



# SNAM RETE GAS

---

OSSERVAZIONI AL  
DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE  
n. 192/2013/R/Gas DEL 9 MAGGIO 2013

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

-

*Documento per la consultazione  
nell'ambito del procedimento avviato con la deliberazione  
7 febbraio 2013, 45/2013/R/gas”*

**10 giugno 2013**

## **INDICE**

<b>1. CONSIDERAZIONI GENERALI .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OSSERVAZIONI SULLA PROPOSTA DELL'AUTORITÀ .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 ORIENTAMENTI IN MATERIA DI SICUREZZA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>5</b>
2.1.1 Protezione catodica.....	6
2.1.2 Ispezione e sorveglianza.....	8
2.1.3 Emergenze di servizio .....	9
2.1.4 Odorizzazione del gas.....	12
<b>2.2 ORIENTAMENTI IN MATERIA DI CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE.....</b>	<b>13</b>
<b>2.3 ORIENTAMENTI IN MATERIA DI QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO .....</b>	<b>17</b>

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione recante “Regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quarto periodo di regolazione”, (DCO 192/2013/R/GAS), predisposto dall’Autorità per l’energia elettrica e il gas (di seguito: l’Autorità) in data 9 maggio 2013 nell’ambito del procedimento avviato con la deliberazione 7 febbraio 2013, 45/2013/R/gas. Vengono di seguito evidenziate le principali considerazioni sui temi oggetto di consultazione, rimandando ai paragrafi successivi le osservazioni puntuali ai quesiti posti nel documento.

Con riferimento al tema della sicurezza, si comprende la volontà dell’Autorità di promuovere un miglioramento degli standard adottati dagli operatori di trasporto (in particolare, in materia di protezione catodica, ispezionabilità della rete ed odorizzazione), ai fini della maggior tutela del Sistema e dei consumatori. Si evidenzia tuttavia la necessità che le disposizioni eventualmente introdotte nell’ambito della regolazione della qualità del servizio non superino la legislazione nazionale in materia di sicurezza e rimangano altresì allineate con le specifiche tecniche nazionali/internazionali adottate in materia, quali quelle definite da comitati tecnici nell’ambito di organismi di normazione internazionali (ISO, CEN, ecc.) e nazionali (UNI, CIG, APCE, ecc.) e da comitati tecnici di enti di ricerca specifici di settore (GERG, EPRG, ecc.). Una differente definizione, ovvero rilevazione, degli aspetti di sicurezza rispetto alla normativa di riferimento si andrebbe a sovrapporre alle misure in vigore, con il rischio di generare ambiguità e contraddizioni che potrebbero depotenziarne l’efficacia ovvero impedirne l’applicabilità.

In relazione all’obbligo di ispezione della rete tramite ‘pig’ proposto nel documento, si evidenzia la necessità di riferire tale obbligo esclusivamente alla rete ispezionabile con tale strumentazione, in linea con le disposizioni e la prassi in materia, considerato che tale modalità di ispezione è tecnicamente ed operativamente eseguibile su tratti di rete con determinate caratteristiche e non all’intera rete di trasporto.

In tema di odorizzazione del gas naturale, si concorda con il principio di provvedere all’odorizzazione secondo quanto previsto dalla legislazione e normativa tecnica vigente in materia. Al fine di consentire una puntuale applicazione delle disposizioni vigenti, si ritiene necessario fare riferimento ai codici ATECO per l’individuazione dei

clienti finali le cui attività economiche sono assimilabili a usi domestici, come peraltro confermato dal Ministero dello Sviluppo Economico (comunicazione in data 8 agosto 2012).

Con riferimento al tema della continuità del servizio, la proposta dell'Autorità di porre in capo al Trasportatore la responsabilità dell'attivazione del servizio alternativo tramite carro bombolaio, sia in occasione dei lavori di manutenzione che in caso di emergenze di servizio, non si ritiene percorribile. Richiamando in proposito anche quanto osservato nelle precedenti consultazioni in materia, l'attivazione di un 'servizio di trasporto alternativo' mediante carri bombolai sulla rete di trasporto di Snam Rete Gas non è tecnicamente sostenibile, in quanto gli impianti sulla rete di trasporto non sono di norma progettati per l'allacciamento di carri; l'attivazione del servizio a valle del sistema di trasporto, invece, si connoterebbe come un 'servizio di fornitura alternativa' presso impianti di terzi (i.e.: presso la cabina REMI di proprietà del cliente finale ovvero dell'impresa di distribuzione), la cui responsabilità non può che essere attribuita al proprietario dell'impianto e al soggetto deputato alla fornitura del gas.

Il significativo utilizzo della procedura (cfr. successivo paragrafo 2.1.3) resa disponibile da Snam Rete Gas ai fini dell'organizzazione della fornitura di gas naturale mediante carri bombolai da parte del soggetto interessato (Utente/Cliente/Impresa di distribuzione) dimostra l'efficacia della stessa come supporto agli operatori ai fini del pronto reperimento del servizio di fornitura a mezzo carro bombolaio, a condizioni trasparenti e con standard garantiti di sicurezza e qualità del servizio. Inoltre, sulla base delle indicazioni degli uffici dell'Autorità degli scorsi mesi, la scrivente Società si è già resa promotrice, nei confronti delle Associazioni di categoria, di una estensione della procedura anche ai casi di interruzioni non programmate nei piani di intervento, comprese le emergenze di servizio, prevedendo per tali fattispecie una semplificazione dei passaggi procedurali ai fini di consentire il tempestivo intervento su decisione del proprietario dell'impianto.

