

Milano, 10 giugno 2013

Spett.le
Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas
Piazza Cavour, 5
20121 – Milano

Alla c.a. Unità Qualità del Servizio e Monitoraggio – Ing. Ferruccio Villa

Prot: 0131

Oggetto: Risposta di Infrastrutture Trasporto Gas Spa alla consultazione DCO
192/2013/R/Gas.

Infrastrutture Trasporto Gas S.p.A, con sede in Milano, Via Santa Maria Valle,
3, in persona del Direttore Generale, Ing. Ezio Nini allega alla presente le
osservazioni generali e risposte ai criteri proposti dall'Autorità per Energia
Elettrica e Gas espressi nel DCO 192/2013/R/Gas.

Cordiali Saluti



Infrastrutture Trasporto Gas Spa
Direttore Generale
Ing. Ezio Nini

Premessa

Infrastrutture Trasporto Gas Spa (di seguito anche “ITG” o “Operatore”) accoglie con estremo favore l’invito rivolto dall’Autorità per l’Energia Elettrica e il Gas (di seguito anche “AEEG” o “Autorità”) ai soggetti interessati, imprese di trasporto ed associazioni di categoria, finalizzato alla predisposizione di osservazioni sui punti proposti nel DCO 192/2013/R/Gas. (di seguito anche “Documento di Consultazione”).

L’Autorità ha precisato che in materia di sicurezza, continuità e qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale per il quarto periodo di regolazione, si debba tener in conto oltre ai dati resi disponibili per il biennio 2010-2011¹ degli obiettivi declinati nella Deliberazione 45/2013/R/gas come di seguito richiamati :

- a) introdurre principi di maggiore selettività nell’incentivazione dei nuovi investimenti, al fine di focalizzare gli incentivi sulle infrastrutture strategiche per il sistema del gas naturale;
- b) introdurre meccanismi di regolazione che inducano gli operatori a incrementare la propria efficienza nella realizzazione di nuovi investimenti;
- c) assicurare la coerenza dei criteri di regolazione tariffaria con la disciplina in fase di evoluzione in materia di determinazione dei criteri tecnico-economici di allacciamento alle reti di trasporto;
- d) di avviare lo sviluppo di strumenti di incentivazione al miglioramento del servizio erogato basati sulla rilevazione e misura degli output;
- e) di semplificare la regolazione della qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale, promuovendo ulteriormente l’efficienza nell’esecuzione delle prestazioni richieste dagli utenti.

In considerazione di ciò, con la presente, ITG intende fornire le proprie osservazioni sugli orientamenti prospettati.

Cogliamo l’occasione, anche in questa sede, nel ricordare che la rete di ITG ha caratteristiche particolari dissimili da quelle degli altri operatori (gestori o proprietari) attivi esclusivamente sulla rete regionale in esercizio in Italia. Tale

¹ A questo proposito si evidenzia sin d’ora che come reso noto nel Documento di Consultazione, i dati relativi al 2012 sono stati consegnati dalle due principali imprese di trasporto alla fine del marzo 2013 e sono ancora in fase di elaborazione presso gli uffici dell’Autorità

unicità deriva non solo dalla circostanza che si tratta di metanodotto di 1° specie facente parte della Rete Nazionale, ma anche che l'infrastruttura di ITG costituisce un collegamento, non magliato, con l'Entry Point di Cavarzere, e che dunque al fuori servizio dell'infrastruttura consegue il fuori servizio del Terminale di Rigassificazione di Rovigo, a cui l'Entry Point è asservito.

Gli standard qualitativi richiamati nel Documento di Consultazione sono pertanto già attuati dall'Operatore, che anzi ha sviluppato prassi operative di eccellenza come ad esempio il calcolo del "line pack" in tempo reale.

OSSERVAZIONI

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

Con riferimento agli orientamenti espressi da codesta Autorità in tema di sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale, di seguito le osservazioni espresse dall'Operatore con riferimento ai singoli punti proposti.

a) Protezione catodica delle reti in acciaio

ITG condivide la posizione espressa da codesta Autorità in tema di obblighi di messa in protezione catodica e relativa telesorveglianza soprattutto con riferimento alla Rete Nazionale.

