

**DELIBERAZIONE 19 DICEMBRE 2019**

**554/2019/R/GAS**

**CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE PER IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE (2020-2023)**

**L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA  
RETI E AMBIENTE**

Nella 1093<sup>a</sup> riunione del 19 dicembre 2019

**VISTI:**

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale;
- la direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose;
- la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- il regolamento (CE) 713/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, che istituisce un'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia;
- il regolamento (CE) 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, come modificato con la decisione della Commissione del 10 novembre 2010;
- il regolamento (UE) 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, in materia di infrastrutture energetiche transeuropee;
- il regolamento (UE) 312/2014 della Commissione, del 26 marzo 2014, che istituisce un Codice di rete relativo al bilanciamento del gas nelle reti di trasporto;
- il regolamento (UE) 426/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sugli apparecchi che bruciano carburanti gassosi;
- il regolamento (UE) 1938/2017 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2017, recante misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas;
- la legge 6 dicembre 1971, n. 1083 e s.m.i. (di seguito: legge 1083/1971);
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e s.m.i.;
- la legge 23 agosto 2004, n. 239 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 21 febbraio 2019, n. 23;
- il decreto del Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato 22 dicembre 2000;
- il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 17 aprile 2008;

- il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 18 maggio 2018;
- la deliberazione dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 19 dicembre 2013, 602/2013/R/GAS (di seguito: deliberazione 602/2013/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (RQTG 4PRT);
- la deliberazione dell’Autorità 29 maggio 2015, 250/2015/R/GAS (di seguito: deliberazione 250/2015/R/GAS);
- la deliberazione dell’Autorità 23 febbraio 2017, 82/2017/R/GAS (di seguito: deliberazione 82/2017/R/GAS);
- la deliberazione dell’Autorità 1 febbraio 2018, 43/2018/R/GAS (di seguito: deliberazione 43/2018/R/GAS), e il relativo Allegato A (RQTG 2018-2019);
- la deliberazione dell’Autorità 8 febbraio 2018, 72/2018/R/GAS e il relativo Allegato A (TISG);
- la deliberazione dell’Autorità 28 marzo 2019, 114/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 114/2019/R/GAS) e il relativo Allegato A (RTTG 5PRT);
- la deliberazione dell’Autorità 16 aprile 2019, 155/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 155/2019/R/GAS);
- la deliberazione dell’Autorità 23 ottobre 2019, 419/2019/R/gas e i relativi Allegato A (RTSG 5PRS) e Allegato B (RQSG 5PRS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 2 agosto 2018, 420/2018/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 420/2018/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 28 maggio 2019, 203/2019/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 203/2019/R/GAS).

**CONSIDERATO CHE:**

- con la deliberazione 602/2013/R/GAS, l’Autorità ha approvato i criteri di regolazione della qualità del servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale in materia di sicurezza, continuità e qualità commerciale del servizio per il quarto periodo di regolazione 2014 – 2017 (RQTG 4PRT);
- con la deliberazione 82/2017/R/GAS, l’Autorità ha avviato il procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità del servizio di trasporto di gas naturale per il quinto periodo di regolazione (5PRT) evidenziando, con riferimento alla qualità del servizio di trasporto, la necessità di rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza, aggiornare le disposizioni in materia di continuità e semplificare la disciplina della qualità commerciale;
- con la deliberazione 43/2018/R/GAS, l’Autorità ha prorogato, per gli anni 2018 e 2019, la regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale in vigore nel 4PRT e rimandato a successivi provvedimenti la definizione dei criteri di regolazione per il 5PRT;
- con la deliberazione 114/2019/R/GAS, l’Autorità ha definito i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 5PRT, rimandando la definizione dei criteri di regolazione in materia di qualità del servizio ad un provvedimento successivo;

- all'articolo 3 della medesima deliberazione, l'Autorità ha dato mandato all'impresa maggiore di trasporto di predisporre, entro il 31 dicembre 2019, un rapporto di monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti, che indichi le eventuali criticità di esercizio delle infrastrutture e che individui le azioni che si rendono necessarie ai fini dell'esercizio in sicurezza della rete con particolare riferimento alle infrastrutture interamente ammortizzate, dimostrando l'efficienza delle soluzioni individuate rispetto a soluzioni alternative, nel rispetto dei requisiti di sicurezza e efficienza complessiva del servizio.