Alla luce di quanto sopra, comprendendo la volontà dell'Autorità di pervenire alla soluzione più efficace a salvaguardia del sistema e ai fini di consentire la migliore applicabilità nonché l'efficacia delle misure, si propone di mantenere le attuali disposizioni, che pongono in capo all'Utente la decisione dell'attivazione del servizio di fornitura alternativo (in base agli accordi commerciali di fornitura) presso i Clienti Finali, prevedendo che, presso le interconnessioni con il sistema di distribuzione, la decisione

nonché l'attivazione del carro sia demandata direttamente all'impresa di distribuzione (sulla base degli obblighi di servizio pubblico e delle flessibilità alternative per l'alimentazione della propria rete). La Società conferma la massima disponibilità a rendere disponibili le procedure di supporto predisposte ai fini dell'organizzazione dei carri bombolai, con estensione alle emergenze di servizio.

In relazione ai costi del servizio si ritiene opportuno mantenere l'attuale struttura che, in linea con la declinazione del servizio di trasporto e con il relativo sistema tariffario, prevede che il costo del servizio sia a carico degli Utenti, fatta eccezione per casi di potenziamenti, allacciamenti, riverse da terzi, per i quali tale costo -esclusa naturalmente la *commodity*- è posto a carico del trasporto.

Relativamente alle proposte in materia di pressione minima garantita ai Punti di Riconsegna, non si ritiene condivisibile l'introduzione di obblighi di registrazione/comunicazione delle pressioni su base oraria presso la totalità dei punti di riconsegna. Considerata l'esiguità dei casi di mancato rispetto di tale pressione (2 segnalazioni negli ultimi 3 anni) e tenuto conto dei costi che il sistema dovrebbe sostenere per l'adeguamento degli impianti, a fronte di benefici marginali in termini di miglioramento del monitoraggio dei livelli di pressione, non si ritiene utile procedere in tal senso.

Con riferimento alle proposte dell'Autorità che prevedono l'introduzione di indennizzi automatici a carico del trasportatore in relazione alle interruzioni per manutenzione presso i Punti di Riconsegna si evidenzia, anche a fronte dei dati forniti, che una tale misura non costituirebbe un ulteriore incentivo al rispetto di uno standard garantito di continuità del servizio, bensì si configurerebbe come un risarcimento connesso alla mancata erogazione del servizio di trasporto, la cui disciplina viene puntualmente definita nel Codice di Rete.

Con riferimento al tema della qualità commerciale, si osserva come il rispetto degli standard generali di qualità, nonché l'esiguità del numero di indennizzi automatici corrisposti nel periodo 2010-2012 per i casi di mancato rispetto dei livelli specifici di qualità, dimostrino l'efficacia delle misure adottate dall'Autorità nonché l'efficienza del Trasportatore nel rispetto delle stesse. Pertanto, un innalzamento dell'importo attualmente previsto per gli indennizzi automatici già normati si configurerebbe come una misura eccessivamente onerosa considerato che non potrebbe generare ulteriore

efficienza presso il Trasportatore; l'eventuale incremento del numero delle attività sottoposte ad indennizzo renderebbe tale misura ulteriormente penalizzante.

Si evidenzia infine la necessità di rivedere le previsioni relative ad alcuni livelli specifici oggi in vigore. In particolare, si segnala la necessità di sospendere, per valutazione ed eventuale revisione da parte dell'Autorità, l'attuale livello specifico relativo al tempo di risposta alle richieste di revisione della contabilità del gas trasportato (oggi pari a due giorni lavorativi), stanti le disposizioni in materia di *settlement* introdotte dallo scorso gennaio con la deliberazione 229/2012/R/gas e il significativo incremento del numero di richieste oggetto di gestione (da circa 30 richieste/anno a oltre un migliaio/mese). Considerato inoltre che la numerosità delle richieste è ascrivibile a un numero esiguo di Utenti, si propone di integrare la disciplina degli indennizzi automatici introducendo opportune misure volte a disincentivare eventuali comportamenti opportunistici da parte degli operatori rispetto alle misure di tutela declinate dal Regolatore.

## 2. OSSERVAZIONI SULLA PROPOSTA DELL'AUTORITÀ

### 2.1 Orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto

#### **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)?

In linea generale, richiamando anche quanto già evidenziato nell'ambito delle precedenti consultazioni in materia<sup>1</sup>, si segnala la necessità di allineare ogni disposizione afferente gli aspetti relativi alla sicurezza alla specifica legislazione nazionale elencata nel documento di consultazione in oggetto. Una differente definizione, ovvero rilevazione, di aspetti di sicurezza rispetto a tale normativa si andrebbe a sovrapporre alle norme vigenti, con il rischio di generare ambiguità/contraddizioni che potrebbero depotenziarne l'efficacia ovvero comportarne l'inapplicabilità.

E' già stato osservato nelle precedenti consultazioni, come in altri paesi dell'Unione Europea e negli Stati Uniti d'America (e non ultimo come applicato dalla stessa Autorità nella regolazione del settore elettrico) il tema della sicurezza sia demandato alla legislazione nazionale e gestito separatamente dal perimetro oggetto di regolamentazione. Pur ritenendo tale *modus* la soluzione più idonea alla gestione del tema della sicurezza, comprendendo la volontà dell'Autorità di monitorare gli operatori per verificare l'adeguato recepimento delle norme nazionali in materia di sicurezza, si ritiene condivisibile che vengano disciplinati obblighi di comunicazione ed eventualmente obblighi di servizio in materia di sicurezza, purché ogni disposizione eventualmente introdotta non superi le norme nazionali e tenga debitamente conto anche delle prassi internazionali adottate in materia, derivate dall'esperienza pluridecennale degli operatori infrastrutturali, pena l'inapplicabilità delle disposizioni stesse.

