

***Regolamento della qualità del  
servizio di trasporto del gas naturale  
per il IV periodo di regolazione -  
DCO 192-13***

**Osservazioni ANIGAS**

***Milano, 12 giugno 2013***

## **PREMESSA**

Anigas presenta le proprie osservazioni al DCO 192/2013/R/gas (di seguito DCO) con cui l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito Autorità) ha posto in consultazione i propri orientamenti in materia di regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il IV periodo di regolazione (2014-2017).

## **OSSERVAZIONI GENERALI**

Anigas condivide in termini generali gli obiettivi espressi dall'Autorità nel DCO finalizzati al miglioramento della sicurezza e continuità del servizio di trasporto del gas naturale, nonché alla semplificazione della regolazione degli standard di qualità commerciale.

Con riferimento alle proposte, Anigas rileva la necessità di procedere alla declinazione di alcuni elementi generali identificati nel DCO (e sui quali si dà di seguito una prima valutazione) solo a valle di opportuni approfondimenti da parte di un tavolo tecnico, composto da tutti gli operatori coinvolti.

Anigas auspica infine una maggiore programmazione degli interventi dell'Autorità che comportano modifiche sui sistemi informativi del trasportatore (e/o degli operatori infrastrutturali), al fine di tenere in considerazione le necessarie tempistiche di recepimento per la definizione e lo sviluppo dei sistemi da parte di tutti gli operatori coinvolti.

## SPUNTI DI CONSULTAZIONE

### Sicurezza servizio trasporto

***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"?***

#### *Protezione catodica*

Anigas condivide l'introduzione dei due obblighi di servizio in materia di protezione catodica, sia la previsione di completamento della messa in protezione catodica efficace della rete di trasporto, sia la previsione di progressiva messa in servizio di sistemi di telesorveglianza delle misure del potenziale di protezione catodica.

Con riferimento alla definizione di rete "non protetta catodicamente" e "telelettura dei punti di misura" si segnala l'opportunità di prevedere l'allineamento con quanto previsto dalla normativa tecnica e dalle Linee Guida APCE in materia, onde evitare l'introduzione di ambiguità interpretative.

#### *Ispezione e sorveglianza*

Relativamente alle previsioni di ispezione della rete mediante "pig", Anigas condivide l'introduzione di un obbligo di monitoraggio annuo minimo della rete, ma al contempo segnala l'inapplicabilità di tale modalità ispettiva alla totalità della rete per motivi sia di carattere tecnico che di carattere operativo.

La metodologia ispettiva mediante "pig", infatti, è subordinata a specifiche caratteristiche e condizioni impiantistiche della rete (e.g.: curve con raggio minimo superiore a 3DN, presenza di trappole per lancio/ricevimento "pig"), nonché a condizioni di esercizio specifiche (portata della condotta che consenta velocità adeguate del "pig" all'interno della medesima).

Per quanto sopra e in linea con la legislazione italiana in materia e con le migliori prassi operative adottate a livello nazionale, si propone di introdurre: i) la definizione di rete ispezionabile con "pig" e, laddove l'Autorità lo ritenesse necessario, ii) l'obbligo di

monitoraggio di detta rete con frequenza non inferiore alla decennale o comunque coerente con le esigenze sottese.

*Emergenze di servizio: trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolai*

Anigas rileva la necessità di approfondire i profili tecnici e giuridici sottesi alla revisione dell'attuale procedura operativa per l'organizzazione dei carri bombolai, in ottica di miglioramento della medesima.

Nell'immediato, invece, ai fini di conseguire da subito una semplificazione delle relative procedure, Anigas propone di:

- superare il coinvolgimento dell'UdB nella decisione sull'attivazione dell'alimentazione sostitutiva presso i PdR interconnessi con il sistema di distribuzione, lasciando direttamente all'impresa di distribuzione la decisione e l'attivazione del carro bombolaio;
- modificare gli attuali criteri di ripartizione dei costi del servizio alternativo dei carri bombolai eventualmente attivato dall'impresa di distribuzione a seguito di interruzioni sulla rete di trasporto a monte.

In particolare, si potrebbe prevedere che gli oneri relativi al servizio alternativo dei carri bombolai siano ripartiti direttamente 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 luogo del criterio di ripartizione in proporzione alla *“nomina degli UdB”* attualmente previsto.

Ciò al fine di garantire una ripartizione dei costi in misura proporzionale al servizio fruito dai soggetti, cicli di fatturazione tra soggetti che hanno dei rapporti commerciali in essere, nonché evitare eventuali penalizzazioni degli UdB che nominano correttamente nei giorni del servizio sostitutivo. A tal fine, l'attuale Allegato 5 della procedura dovrebbe essere trasmesso dal RdB con le informazioni relative ai quantitativi di gas immessi nell'impianto di distribuzione di competenza di ciascun UdD, così come risulta a valle della chiusura della sessione di bilanciamento mensile di cui al TISG (Testo Integrato Settlement Gas).