#### CONSIDERATO CHE:

- nell'ambito del procedimento avviato con la deliberazione 82/2017/R/GAS, con il documento per la consultazione 420/2018/R/GAS l'Autorità ha pubblicato i propri orientamenti iniziali in materia di qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT;
- anche in esito alle osservazioni pervenute alla consultazione 420/2018/R/GAS, con il documento per la consultazione 203/2019/R/GAS l'Autorità ha illustrato gli orientamenti finali in materia di qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il 5PRT; gli orientamenti finali in materia di utilizzi innovativi delle infrastrutture di trasporto del gas naturale sono affrontati, congiuntamente a quelli afferenti alle reti di distribuzione del gas naturale, nell'ambito di uno specifico documento per la consultazione la cui pubblicazione è prevista nel mese di gennaio 2020, e saranno oggetto di un successivo provvedimento;
- in relazione agli aspetti relativi alla **sicurezza del servizio di trasporto**, seppure in un quadro di sostanziale stabilità rispetto ai criteri vigenti, l'Autorità ha prospettato quanto segue:
  - a) con riferimento alle attività di sorveglianza e ispezione programmata della rete, di:
    - (i) introdurre una distinzione tra attività di sorveglianza della rete e attività di ispezione, specificando altresì le attività di ispezione invasiva e ispezione non invasiva;
    - (ii) valutare l'introduzione di intervalli temporali per l'ispezione non invasiva del 100% della rete pari a 2 o 3 anni, e prevedere un intervallo temporale massimo pari a 8 anni per l'ispezione tramite *pig* delle condotte in acciaio protette catodicamente in modo efficace, ove tecnicamente possibile, e ogni 3 anni per la rete non protetta catodicamente;
    - (iii) introdurre un indicatore relativo alla percentuale annua di rete sottoposta ad ispezione mediante *pig*, prendendo come riferimento la sola rete che risulta essere tecnicamente ispezionabile con *pig*;
  - b) in tema di odorizzazione del gas per clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, di:
    - (i) confermare il quadro di obblighi e responsabilità vigente, derivante dalla legge 1083/1971, che attribuisce l'obbligo di odorizzazione in capo ai gestori di rete,

- inclusi gli obblighi di completamento del piano di adeguamento degli impianti di odorizzazione di cui alla deliberazione 250/2015/R/GAS;
- (ii) prevedere che le imprese di trasporto provvedano ad aggiornare ogni sei mesi il Piano di odorizzazione, evidenziando le tempistiche previste per il relativo completamento, tenuto conto della capacità tecnica di installazione degli impianti, delle criticità riscontrate, dei potenziali ritardi e delle relative cause, e che pubblichino tale Piano sul proprio sito *internet* e lo trasmettano all’Autorità, che si riserva di valutare la ragionevolezza delle tempistiche individuate, anche in relazione alle eventuali criticità riscontrate, nonché la necessità di eventuali interventi;
  - (iii) segnalare al Parlamento e al Governo la necessità di un riordino normativo in materia di obblighi di odorizzazione dei clienti finali direttamente allacciati alle reti di trasporto;
- c) introdurre l’obbligo di registrazione e comunicazione annuale di dati e informazioni relativi alla consistenza e allo stato delle reti di trasporto gestite e alle dispersioni di gas localizzate a seguito di ispezione programmata della rete e su segnalazione di terzi, tenendo comunque conto di un intervallo di tempo congruo (pari a 6 mesi) necessario per l’adeguamento dei sistemi informativi da parte delle imprese di trasporto;
- d) introdurre le seguenti ulteriori disposizioni in materia di sicurezza:
- (i) la definizione di incidente da gas;
  - (ii) l’obbligo di servizio per l’impresa di trasporto di disporre di procedure operative nel rispetto delle norme tecniche vigenti e, ove mancanti, delle linee guida definite dagli organismi tecnici competenti UNI/CIG e APCE, con riferimento alle principali attività dell’impresa di trasporto finalizzate a garantire la sicurezza e mantenere in efficienza gli impianti (quali gestione del pronto intervento/emergenze di servizio/incidenti da gas, odorizzazione del gas, classificazione delle dispersioni localizzate, sorveglianza e ispezione invasiva e non invasiva, protezione catodica);
  - (iii) l’obbligo di comunicare annualmente il numero complessivo di casi che hanno dato luogo a emissioni di gas naturale in atmosfera, fornendo inoltre per ciascun evento informazioni di dettaglio;
- e) valutare eventuali ulteriori interventi regolatori in materia di sicurezza del servizio di trasporto in esito al monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti di cui all’articolo 3 della deliberazione 114/2019/R/GAS, in coerenza con le scelte che saranno adottate in merito al mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente;
- in relazione agli aspetti relativi alla **continuità del servizio di trasporto**, in un’ottica di razionalizzazione e semplificazione del quadro regolatorio, l’Autorità ha prospettato quanto segue:
    - a) con riferimento al servizio di trasporto alternativo con carro bombolaio, di:
      - (i) attribuire sempre e in ogni caso la responsabilità di organizzare, attivare e gestire il servizio di trasporto alternativo del gas naturale mediante carro bombolaio all’impresa di trasporto, quale soggetto responsabile di