<sup>1</sup> Risposte alle consultazioni dell'Autorità nell'ambito del procedimento avviato con Delibera dell'AEEG n.15/06: 12 febbraio 2007, Prot. SVICOM/390; 21 dicembre 2007, Prot. SVICOM/3307, 13 luglio 2009, Prot. SVICOM/BUSDE/1980

Alla luce di quanto sopra, le proposte dell'Autorità finalizzate al miglioramento della sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale si ritengono condivisibili nella misura di seguito descritta.

### **2.1.1 Protezione catodica**

#### Protezione catodica efficace

L'introduzione dell'obbligo di servizio (descritto al paragrafo 4.4, lettera a, del documento di consultazione in oggetto) finalizzato alla messa in protezione catodica efficace, entro un termine definito, del 100% delle reti in acciaio non protette catodicamente in esercizio al 31 dicembre 2012 (salvo, naturalmente, le esclusioni previste dalla normativa vigente) si ritiene condivisibile, in coerenza con il Decreto 17 aprile 2008 "*Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8*", a condizione che la definizione di 'condotte non protette catodicamente' sia esplicitata e allineata alla definizione prevista dalla normativa vigente.

Infatti, in base alle Linee Guida APCE richiamate dall'Autorità, che normano la specifica materia, la rete in acciaio si intende "non protetta catodicamente" quando si verifica una delle due seguenti condizioni alternative:

- non è applicata la protezione catodica a corrente impressa o con anodi galvanici, oppure
- l'indicatore di efficacia della protezione catodica  $K_T$ <sup>2</sup> ha espresso valori inferiori a una determinata soglia ( $K_T < 60$ ) nei due anni precedenti a quello di riferimento; in altre parole la protezione catodica è risultata non efficace per due anni consecutivi.

Alla luce di quanto sopra esposto, per poter consentire l'allineamento e il confronto dei dati con le disposizioni tecniche richiamate, l'obbligo di servizio proposto dall'Autorità dovrebbe essere specificamente rivolto alle reti alle quali non è applicata la protezione catodica e alle reti con protezione catodica non efficace per un periodo di almeno 2 anni consecutivi.

A tal proposito, si evidenzia che il RQTG in vigore<sup>3</sup> (comma 11.2, c.) prevede un obbligo di registrazione e comunicazione '*dell'acciaio non protetto catodicamente*,

---

<sup>2</sup> Cfr. Linee guida APCE "Metodologia di valutazione dell'efficacia dei sistemi di protezione catodica della rete di trasporto del gas naturale", par. 6.

<sup>3</sup> Allegato A alla deliberazione ARG/gas/141/09.



*comprensivo dell'acciaio in protezione catodica non efficace'* che, non distinguendo tra acciaio al quale non è applicata la protezione catodica e 'acciaio in protezione catodica non efficace', suggerisce erroneamente che le tratte per le quali si sia verificata nell'anno di riferimento della raccolta dati la non efficacia della protezione catodica siano da considerarsi come non protette catodicamente. Si ritiene pertanto opportuno allineare le definizioni utilizzate nel RQTG alla normativa APCE, disponendo la distinzione dei casi di:

- acciaio al quale non è applicata la protezione catodica ;
- acciaio in protezione catodica non efficace

Si propone pertanto di modificare l'attuale obbligo di registrazione e comunicazione, distinguendo tra i due casi precedenti e specificando, per l'acciaio in protezione catodica non efficace, se tale condizione sia relativa al solo anno precedente a quello di riferimento oppure ad un periodo di due anni consecutivi.

Fermo restando quanto previsto dalle Linee Guida, si suggerisce che APCE, in via migliorativa, aggiorni le stesse prevedendo che per le reti con protezione catodica 'non efficace' (ossia con indice  $K_T < 60$  per due anni consecutivi precedenti a quello di riferimento), il trasportatore entro l'anno di rilevazione (il terzo anno) sia tenuto a mettere in atto le azioni necessarie per il ripristino dell'efficacia della protezione catodica.

### Telesorveglianza

L'introduzione dell'obbligo di servizio finalizzato a realizzare, entro un orizzonte temporale predefinito, la telesorveglianza in continuo delle misure del potenziale di protezione catodica sul 90% dei punti di misura previsti dalla normativa tecnica in vigore (cfr. par. 4.4, lettera b, del documento di consultazione), si ritiene condivisibile.

Al fine di evitare ogni ambiguità sull'interpretazione dei dati forniti all'Autorità ai sensi delle disposizioni in materia di qualità del servizio, si precisa che il riferimento per la valutazione dell'indicatore sopra descritto non potrà essere il numero totale dei punti 'selezionati per la misura del potenziale di protezione catodica' di cui al comma 11.3, lettera d, della RQTG (pari a 34.429 nel 2011; cfr. DCO 192/13, Appendice 2, Tavola A2.2), in quanto tale numero è comprensivo di punti ulteriori a quelli previsti dalla normativa UNI 11094 per il telecontrollo<sup>4</sup>. La citata norma UNI, nonché le Linee Guida

<sup>4</sup> Ai sensi del comma 11.3, lettera d, della RQTG, si comunica annualmente all'Autorità il numero totale dei punti selezionati per la misura del potenziale di protezione catodica suddividendo tra punti nei quali la misura è effettuata in continuo e trasmessa mediante telecontrollo e punti nei quali la misura non è effettuata in continuo.

APCE ricordate nel documento di consultazione, prevedono, per la verifica dell'efficacia della protezione catodica, l'utilizzo alternativo della telesorveglianza o del rilievo in loco con operatore: nel caso in cui si adotti la telesorveglianza per ogni sistema devono obbligatoriamente essere sottoposti a telecontrollo solamente specifiche tipologie di punti (i.e.: impianti di protezione catodica, impianti di drenaggio, collegamenti con strutture di terzi, attraversamenti ferroviari e punti di misura caratteristici).