L'attuale procedura potrebbe essere estesa anche ai casi di emergenza, prevedendo che a inizio anno termico si svolgano i necessari flussi informativi (riferimenti da contattare ect) presso i soggetti interessati, al fine di agevolare la pronta attivazione del servizio alternativo del carro bombolaio da parte del titolare dell'impianto.

### *Odorizzazione*

Vista l'importanza che riveste l'odorizzazione del gas riconsegnato per usi domestici e/o similari in termini di sicurezza, Anigas ritiene condivisibile la proposta formulata nel DCO in tema di odorizzazione del gas.

Tuttavia si ritiene necessario chiarire in modo univoco l'ambito di applicazione delle previste disposizioni in tema di obblighi di odorizzazione per clienti finali allacciati direttamente alla rete di trasporto, specificando i clienti finali destinatari del servizio di odorizzazione sulla base dei Codici ATECO, considerati quali indicatori delle attività economiche assimilabili ad usi domestici.

### **Continuità del servizio di trasporto**

***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.***

***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.***

### *Pressione minima garantita*

Considerata l'esiguità del numero di casi di mancato rispetto della pressione minima garantita negli ultimi due anni, si ritiene opportuno, prima di prevedere eventualmente l'obbligo alla registrazione della pressione su base oraria per ogni PdR, eseguire preliminarmente una valutazione dei costi/benefici che tale previsione avrebbe per il sistema.

### *Trasporto alternativo nei casi diversi dalle emergenze di servizio*

Si rimanda a quanto osservato con riferimento al trasporto alternativo per i casi di emergenze di servizio.

### *Standard individuale riduzione/interruzione capacità*

Anigas condivide l'orientamento dell'Autorità di affiancare la disciplina degli indennizzi automatici allo standard individuale sulla riduzione/interruzione della capacità nei punti di riconsegna a seguito di interventi manutentivi.

Si propone, tuttavia, che tale indennizzo sia pari a quello già previsto dal Codice di Rete al paragrafo 3.3 del capitolo 14. In particolare, ai sensi del Codice di Rete gli UdB hanno già diritto alla riduzione – *pro quota e pro rata temporis*- del corrispettivo di capacità nel caso di indisponibilità della capacità di trasporto oltre uno specifico numero di giorni di interruzione/riduzione (numero diverso a seconda che si tratti di un Punto di Entry o di riconsegna).

### *Standard individuale numero massimo interruzioni nei PdR*

Anigas condivide la proposta di individuare uno standard individuale sul numero massimo di interruzioni della fornitura nei PdR ma al contempo segnala l'esigenza di una chiara e univoca precisazione delle fattispecie di interruzione in forza della quali l'impresa di trasporto sarebbe passibile del pagamento dell'indennizzo automatico.

### **Qualità commerciale**

***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?***

#### *Rimozione di due livelli specifici*

Anigas condivide la proposta dell'Autorità di non assoggettare più a standard specifici le prestazioni relative alla comunicazione di documentazione non idonea alla cessazione di capacità e al tempo di risposta motivata per le richieste di modifica della pressione minima contrattuale.

#### *Trasformazione standard al tempo di accesso al sistema*

Anigas ritiene condivisibile trasformare lo standard generale attualmente previsto per il tempo massimo relativo alla preventivazione per la realizzazione di nuovi punti o per il potenziamento di punti esistenti in specifico. Tuttavia, si rileva la necessità di escludere dal computo i preventivi per la realizzazione di allacciamenti di complessità maggiore, così come accade nella distribuzione con la distinzione fra lavori semplici e complessi.

Si condivide inoltre la proposta di introdurre un obbligo di registrazione e comunicazione del numero dei preventivi per la realizzazione di nuovi punti o per il potenziamento di punti esistenti accettati da parte dei richiedenti.

#### *Aggiornamento dell'importo dell'indennizzo automatico*

In linea generale si osserva che un incremento del valore dell'indennizzo automatico rappresenta un ulteriore stimolo affinché il trasportatore offra un servizio nel rispetto degli standard di qualità, laddove effettivamente vi siano apprezzabili margini di

miglioramento. Diversamente, l'aumento dell'incentivo, non potendo incidere sul miglioramento del servizio, risulterebbe inutile allo scopo.

A questo proposito, l'esiguità degli indennizzi verificatisi negli ultimi due anni (cfr DCO) mostra che l'attuale dimensionamento dell'incentivo risulta già efficace nello stimolare le imprese di trasporto nel dare seguito alle richieste degli utenti con efficienza.

Si evidenzia d'altro canto 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 in maniera diligente.