Per quanto concerne l'applicabilità degli obblighi prospettati per la Rete Regionale, ITG non manifesta alcuna osservazione in merito.

b) Ispezione e sorveglianza delle reti

ITG concorda concettualmente come l'estensione dell'ispezione interna dell'intera Rete Nazionale e Regionale tramite veicoli ispettivi denominati "PIG" sia propedeutica ad una conduzione in sicurezza dei metanodotti da parte del gestore. Si ritiene opportuno evidenziare altresì che solo una parte della rete ad oggi esistente è ispezionabile tramite PIG, pertanto l'adeguamento della restante porzione di rete dovrà essere sottoposta ad una mirata analisi al fine di individuare sia il rapporto benefici/costi nonché le tempistiche di implementazione.

Si osserva che la disciplina degli obblighi di monitoraggio non può prescindere anche da fattori legati: (i) al momento della vita operativa dell'infrastruttura differenziando l'avviamento dal normale esercizio e il fine vita utile (ii) al contesto ambientale in cui è sita l'infrastruttura ovvero, caratteristiche morfologiche del territorio (*on-shore, orografia, off-shore, etc*); (iii) la necessità

di monitoraggio di fenomeni di deperimento/danneggiamento del gasdotto rilevati in precedenti ispezioni .

c) Emergenze di servizio

ITG condivide la posizione espressa dall'AEEG in tema di gestione delle emergenze di servizio messa in sicurezza della rete e garanzia di continuità del servizio offerto dai trasportatori.

Per quanto strettamente concerne le misure da adottare nel piano di emergenza, ITG osserva che l'attivazione di un servizio di trasporto alternativo di gas naturale mediante carro bombolaio, sia sulla propria rete che presso un impianto gestito da un operatore terzo, rappresenta ad oggi una soluzione inapplicabile per gli operatori sulla rete di trasporto nazionale, da valutare, viceversa, caso per caso sulla rete regionale .

L'inapplicabilità per la rete nazionale deriva dai volumi elevati usualmente in gioco, che rendono il carro bombolaio logisticamente improponibile.

L'utilizzo dei carri bombolai può, invero, rappresentare una soluzione confacente agli obiettivi prefissati da codesta Autorità in caso di emergenze di servizio relative a piccole porzioni di rete regionale e ambiti geografici fortemente circoscrivibili.

Tale soluzione deve tuttavia essere sempre considerata come soluzione di emergenza, in quanto la misura più logica e corretta al fine di evitare il disservizio della rete consiste nello sviluppo della magliatura, tale da consentire il sezionamento di parti della rete stessa senza interferire nella riconsegna del gas.

Va ricordato infatti che ciascun carro ha una capacità di trasporto di gas limitato a 6/10 mila Smc, e che ogni intervento di questo sistema porta ad un aggravio delle condizioni di traffico, di inquinamento e di sicurezza della rete stradale

In altri Paesi è in fase di studio l'applicazione dei carri per il trasporto di gas naturale in forma liquefatta a condizioni criogeniche (di seguito anche Gas Naturale Liquefatto o "GNL") che offre una maggiore capacità di trasporto a condizioni di sicurezza migliori. In considerazione di ciò, e stante la delicatezza del tema affrontato, ITG richiama l'attenzione dell'AEEG sull'importanza di avviare al più presto degli studi volti a valutare la fattibilità di utilizzo del GNL per la messa in sicurezza della rete e garanzia nella continuità del servizio di trasporto offerto.

d) Odorizzazione del gas

L'Operatore non ha Punti di Riconsegna (di seguito anche "**PdR**") allacciati alla propria rete di trasporto. In termini generali, sulla base della nostra conoscenza della tematica, non rileviamo particolari criticità a quanto proposto da codesta Autorità.

Q.2 Quale potrebbe essere un periodo congruo di ispezione per l'intera rete di trasporto tramite "PIG" (periodo X di cui al punto 4.6)

In considerazione di quanto già espresso al punto Q1 b), ITG propone di fissare un obbligo di monitoraggio della rete mediante "PIG" tale da consentire l'ispezione dell'intera rete con una frequenza di 4 anni a decorrere dal 2014.