Alla luce di quanto sopra, onde evitare possibili ambiguità interpretative e incongruenze con la normativa vigente, si suggerisce di considerare ai fini della valutazione della *performance* relativa alla telesorveglianza della protezione catodica la percentuale dei sistemi di protezione catodica tele-sorvegliati, calcolata sul totale dei sistemi di protezione catodica esistenti sulla rete di trasporto.

### **2.1.2 Ispezione e sorveglianza**

Relativamente al tema dell'ispezione e della sorveglianza delle reti, l'introduzione di un obbligo di monitoraggio annuo minimo della rete mediante *pig* tale da consentire l'ispezione dell'intera rete di trasporto in un determinato numero di anni, non si ritiene percorribile.

A tale riguardo si richiama quanto già evidenziato nelle precedenti consultazioni in materia <sup>5</sup>, ossia che la rete di trasporto non è ispezionabile nella sua interezza con tale tecnica di indagine, per motivi sia tecnici che operativi. L'applicabilità dell'ispezione tramite *pig* è infatti subordinata alla sussistenza delle seguenti condizioni tecnico-operative minime:

- condizioni impiantistiche: installazione di trappole, valvole a passaggio pieno, curve con raggio minimo di curvatura pari ad almeno 3 D, stacchi con barre di guida;
- condizioni operative: disponibilità di una portata minima sul tratto che consenta una adeguata velocità del *pig* per la corretta registrazione dei dati (tra 1 e 4 m/s).

Tenuto conto di quanto sopra, si evidenzia che le norme nazionali in materia, peraltro in linea con la prassi internazionale, prevedono che l'ispezione interna con *pig* sia effettuata su reti di grande diametro e ad alta pressione<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Cfr nota 1

<sup>6</sup> Il DM 17 aprile 2008 prescrive che "di norma, tutti i metanodotti di prima specie aventi diametro nominale maggiore o uguale a 400 mm e una lunghezza superiore a 35 km, debbano essere realizzati in modo da consentire le ispezioni con apparati di ispezione interna delle condotte"

Alla luce di quanto sopra, le proposte dell'Autorità relative all'introduzione di obblighi di ispezione della rete di trasporto mediante *pig* intelligente si ritengono condivisibili nei limiti dell'applicabilità tecnica della misura. Nello spirito dell'obiettivo delineato dall'Autorità di garanzia della sicurezza del trasporto, si ritiene percorribile la definizione di obblighi di registrazione e comunicazione in relazione ai km di reti ispezionabili/ispezionati, prevedendo la definizione di "rete ispezionabile con *pig*" come insieme delle tratte della rete sulle quali sussistono le condizioni tecniche ed operative indispensabili per l'ispezione con *pig*, in linea con la normativa vigente.

Laddove l'Autorità intenda comunque introdurre obblighi in merito alla frequenza di ispezione, si propone di introdurre una frequenza minima di dieci anni per l'ispezione con *pig* della intera rete ispezionabile. A questo proposito, non si ritiene invece condivisibile l'introduzione di un obbligo di monitoraggio annuo minimo della rete ispezionabile mediante *pig*: tale obbligo infatti non consentirebbe alla Società di trasporto di pianificare in maniera efficiente le attività di ispezione.

Per le medesime motivazioni esposte sopra si ritiene tecnicamente non percorribile, nonché superflua alla luce di quanto illustrato al paragrafo precedente in merito alla protezione catodica, l'introduzione dell'obbligo di ispezionare tramite *pig* il 100% della rete non protetta catodicamente negli anni 2014 e 2015.

### **2.1.3 Emergenze di servizio**

In merito al tema delle emergenze di servizio, la proposta dell'Autorità di prevedere *'che l'impresa di trasporto al fine di garantire che il ripristino dell'esercizio avvenga in condizioni di sicurezza, nel tempo più breve possibile e nel modo più efficiente, si assuma la responsabilità di organizzare ed attivare il servizio il trasporto alternativo sia sulla propria rete che presso un impianto gestito da un operatore terzo'*, non si ritiene condivisibile. La misura proposta, oltre a presentare profili di criticità di tipo legale e tecnico tali da non consentirne la percorribilità, non si ritiene possa realizzare gli obiettivi descritti dall'Autorità di assicurare condizioni di maggiore sicurezza, ovvero maggiore efficienza in ordine a tempi e modi di intervento.

Con riferimento alla percorribilità tecnica dell'attivazione del servizio, richiamando quanto già evidenziato nelle precedenti consultazioni in materia<sup>1</sup>, si evidenzia che

l'organizzazione di un 'servizio di trasporto alternativo' mediante carri bombolai sulla rete di trasporto di Snam Rete Gas risulta tecnicamente non sostenibile, in quanto gli impianti di Snam Rete Gas di norma non sono progettati per l'allacciamento di carri, nè dispongono di una logistica idonea all'accesso al sito (le infrastrutture di trasporto sono spesso ubicate in aree lontane dai centri abitati e prive di collegamenti adeguati a consentire accesso, stazionamento e movimentazione di carri bombolai). Inoltre, l'alimentazione attraverso un unico punto a monte di più Punti di Riconsegna può risultare incompatibile, in termini di volumi e portate necessari, con le potenzialità dei carri e degli impianti di preriscaldamento e decompressione, con conseguente necessità di un'alimentazione distribuita su più punti di ingresso variamente dislocati a valle della rete di trasporto. Per quanto sopra, l'Impresa non può effettuare il servizio sul proprio sistema.

