente dall’Impresa di distribuzione, così come previsto dal CRDG, il costo del servizio è assegnato agli utenti del servizio di distribuzione e, nel caso in cui tale costo sia di competenza dell’impresa di trasporto, ricadrà sul trasportatore attraverso una serie di fatturazioni a ritroso. Il costo del gas è ripartito tra gli utenti del servizio di distribuzione in base all’allicato.

Il codice di rete tipo per la distribuzione del gas naturale disciplina già le modalità di erogazione del servizio sostitutivo di alimentazione in caso di mancata consegna del gas al Punto di Riconsegna (PdR) della rete di trasporto e le modalità di ripartizione degli oneri tra gli utenti del servizio di distribuzione.

Appare quindi inappropriato che la Procedura disciplini, nel caso di alimentazione dei *city gate*, le modalità di ripartizione degli oneri del servizio sostitutivo di fornitura tra gli utenti.

In tali casi, infatti, si ritiene corretto che qualora l'impresa di distribuzione si avvalga del servizio offerto da Snam Rete Gas, il servizio venga fatturato al distributore senza che l'impresa maggiore di trasporto provveda a trasmettere all'Impresa di distribuzione il modulo di ripartizione dei costi di cui all'Allegato 5 della Procedura. Si ritiene invece opportuno che il distributore proceda alla ripartizione dell'onere tra i propri Utenti in applicazione di quanto previsto nel codice di rete tipo per la distribuzione del gas. Ciò anche a motivo del fatto che, se così non fosse, la ripartizione degli oneri tra gli utenti avverrebbe, del tutto ingiustificatamente, sulla base di criteri differenti a seconda che il distributore, in totale autonomia, decida o meno di avvalersi del servizio offerto da Snam Rete Gas.

Potrebbe inoltre essere opportuno che l'applicazione della Procedura, che oggi si limita agli interventi programmati nell'ambito del piano mensile degli interventi di cui al paragrafo 4 del capitolo "Programmazione e gestione delle manutenzioni" del Codice di Rete di Snam Rete Gas, che comportano la sospensione della fornitura di gas a PdR interconnessi con gli impianti dei clienti finali e/o PdR interconnessi con reti di distribuzione, venga estesa, seppur con modalità semplificate per renderla più snella e veloce, ai casi di emergenza di servizio.

Spunto per la consultazione

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

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)?

Si condividono in linea generale gli orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto espressi dall'AEEG.

Per quanto riguarda le emergenze di servizio e l'organizzazione del servizio di trasporto alternativo di gas naturale mediante carro bombolaio si rimanda alla parte di osservazioni generali.

In relazione al tema dell'odorizzazione, pur condividendo di mantenere a carico del trasportatore la responsabilità di odorizzare il gas riconsegnato ai clienti finali allacciati direttamente alla rete di trasporto che ne facciano uso domestico e/o simile, tuttavia si ritiene necessario che venga definito in maniera univoca quali siano i clienti finali interessati.

Se infatti una definizione di uso domestico già esiste (per esempio all'articolo 2 del TIVG) non è chiaro cosa si debba intendere per uso "simile".

In tema di odorizzazione, inoltre, potrebbe essere previsto che come servizio aggiuntivo, laddove sussistano particolari esigenze da parte del cliente finale direttamente allacciato a rete di trasporto e le condizioni tecniche per farlo, l'utente possa richiedere al trasportatore l'odorizzazione del gas riconsegnato anche ai clienti finali che non facciano un uso domestico del gas e/o "simile".

Spunto per la consultazione

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

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?*

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.*

Si condividono gli orientamenti dell'AEEG in particolare con riferimento a:

- il tema della pressione minima garantita ai punti di riconsegna;
- l'introduzione di uno standard individuale di qualità sulla riduzione/interruzione della capacità nei punti di riconsegna a seguito di interventi manutentivi. Tuttavia, ad avviso di Eni, non dovrebbe essere previsto alcun tetto massimo all'indennizzo automatico. Si potrebbero inoltre prevedere opportuni coefficienti correttivi per effettuare il calcolo del tempo di riduzione/interruzione al fine di incentivare la realizzazione di interventi nei momenti/periodi ragionevolmente di minor utilizzo dell'infrastruttura e quindi con minori disagi per gli utenti;
- l'introduzione di uno standard individuale di qualità sul numero massimo di interruzioni della fornitura ai PdR. Anche in questo caso non si condivide la previsione di un tetto massimo all'indennizzo automatico, né in relazione al numero massimo di interruzioni indennizzabili.

Si ritiene infine che l'indennizzo automatico sia trattenibile dall'utente del servizio che potrà riconoscerlo ai propri clienti sulla base di eventuali previsioni contrattuali.

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.*

Si rimanda alle considerazioni generali

Spunto per la consultazione

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

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?*

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 linea di principio "convertire" livelli generici di qualità o il semplice monitoraggio da parte dell'AEEG in standard individuali di qualità, con conseguente riconoscimento di indennizzi automatici nei confronti degli utenti per i quali il trasportatore non abbia rispettato lo

standard previsto, introduce un ulteriore incentivo per il trasportatore al rispetto degli standard.

In tal senso è indubbio che un incremento del valore dell'indennizzo automatico rappresenti un ulteriore stimolo affinché il trasportatore offra un servizio nel rispetto degli standard di qualità. Per questo motivo, tenuto conto dell'orientamento dell'Autorità, l'indennizzo base potrebbe essere quantificato in 2'500 euro.

Ovviamente, i maggiori oneri eventualmente sostenuti per il riconoscimento di indennizzi automatici agli utenti non dovranno essere recuperati tramite le tariffe di trasporto.

Tuttavia, si evidenzia che per talune tipologie di standard, ci si riferisce in particolar modo ai tempi di risposta a richieste degli utenti di cui al paragrafo 8 del DCO, un livello eccessivamente alto dell'indennizzo automatico potrebbe incentivare un comportamento opportunistico da parte di taluni utenti con il rischio che ciò vada a discapito della qualità del servizio offerto agli utenti che invece mantengono un comportamento responsabile e diligente. A titolo esemplificativo, un utente che formuli strumentalmente molteplici richieste scritte all'impresa di trasporto per rallentarne l'operato nella speranza che da ciò possa ricavarne gli indennizzi automatici, rischia di far tardare le risposte motivate anche agli utenti che abbiano formulato richieste correttamente.

San Donato Milanese, 10 giugno 2013