

Osservazioni e proposte di Sorgenia S.p.A.

al documento per la consultazione

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

diffuso dall'Autorità per l'energia elettrica ed il gas in data 9 maggio 2013

Milano, 10 giugno 2013



Osservazioni di carattere generale:

In generale, condividiamo l'obiettivo di migliorare la tutela degli utenti del servizio di trasporto, soprattutto attraverso l'introduzione di standard specifici ed indennizzi automatici, nella convinzione che la qualità del servizio del trasportatore comporti una maggiore efficienza nel sistema gas che si traduce in un servizio offerto al cliente finale più efficiente e ad un minor prezzo.

Tuttavia, riteniamo opportuno che l'Autorità proceda con una generale revisione degli indicatori utilizzati per la definizione degli standard in tema di qualità commerciale del servizio di trasporto, alla luce dell'evoluzione sia delle modalità di gestione di alcuni aspetti inerenti l'erogazione del servizio di trasporto (ad esempio, l'utilizzo di portali per l'inserimento e la gestione delle richieste di cessione e trasferimento della capacità di trasporto) e sia della normativa connessa (TISG), con particolare riferimento alle attività svolte dall'Impresa Maggiore di Trasporto. In particolare, con riferimento alle prestazioni soggette ad indennizzo automatico, elencate nella Tavola A4.2, riteniamo necessario che si introducano le seguenti modifiche:

- *Tempo di comunicazione agli utenti di documentazione non idonea alla cessione di capacità e Tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità:* considerato che con l'Impresa Maggiore di Trasporto le attività di trasferimento e cessione della capacità di trasporto vengono gestite tramite portale, tali indicatori possono essere ricondotti solamente all'attività svolta dalle imprese di trasporto minori. Riteniamo dunque opportuno che vengano introdotti due nuovi indicatori riferiti al tempo di comunicazione agli utenti degli esiti dei trasferimenti e delle cessioni e che vengano anticipate le tempistiche di messa a disposizione di tali esiti rispetto a quanto attualmente previsto¹;
- Riteniamo necessario che venga introdotto un nuovo indicatore inerente il tempo di pubblicazione da parte del Responsabile del Bilanciamento dei dati di cui all'articolo 26 del TISG (bilancio di trasporto).

Sempre in tema di tempistiche inerenti i vari servizi per il conferimento e la gestione della capacità di trasporto messi a disposizione dall'Impresa Maggiore di Trasporto, approfittiamo di questa sede per sottolineare la necessità di una generale modifica delle tempistiche attualmente previste dal Codice di Rete. Infatti, a seguito della messa a disposizione del portale per la gestione delle capacità (trasferimenti, cessioni, subentri, conferimenti) che consente di snellire i diversi processi e di standardizzare lo scambio dei dati, sarebbe auspicabile un generale "rilassamento" dei vincoli temporali ad oggi previsti sui differenti servizi, spostandoli il più possibile verso la fine del mese, in modo tale da lasciare agli utenti del trasporto dei margini di correzione di eventuali errori che si possono presentare in altri processi lungo la filiera².

¹ In particolare, riteniamo opportuno che gli esiti vengano comunicati dopo due giorni lavorativi dal caricamento della richiesta a portale per quanto riguarda sia i trasferimenti che le cessioni di capacità, in modo tale da permettere agli shippers di avere visione della propria capacità disponibile non a ridosso della fine del mese e di poter svolgere correttamente le attività previste per la mappature commerciali.

² A titolo esemplificativo, sarebbe opportuno che le richieste di conferimento ad anno termico avviato (c. d. richiesta di incremento di capacità), che attualmente devono essere caricate a portale entro il 7° giorno lavorativo del mese M-1, si potessero effettuare il più possibile a ridosso della fine del mese, in modo da consentire agli utenti del trasporto di adeguare le capacità avendo a disposizione il maggior numero di dati a consuntivo.

Risposte ai quesiti:

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)?

NA.

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.

Sorgenia concorda con gli standard proposti all'interno del documento, al fine di incrementare l'efficienza dell'impresa di trasporto in relazione a manutenzioni o disservizi da essa controllabili.

Tuttavia riteniamo opportuno che gli indennizzi siano riferiti non all'anno solare ma all'anno termico (in modo tale da superare possibili criticità per quegli shippers che non sono più presenti sui punti di riconsegna interessati dalle interruzioni/riduzioni) e che vengano erogati entro il 31 dicembre del medesimo anno cui si riferiscono le interruzioni/riduzioni della capacità di trasporto.

Chiediamo inoltre che l'Autorità provveda a specificare se gli interventi di ripristino successivi ad emergenze di servizio (rif. Par. 3.2.4 Capitolo 14 del Codice di Rete di Snam Rete Gas) rientrano tra le "interruzioni senza adeguato preavviso" di cui al punto 5.8.

Per quanto riguarda il dimensionamento dell'indennizzo automatico, riteniamo che l'entità dell'indennizzo erogabile dovrebbe tenere in considerazione almeno tre variabili: a) l'entità della riduzione (riduzioni di limitata proporzione possono comportare poco disagio anche in periodi di alto utilizzo della capacità.