Per contro, l'impiantistica presente presso le cabine REMI, a valle della rete di trasporto, è predisposta per consentire l'alimentazione tramite carro bombolaio, tenuto conto anche degli aspetti riguardanti la sicurezza. Ma in tal caso un intervento effettuato dal Trasportatore si connoterebbe come servizio di 'fornitura alternativa di gas' tramite carri bombolai presso l'impianto di un terzo, pertanto non sostenibile in termini di responsabilità.

L'organizzazione del servizio di fornitura mediante carro bombolaio da parte del trasportatore porrebbe inoltre in capo a quest'ultimo la responsabilità di aspetti fuori dal controllo del trasportatore stesso, anche alla luce delle disposizioni di cui al decreto 81/08 in materia di salute e sicurezza. L'assunzione di responsabilità non può infatti prescindere dalla specifica e completa conoscenza dell'impiantistica e della rete a valle del Punto di Riconsegna ovvero delle caratteristiche e peculiarità di gestione del processo produttivo dell'attività del Cliente Finale; detta assunzione di responsabilità non può che ricadere, ai fini della sicurezza, in capo al Titolare/Gestore dell'impianto interconnesso con la rete di trasporto.

Per quanto sopra, non risulta applicabile porre in capo all'Impresa di trasporto la responsabilità dell'alimentazione attraverso carro bombolaio presso l'impianto di un soggetto terzo.

Si evidenzia che in ogni caso l'attivazione del servizio effettuata dall'impresa di trasporto non comporterebbe alcun miglioramento né in termini di sicurezza (di competenza del titolare dell'impianto), né in termini di efficienza (di competenza

dell'Utente/cliente/titolare dell'impianto): l'operatore di trasporto infatti non dispone delle informazioni necessarie per la corretta programmazione del servizio di fornitura alternativo quali, ad esempio, la conoscenza delle caratteristiche del processo produttivo e le flessibilità di gestione operativa dell'impianto di valle (riduzione/sospensione dei processi produttivi, utilizzo di una fonte di alimentazione alternativa, chiusura di utenze interrompibili, etc.): tali flessibilità, qualora non opportunamente adottate, determinerebbero una gestione inefficiente del servizio di fornitura alternativa e una maggiore onerosità per il sistema. L'inefficienza sarebbe tanto più evidente in caso di emergenza, dove le maggiori risorse del Trasportatore devono concentrarsi sulla rete di trasporto ai fini della sua tempestiva risoluzione.

Ai fini di ottemperare alle disposizioni della deliberazione 141/09, dal 2010 la Società ha reso disponibile, mediante apposita procedura sul proprio sito Internet, un servizio volto a supportare e facilitare l'attivazione della fornitura di gas naturale mediante carri bombolai da parte del soggetto interessato (Utente/Cliente/Impresa di distribuzione), con modalità e termini di adesione unitamente alle condizioni contrattuali e ai prezzi del servizio definiti con le Associazioni di categoria.

Dai dati rilevati nel periodo di applicazione della Procedura<sup>7</sup> (febbraio 2011 - maggio 2013), sui 778 Punti di Riconsegna coinvolti per i quali i soggetti interessati hanno attivato un servizio di fornitura con carro bombolaio<sup>8</sup>, emerge un significativo livello di adesione al servizio organizzato da Snam Rete Gas (57%). Tale evidenza dimostra l'efficacia della Procedura come supporto agli operatori ai fini del superamento delle problematiche evidenziate dagli utenti negli scorsi anni, legate alla difficoltà di reperimento di informazioni sulla disponibilità sul territorio di fornitori del servizio alternativo di fornitura tramite carri bombolai, allo scarso potere contrattuale nei confronti dei fornitori ovvero alla tempestività e qualità di intervento.

Inoltre, a seguito alle indicazioni degli uffici dell'Autorità dei mesi scorsi, la Società si è già resa promotrice, nei confronti delle Associazioni di categoria (Federmetano ed Assogasmetano), di una estensione della procedura anche a tutti i casi di interruzioni non programmate nei piani di intervento, comprese le interruzioni dovute a emergenze di servizio, prevedendo per tali fattispecie una semplificazione dei passaggi procedurali ai fini di consentire il tempestivo intervento su decisione del proprietario dell'impianto.

---

<sup>7</sup> Disponibile dal febbraio 2011

<sup>8</sup> Nei restanti casi di intervento (789, circa il 50 % del totale dei punti interessati da intervento) non è stato attivato un servizio di fornitura alternativo. .

Alla luce di quanto sopra, fermo restando che l'Impresa di trasporto non può assumere la responsabilità dell'effettuazione del servizio alternativo di fornitura tramite carro bombolaio per i motivi sopra esposti, ai fini di consentire la migliore applicabilità nonché l'efficacia delle misure e sulla base dell'esperienza maturata nel periodo di applicazione della Procedura, si propone di:

- a) mantenere le attuali disposizioni in relazione ai Punti di Riconsegna presso clienti finali direttamente interconnessi con la rete di trasporto, che demandano all'Utente la decisione in merito all'attivazione del carro in base agli accordi contrattuali di fornitura sottostanti con il Cliente Finale (e a quest'ultimo l'attivazione); e di
- b) modificare le disposizioni in relazione ai Punti di Riconsegna presso gli impianti di distribuzione, prevedendo che presso tali punti la decisione nonché l'attivazione del carro sia demandata direttamente all'impresa di distribuzione ai sensi del Codice di Distribuzione Tipo (Capitolo 8, paragrafo 8.2.8), sulla base degli obblighi di servizio pubblico e delle flessibilità alternative per l'alimentazione della propria rete.

La Società conferma la disponibilità a mantenere in vigore le procedure di supporto ai fini dell'organizzazione dei carri bombolai, prevedendone l'eventuale estensione ai casi di emergenza, come sopra descritto.