Si tenga tuttavia conto che sarà a discrezione dell'operatore ridurre tale frequenza fino a 2 anni (*on-shore*) 1 anno (*off-shore*) in considerazione dei fattori sopra espressi che richiamiamo: (i) al momento della vita operativa dell'infrastruttura differenziando l'avviamento dal normale esercizio e il fine vita utile (ii) al contesto ambientale in cui è sita l'infrastruttura ovvero, caratteristiche morfologiche del territorio (iii) la necessità di monitoraggio di fenomeni di deperimento/danneggiamento del gasdotto rilevati in precedenti ispezioni

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

Con riferimento agli orientamenti espressi da codesta Autorità in materia di continuità del servizio di trasporto del gas naturale, di seguito le osservazioni espresse dall'Operatore con riferimento ai singoli punti proposti.

a) Pressione minima garantita ai punti di riconsegna

Come già evidenziato (punto Q1 d)) l'Operatore non ha PdR allacciati alla propria rete di trasporto, e in considerazione della tematica e dell'esperienza di esercizio della rete, riteniamo che l'impresa maggiore sia titolata ad esprimere una valutazione in merito.

ITG concorda sull'importanza del rispetto delle pressioni minime garantite ai punti di riconsegna, tale vincolo costituisce un aspetto rilevante della sicurezza del servizio, infatti un calo della pressione in rete al di sotto dei limiti ammessi può causare il blocco di impianti interconnessi con conseguenti disagi anche su estese aree industriali. ITG ritiene pertanto opportuno avviare un mirato piano di analisi dei punti critici dell'esistente rete di trasporto, anche alla luce dei dati raccolti da codesta Autorità, avente lo scopo finale di individuare un piano di ammodernamento della rete che acconsenta il rispetto, con un congruo

marginale, dei vincoli di pressione da parte degli operatori. Tale piano di ammodernamento dovrà essere sottoposto sia ad una valutazione coordinata e condivisa dell'Autorità sia dei costi/benefici sottostanti nonché delle tempistiche di implementazione.

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

ITG non ritiene prospettabile il trasporto alternativo di gas naturale tramite carro bombolaio anche in casi diversi dalle emergenze di servizio, in considerazione dell'aggravio in termini di traffico, inquinamento e sicurezza della rete stradale.

Si auspica che codesta Autorità prenda in considerazione lo studio di servizi alternativi come, per esempio, la realizzazione di impianti di trasporto su gomma e ferrovia di **GNL**.

c) Standard individuale sulla riduzione/interruzione della capacità nei punti di riconsegna a seguito di interventi manutentivi

Come già evidenziato (punto Q1 d)) l'Operatore non ha PdR allacciati alla propria rete di trasporto in ogni caso osserva che l'impianto normativo attualmente vigente sembra adeguato.

d) Standard Individuale sul numero massimo di interruzione della fornitura nei pdr

Come già evidenziato (punto Q1 d)) l'Operatore non ha PdR allacciati alla propria rete di trasporto in ogni caso osserva che l'impianto normativo attualmente vigente ci sembra adeguato.

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?

ITG, osserva che quanto proposto da codesta Autorità ai punti 5.11 e 5.12 del Documento di Consultazione solleva alcune perplessità.

ITG ritiene opportuno segnalare come l'analogia tra il sistema di trasmissione elettrico e quello gas non sia applicabile tal quale.

Nel settore del gas la principale tipologia di causa di fuori servizio dei gasdotti dipendono principalmente da eventi franosi o interventi antropici non prevedibili. Pertanto il trasportatore è di fatto impossibilitato a porre in atto interventi preventivi al fine di annullare o limitare l'impatto sugli utenti finali

per questa tipologia di fattori esogeni, a differenza di quanto avviene nel settore elettrico ove alcuni apparati di protezione sono in grado di attenuare, se non addirittura di annullare, gli impatti conseguenti a sovratensioni derivanti da fattori meteorologici.