Per quanto riguarda invece le richieste di reintegro di capacità, le tempistiche previste ad oggi dall'impresa Maggiore di Trasporto risultano essere incompatibili con la pubblicazione sul portale da parte di Snam rete Gas delle richieste di trasferimento passivo: nel caso in cui gli shippers subentranti non inviano agli shipper uscenti la copia dei trasferimenti passivi, non può essere possibile per questi ultimi poter richiedere i reintegri di capacità necessari. Sarebbe dunque necessario che anche le tempistiche per le richieste di reintegro vengano spostate a ridosso della fine del mese M-1, compatibilmente con la comunicazione degli esiti dei trasferimenti di capacità.

Mentre riduzioni consistenti determinano un alto disagio anche durante il periodo estivo); b) il periodo nel quale avviene la riduzione (ad esempio nei periodi di erogazione e “di spalla” le riduzioni possono comportare grave disagio); c) il tempo di preavviso (il disagio è tanto maggiore quanto è minore il tempo di preavviso fra la comunicazione della riduzione ed il suo inizio).

Concordiamo anche con la possibilità per l’utente del trasporto di trattenere l’indennizzo automatico. A tale proposito, per quanto riguarda la futura valutazione da parte dell’Autorità di meccanismi per trasferire gli indennizzi ai “clienti finali sottesi a city gate” effettivamente coinvolti nelle interruzioni, intendiamo sottolineare come, considerata la possibile doppia valenza di tale termine (società di vendita e cliente finale a valle del city gate), avrebbe senso trasferire l’indennizzo solamente all’eventuale società di vendita sottesa (che può sostenere dei costi per la fornitura alternativa che sono difficilmente ribaltabili sia a monte che a valle), mentre risulta a nostro parere difficile, se non praticamente impossibile, poter trasferire l’indennizzo ad ogni cliente finale presente a valle del punto di riconsegna interessato

Concordiamo con la possibilità di applicare gli standard anche con riferimento ad interruzioni della fornitura riconducibili ad eventi non pienamente controllabili dal trasportatore.

In tema di trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio nei casi diversi dalle emergenze di servizio, concordiamo con la proposta di imporre al trasportatore l’organizzazione e l’attivazione di tale servizio e chiediamo che la comunicazione della facoltà di avvalersi di tale servizio venga inviata alle imprese di distribuzione e agli utenti del servizio di trasporto solamente per conoscenza (con la sola eccezione del caso di coinvolgimento di punti diretti), in quanto non direttamente coinvolti nella gestione del servizio, ma comunque interessati ad essere a conoscenza di quanto succede alla fornitura ai clienti finali.

Inoltre, riteniamo opportuno che si valuti l’introduzione di regole per incentivare l’impresa di trasporto a minimizzare i costi sia del servizio dei carri bombolai sia del gas utilizzato per la fornitura ai clienti finali. Essendo un costo passante per l’impresa di trasporto, questa non avrebbe infatti nessun incentivo naturale alla minimizzazione dei costi.

Si ritiene auspicabile prevedere alcuni mutamenti normativi per quanto riguarda le manutenzioni programmate ai punti di consegna della rete di trasporto. All’interno del Codice di Rete il capitolo 14 prevede che la richiesta di riprogrammazione sia consentita unicamente nel caso in cui la stessa venga avanzata da parte di Utenti rappresentativi di almeno il 50% della capacità conferita presso il Punto di Riconsegna. Riteniamo opportuno che qualsiasi titolare di capacità conferita presso un Punto di Riconsegna abbia la facoltà di chiedere al trasportatore una riprogrammazione delle manutenzioni programmate, soprattutto quando queste sono programmate in periodi dell’anno termico ad alto utilizzo di capacità di trasporto.

Inoltre, sarebbe a nostro parere necessario che non solo i piani degli interventi programmati sulla rete nazionale, ma anche gli interventi/riduzioni dovuti ad emergenze di servizio sui punti di ingresso della rete (e sulle infrastrutture di adduzione a monte degli stessi, con un impatto sulle importazioni nel sistema nazionale) siano resi noti, oltre che ai singoli shipper direttamente interessati, a tutti gli shippers attraverso una pubblicazione sul sito di Snam Rete Gas, in ragione delle potenziali implicazioni che tali interventi possono avere in termini di formazione dei prezzi di mercato.

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?

Si ritiene auspicabile che l'impresa di trasporto possa pubblicare in formato Excel le associazioni fra i punti di riconsegna della rete di trasporto e degli impianti di distribuzione a valle con relativo codice impianto. Tali informazioni sono infatti ad oggi rintracciabili solo sui siti internet dei distributori. Recuperare queste associazioni determina rilevanti oneri amministrativi in capo agli utenti del trasporto, in considerazione anche del fatto che non tutti i distributori adempiono a tale obbligo di pubblicazione.

Condividiamo l'applicabilità dell'importo minimo proposto in relazione allo standard sul numero massimo di interruzioni della fornitura nei PdR anche al caso di mancato rispetto da parte del trasportatore degli standard sulla qualità commerciale e chiediamo che venga reso esplicito che, in generale, gli indennizzi corrisposti dalle imprese di trasporto agli utenti non vadano a confluire tra i costi riconosciuti ai trasportatori per la determinazione delle tariffe di trasporto per l'anno successivo.

Proprio al fine di promuovere una sempre maggiore efficienza dell'impresa di trasporto nel dare seguito alle richieste degli utenti e considerando i nuovi sistemi messi a disposizione dall'Impresa Maggiore di Trasporto per lo svolgimento delle attività introdotte a partire da gennaio 2013 dalla normativa sul *settlement* (TISG), riteniamo opportuno che la registrazione dei dati di "durata del malfunzionamento di un applicativo informatico" venga mantenuta e monitorata.