Infine, in quanto non qualificabile come 'servizio di trasporto alternativo' (bensì come 'servizio alternativo di fornitura'), l'organizzazione dello stesso e i relativi oneri non possono che ricadere sui soggetti responsabili del servizio di fornitura. Pertanto, in relazione ai costi del servizio si ritiene opportuno mantenere l'attuale struttura che, in linea con la declinazione del servizio e del relativo sistema tariffario, prevede che l'onere del costo del servizio -esclusa la *commodity*- sia posta a carico del Trasportatore (e riconosciuta in tariffa) solo nei casi di potenziamenti allacciamenti, rivalse da terzi.

#### **2.1.4 Odorizzazione del gas**

Con riferimento al tema dell'odorizzazione, si ritiene condivisibile la proposta di registrazione e comunicazione annuale all'Autorità dei dati e delle informazioni relative all'odorizzazione dei Clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto con usi domestici e/o similari del gas.

Al fine di consentire la migliore applicabilità della proposta, si suggerisce di chiarire l'ambito di applicazione delle disposizioni in tema di odorizzazione facendo strettamente riferimento a quanto previsto dalla legislazione vigente in materia ed in particolare a quanto confermato dal Ministero dello Sviluppo Economico con lettera in data 8 agosto 2012<sup>9</sup>, nella quale viene declinata la definizione di clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto con usi civili del gas come i clienti finali le cui attività economiche sono assimilabili a usi domestici, facendo riferimento *'alle attività correlate ai seguenti codici ATECO:*

- 1) 55: *Alloggio (comprendente gli alberghi e i villaggi turistici)*
- 2) 56: *Attività dei servizi di ristorazione (comprendente i Catering per eventi e le Mense)*
- 3) 85: *Istruzione (comprendente l'istruzione secondaria e l'istruzione universitaria)*
- 4) 86: *Assistenza sanitaria (comprendente gli Ospedali e le case di cura generici)*
- 5) 87: *Servizi di assistenza sociale residenziale*
- 6) 88: *Assistenza sociale non residenziale*
- 7) 94: *Attività di organizzazioni associative (comprendenti le organizzazioni religiose)'*

## 2.2 Orientamenti in materia di continuità del servizio di trasporto del gas naturale

### **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.

**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

<sup>9</sup> Comunicazione del Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per l'Energia, Direzione generale



*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 ai Punti di Riconsegna

L'introduzione di un obbligo di adeguamento di tutti gli impianti REMI alla registrazione della pressione su base oraria al fine di garantire il rispetto della pressione minima garantita entro il 2017, non si ritiene condivisibile.

La rilevazione della pressione presso i Punti di Riconsegna della rete di trasporto è una funzione disponibile solo in numero limitato di casi. Snam Rete Gas, al fine di garantire la continuità di esercizio in sicurezza della rete, con particolare riferimento alla Rete Regionale, da anni ha realizzato un efficace sistema di monitoraggio delle pressioni a copertura di tutti i punti rappresentativi della rete stessa ove risulti più significativo l'effetto delle perdite di carico derivanti dalla movimentazione del gas e in grado quindi di evidenziare eventuali condizioni anomale di esercizio. Il sistema implementato monitora approssimativamente 1.300 punti di cui circa 950 negli impianti Snam Rete Gas in corrispondenza dei Punti di Riconsegna ed i restanti negli impianti di riduzione che alimentano tali reti; il monitoraggio è operato dalla sala controllo del Dispacciamento. Le misure di pressione registrate in loco presso le cabine REMI di proprietà dei Clienti Finali / Imprese di Distribuzione, invece, sono rilevate nella maggioranza dei casi a valle dell'impianto di riduzione e dunque non sono utili per gli scopi proposti.

Si sottolinea che il mancato rispetto della pressione minima garantita contrattualmente, non rappresenta un fenomeno statisticamente rilevante, come evidenziato dal numero esiguo dei relativi reclami (2 reclami negli ultimi 3 anni, su di un totale di circa 7000 Punti di Riconsegna), nonostante il contemporaneo verificarsi di eventi critici per il sistema gas da un punto di vista climatico e di approvvigionamento<sup>10</sup>.

Rileva evidenziare inoltre che, poiché la pressione minima contrattuale di riconsegna garantita da Snam Rete Gas è superiore alla pressione effettiva di utilizzo delle imprese di Distribuzione e Clienti finali direttamente allacciati (di norma, 5 bar o

---

per la sicurezza dell'approvvigionamento in data 8 agosto 2012 (Prot. MISE 0016113).

<sup>10</sup> Interruzione importazione Nord Europa (Transitgas) 2010, emergenza climatica Febbraio 2012, interruzione importazione Libia (2011 – 2012).



inferiori), cali della pressione in rete a livelli tali da causare il blocco degli impianti di riduzione sono eventi con probabilità di accadimento trascurabile nell'esercizio della rete di trasporto.

Si evidenzia che l'estensione del sistema di monitoraggio delle pressioni a tutti i Punti di Riconsegna proposta dall'Autorità, oltre a presentare problematiche di tipo logistico, correlate alla mancanza di disponibilità di spazi per l'installazione delle apparecchiature di rilevazione ed acquisizione dati, sia legate alla trasmissione dei dati, comporterebbe l'adozione di un progetto di investimento valutabile nell'ordine di oltre 80 milioni di euro, cui sarebbero connessi costi operativi emergenti di circa 10/15 milioni di euro/anno. Nell'ottica di fornire una più solida base statistica per effettuare le opportune valutazioni, si propone di integrare le informazioni già oggi oggetto di registrazione e comunicazione all'Autorità per i casi di mancato rispetto del valore della pressione minima garantita presso i Punti di Riconsegna, con informazioni relative ad eventuali reclami presentati dagli Utenti riferiti a problematiche riconducibili al mancato rispetto della pressione.