ITG ritiene, inoltre, che il trasportatore non è e non deve essere coinvolto con i clienti finali sottesi ai city gate. Appare dunque assodato che l'eventuale trasferimento dell'indennizzo potrà avvenire esclusivamente attraverso l'utente del servizio di trasporto, ovvero lo shipper.

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.

In qualità di operatori di Rete Nazionali operanti secondo i requisiti richiesti dalla Delibera 141/09, ed operanti per una rete di connessione di un Entry Point nazionale, gli standard richiamati nel Documento di Consultazione sono già attuati dall'Operatore pertanto, non riteniamo che costituiscano un incremento diretto del costo operativo.

Diversamente si osserva che per gli operatori di Rete Regionale si possa rilevare un incremento dei costi operativi.

Appare tuttavia palese che l'ampliamento del quadro normativo di riferimento, nonché della necessità di monitoraggio e di rielaborazione dei dati sulla base delle richieste dell'AEEG, porterà un incremento della complessità gestionale e dunque ad un ampliamento dello staff aziendale.

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 si dettagliare e formulare proposte integrative o alternative.

ITG osserva che non ci è pienamente comprensibile il contenuto della proposta di codesta Autorità relativamente alla nuova tipologia di servizio offerto.

Si coglie tuttavia l'occasione per sottolineare che sotto il profilo meramente commerciale, il distributore non è controparte commerciale per il trasporto del gas, pertanto, non si comprende come questi possa essere qualificato come utente del servizio di trasporto.

Restiamo a disposizione di codesta Autorità, per cogliere ulteriori e diverse considerazioni che possano consentire all'Operatore di comprendere meglio la bontà di quanto proposto.

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

Si accoglie con estremo favore l'obiettivo esplicitato da codesta Autorità² di voler perseguire, nel quarto periodo regolatorio, una semplificazione della regolazione in materia di qualità commerciale del servizio anche alla luce dei dati disponibili per il biennio 2010-2011.

Con riferimento agli orientamenti espressi da codesta Autorità in materia di qualità commerciale del servizio di trasporto del gas, di seguito le osservazioni espresse dall'Operatore con riferimento ai singoli punti proposti.

a) Rimozione di due livelli specifici

ITG concorda con quanto prospettato da codesta Autorità.

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

Con riferimento a quanto prospettato da codesta Autorità, ITG osserva che seppur comprendendo le ragioni sottese alla proposta avanzata, non è possibile, né auspicabile, alcuna forma di trasformazione dello standard relativo al tempo di accesso al sistema di trasporto da generale a specifico.

Riteniamo infatti che sussistano situazioni particolari che richiedono un tempo di valutazione eccedente il valore limite prospettato.

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

Con riferimento a quanto prospettato da codesta Autorità, ITG condivide la posizione espressa da codesta Autorità

d) Aggiornamento dell'importo dell'indennizzo automatico

ITG non concorda con l'innalzamento dell'indennizzo

e) Obblighi di comunicazione

ITG concorda con la posizione prospettata da codesta Autorità

² Cfr. para 6.12 del Documento di Consultazione.

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 interruzione della fornitura nei pdr (2.500 €) possa essere applicabile al caso della qualità commerciale?

ITG non concorda con la posizione assunta da codesta Autorità.

Il passaggio da uno standard generale a uno standard specifico correlato all'indennizzo automatico porterebbe, per esempio, ad un incremento ingiustificato di contenziosi tra *shipper* e trasportatori. L'Operatore non riesce a individuare quale sia il beneficio in termini di tempestività, puntualità ed accuratezza nel trattamento delle richieste di carattere commerciale, derivante dall'introduzione di uno standard specifico per le tematiche di qualità commerciale del servizio. Quello che, ad oggi, viene a rilevare è un potenziale aumento di contenziosi con gli *shipper* e conseguenti incrementi degli oneri gestionali.

Restiamo a disposizione di codesta Autorità, per cogliere ulteriori e diverse considerazioni che possano consentire all'Operatore di comprendere meglio le finalità di quanto proposto.

Q.9 Considerato che gli orientamenti dell'Autorità hanno obbiettivo 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?

ITG concorda con quanto prospettato da codesta Autorità.