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

Con riferimento al tema dei carri bombolai si rimanda alle considerazioni riportate in premessa e al precedente paragrafo 2.1.3.

#### Standard individuale sulla riduzione/interruzione della capacità nei Punti di Riconsegna a seguito di interventi manutentivi

In relazione all'introduzione di uno standard individuale sulla riduzione/interruzione della capacità nei Punti di Riconsegna a seguito di interventi manutentivi, non si ritiene condivisibile l'introduzione di un livello specifico con relativo indennizzo automatico, applicato ad interruzioni che superano il periodo di 3 giorni equivalenti a capacità intera, ulteriore a quanto già previsto in merito nel Codice di Rete. Si evidenzia infatti che il Codice già prevede che all'Utente in tali casi non sia applicato il corrispettivo di trasporto (proporzionalmente alla riduzione effettiva dei quantitativi di gas trasportati), sui giorni in eccesso rispetto al citato periodo. L'introduzione di un indennizzo automatico in aggiunta a quanto già previsto dal Codice di rete costituirebbe una

penalizzazione eccessiva e ingiustificata, alla luce del fatto che verrebbe sottoposta ad indennizzo una mancata prestazione di fatto già non corrisposta dall'Utente.

#### Standard individuale sul numero massimo di interruzioni della fornitura nei Punti di Riconsegna

Con riferimento all'introduzione di un indicatore relativo al numero massimo annuo di interruzioni che uno stesso Punto di Riconsegna può subire, si ritiene che tale misura sia parzialmente condivisibile.

In particolare, si ritiene condivisibile che l'Autorità introduca uno standard individuale, cui sia associato un indennizzo, per i casi di interventi senza un adeguato preavviso e per cause attribuibili al Trasportatore, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza dell'impresa di trasporto in relazione a manutenzioni o disservizi da essa controllabili, (come dichiarato al punto 5.11 del documento di consultazione). A tal proposito si ritiene che debbano essere escluse dal computo delle interruzioni tutte le interruzioni dovute a cause non dipendenti/non controllabili dal trasportatore. Si propone pertanto che tra le 'cause non dipendenti dal Trasportatore' siano compresi tutti gli eventi naturali (quali, a titolo esemplificativo, movimenti franosi del terreno, etc), anche laddove non sia stata invocata una causa di Forza maggiore.

Alla luce di quanto sopra esposto, al fine di individuare con precisione il perimetro di applicazione dello standard sopra descritto, si propone di esprimere il numero di interruzioni per Punto di Riconsegna al netto di:

- interruzioni dovute ad emergenze di servizio per cause non imputabili all'impresa di trasporto;
- interruzioni senza adeguato preavviso per cause non imputabili all'impresa di trasporto;
- interruzioni con adeguato preavviso;
- interruzioni previste dalle condizioni contrattuali di interrompibilità.

Il dimensionamento dell'indennizzo dovrebbe essere effettuato in modo da costituire un incentivo al rispetto di uno standard garantito, evitando l'eccessiva onerosità che qualificherebbe tale ammontare come un risarcimento connesso alla mancata erogazione del servizio di trasporto, la cui disciplina è già puntualmente definita nel Codice di Rete: su tale base si ritiene necessario che l'algoritmo proposto dall'Autorità per la definizione del corrispettivo sia dimensionato, almeno in prima applicazione, con

coefficienti più bassi rispetto a quelli proposti, per evitare l'eccessiva penalizzazione. Per le medesime ragioni (soglia minima eccessivamente penalizzante) si ritiene non opportuna l'introduzione di soglie minime sull'importo dell'indennizzo.

Si condivide infine che sia previsto un tetto massimo alle interruzioni indennizzabili, non superiore al numero di 3/anno.

## 2.3 Orientamenti in materia di qualità commerciale del servizio di trasporto

### ***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?

### Rimozione di due livelli specifici

Si condivide la proposta di eliminare gli standard specifici inerenti la comunicazione di documentazione non idonea alla cessione di capacità e il tempo di risposta motivata a richieste scritte di modifica della pressione minima contrattuale, dato l'esiguo numero di tali prestazioni avutesi negli anni 2010 – 2012 e il rispetto dei termini previsti con ampio margine. Per le stesse motivazioni si propone di eliminare anche il livello specifico relativo al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per i trasferimenti di capacità.

Si evidenzia con l'occasione la necessità di rivedere le previsioni relative ad alcuni livelli specifici oggi in vigore. In particolare, si segnala la necessità di sospendere, per valutazione ed eventuale revisione, l'attuale livello specifico relativo al tempo di risposta alle richieste di revisione della contabilità del gas trasportato, stanti le nuove modalità di redazione del bilancio introdotte a partire dal 1° gennaio 2013 con la

deliberazione 229/2012/R/gas. Come risulta anche dai dati trasmessi all'Autorità ai sensi della citata deliberazione<sup>11</sup>, anche per effetto delle nuove disposizioni introdotte dal gennaio 2013, le richieste di verifica pervenute dagli Utenti nei primi mesi dell'anno hanno subito un incremento esponenziale tale da non rendere applicabile lo standard sopra citato<sup>12</sup> (150 richieste per il bilancio di gennaio 2013, 1118 richieste per il mese di febbraio 2013, contro un massimo di 30 richieste/anno registrate nei precedenti esercizi). L'evidenza riportata da un lato dimostra l'impossibilità del rispetto dello standard, dall'altro potrebbe far presumere un utilizzo opportunistico da parte di alcuni Utenti delle misure di tutela declinate dal Regolatore (909 delle 1118 richieste per il mese di febbraio pervengono da 1 Utente; tutte le richieste sono state respinte).

A fronte di quanto sopra evidenziato, si propone di sospendere l'applicazione del livello specifico sin dal gennaio 2013, prevedendo che l'impresa di trasporto registri e comunichi all'Autorità le richieste di revisione ricevute ed i relativi tempi di risposta a partire dallo stesso mese, in modo da consentire all'Autorità di individuare il più idoneo livello dell'indicatore in relazione al nuovo processo introdotto dalla deliberazione sopra citata.

Si propone inoltre di integrare le disposizioni attualmente in vigore relative ai livelli specifici di qualità, introducendo misure volte a disincentivare comportamenti opportunistici da parte degli Utenti e ad attribuire eventuali maggiori oneri gestionali legati all'attività di verifica direttamente al soggetto che l'ha generata. In analogia alle previsioni del Codice di Rete in relazione ad altri servizi, si propone che laddove a seguito della verifica la richiesta dell'Utente si riveli non fondata, l'Utente riconoscerà all'impresa di trasporto un ammontare a *forfait*, definito sulla base del costo della gestione della verifica.

#### Trasformazione dello standard relativo al tempo di accesso al sistema di trasporto da generale a specifico

La proposta dell'Autorità in merito alla trasformazione dello standard generale relativo al tempo di accesso al sistema di trasporto in uno standard specifico non si ritiene condivisibile.

Il tempo effettivo medio di invio di un preventivo finalizzato all'allacciamento/accesso al sistema di trasporto, infatti, non tiene conto della specificità degli allacciamenti la cui

---

<sup>11</sup> Comunicazione in data 31 maggio 2013, Ns rif. AFFREG/ Prot. 175.

<sup>12</sup> Ai sensi della RQTG, comma 34.1, l'impresa di trasporto trasmette risposta debitamente motivata entro 2 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta di revisione della contabilità del gas trasportato.

fattibilità tecnica risulta particolarmente complessa e la cui preventivazione può richiedere pertanto tempi più lunghi rispetto al tempo medio nonché del limite di 40 giorni previsto dal livello generale. Qualora l'Autorità intendesse trasformare l'attuale livello generale in un livello specifico dovrebbero essere esclusi dal conteggio gli allacciamenti di maggiore complessità, che tuttavia risultano difficilmente definibili a priori.

Si propone pertanto di mantenere, per il prossimo periodo regolatorio, l'attuale standard generale, affiancando a tale standard un obbligo per il Trasportatore di registrazione e comunicazione all'Autorità del numero di giorni effettivi per la predisposizione di ciascuna offerta, in modo da fornire all'Autorità nel corso del prossimo periodo regolatorio una base oggettiva di valutazione della reale necessità di trasformazione dello standard da generale a specifico.

Si condivide infine la proposta dell'Autorità 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 emessi dall'impresa di trasporto e accettati da parte dei richiedenti.

#### Trasformazione dello standard relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte degli utenti da generale a specifico

Non si condivide la proposta dell'Autorità di trasformare il tempo medio effettivo di risposta motivata a richieste scritte da parte degli utenti diverse da quelle previste agli articoli 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 e 27 del RQTG da standard generale a specifico, in quanto si ritiene che le richieste di informazioni da parte degli utenti sulle tematiche di maggior rilievo sono già sottoposte dalla RQTG a livello specifico. Le richieste non riconducibili a tali tematiche inoltre sono estremamente variegate dal punto di vista dei contenuti e della rilevanza della tematica trattata, comprendendo in larga parte anche richieste non pertinenti il servizio di trasporto e/o di minima rilevanza ai fini del servizio. Si evidenzia in proposito come, a prescindere da valutazioni sulla minore rilevanza delle richieste in discussione, la Società abbia in ogni caso provveduto al rispetto dello standard.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene pertanto che la fattispecie delle richieste generiche debba continuare ad essere monitorata con modalità meno stringenti rispetto a quella previste per le tematiche prioritarie, confermando l'attuale standard generale.

Laddove l'Autorità lo ritenesse necessario, al fine di verificare che gli ambiti rilevanti per gli Utenti siano stati correttamente e esaustivamente censiti e sottoposti ad un livello specifico di servizio, ad integrazione della disciplina attuale, si propone di registrare e comunicare annualmente all'Autorità l'elenco delle richieste generiche ricevute, classificate in base all'ambito cui fanno riferimento.

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

Con riferimento all'aggiornamento dell'importo dell'indennizzo automatico, la proposta dell'Autorità non si ritiene condivisibile.

Infatti, vista l'esiguità del numero degli indennizzi corrisposti negli anni 2010 e 2011 relativamente al mancato rispetto dei livelli specifici, si ritiene che tale importo sia sufficientemente incentivante nello stimolare la massima efficienza da parte delle imprese di trasporto. Inoltre l'aumento del valore dell'indennizzo si ritiene ulteriormente penalizzante considerato che le proposte dell'Autorità delineate nel documento di consultazione determinano un incremento del numero delle attività sottoposte ad indennizzo.

Si coglie, infine, l'occasione per proporre all'Autorità di prevedere un'unica scadenza per l'erogazione degli indennizzi, comune a tutte le fattispecie di prestazioni, al fine di semplificare e rendere più efficienti gli aspetti gestionali. Tale scadenza potrebbe essere fissata al 30 giugno dell'anno successivo a quello cui si riferiscono le prestazioni oggetto di indennizzo, come proposto dall'Autorità al paragrafo 5.5, lettera e, del documento di consultazione.

#### Obblighi di comunicazione

Si condivide la proposta dell'Autorità di modificare da semestrale ad annuale la cadenza di comunicazione della data di messa a disposizione degli utenti della contabilità del gas trasportato al fine di semplificare gli aspetti correlati agli obblighi di comunicazione concernenti la qualità commerciale del trasporto.