- assicurare la continuità del servizio di trasporto, a prescindere dalla tipologia di intervento, anche nei casi di attivazione e gestione del servizio da parte dell'impresa di distribuzione;
- (ii) prevedere che, nei casi di interruzione non imputabile alla responsabilità dell'impresa di trasporto, la stessa possa rivalersi sul soggetto che ha causato l'interruzione addebitandogli i relativi oneri; nel caso di interruzioni dovute a cause di forza maggiore successive a eventi eccezionali, confermare il riconoscimento dei costi per l'erogazione del servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio nell'ambito dei costi riconosciuti al trasportatore nella tariffa di trasporto;
- b) inoltre, quali ulteriori disposizioni in materia di continuità del servizio, l'Autorità ha prospettato di:
- (i) introdurre una definizione univoca di intervento manutentivo e confermare il livello dello *standard* specifico associato al numero massimo di giorni di interruzione/riduzione della capacità a seguito di interventi manutentivi che impattano sulla capacità disponibile su un Punto di Riconsegna (di seguito: PdR), pari a 3 (tre) giorni lavorativi;
  - (ii) ridurre a 50.000 Smc/giorno la soglia di capacità conferita ai PdR al di sopra della quale l'impresa di trasporto è tenuta a monitorare il valore della pressione minima su base oraria, prevedendo altresì l'obbligo di pubblicare sul proprio sito e di comunicare annualmente all'Autorità il numero degli eventuali casi di mancato rispetto del valore della pressione minima garantita;
  - (iii) differenziare l'indennizzo automatico per tipologia di PdR, distinguendo tra cliente finale allacciato direttamente alla rete di trasporto e *city gate* e prevedendo, in quest'ultimo caso, che l'indennizzo venga versato sul "Conto qualità dei servizi gas" alimentato dalla componente *RS* della tariffa di distribuzione del gas naturale;
  - (iv) considerare, ai fini della determinazione dell'indennizzo automatico, il corrispettivo di uscita *CPu* in luogo del corrispettivo *CRr*, coerentemente con la nuova struttura tariffaria del servizio di trasporto del gas naturale vigente per il 5PRT;
  - (v) allineare le cause di emergenza di servizio, di cui al comma 10.4, lettera d), della RQTG, alle cause di interruzioni, di cui al comma 15.1, della RQTG;
- in relazione agli aspetti relativi alla **qualità commerciale del servizio di trasporto**, l'Autorità ha prospettato di:
    - a) confermare lo *standard* relativo al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità, definendo i requisiti minimi per la richiesta presentata dall'utente;
    - b) introdurre uno *standard* specifico associato all'indicatore "*durata del malfunzionamento di un applicativo informatico*", pari a 6 (sei) ore, mantenendo inoltre l'attuale disposizione per cui l'impresa di trasporto è tenuta ad effettuare la rilevazione della durata del disservizio, distinguendo tra malfunzionamenti brevi, lunghi e lunghissimi;

- c) con riferimento alla qualità dei servizi di bilanciamento e delle procedure di *settlement*:
- (i) confermare lo *standard* specifico per la sessione di bilanciamento, denominato “*tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato*”, pari a 2 (due) giorni lavorativi;
  - (ii) introdurre un nuovo *standard* specifico relativo alle sessioni di aggiustamento nelle procedure di *settlement*, con livello specifico pari a 5 (cinque) giorni lavorativi;
  - (iii) definire i requisiti minimi per la richiesta presentata dall’utente, dettagliando le fattispecie di “non ricevibilità” della stessa;
  - (iv) prevedere che il responsabile del bilanciamento debba farsi carico delle segnalazioni relative ai dati di misura trasmessi dall’impresa di distribuzione;
- d) con riferimento alle richieste scritte:
- (i) semplificare la disciplina relativa al tempo di risposta motivata alle richieste scritte, tramite l’unificazione degli *standard* specifici “*tempo di risposta motivata a richieste scritte relative all’attività di discatura dei punti di riconsegna*”, “*tempo di risposta motivata a richieste scritte di riprogrammazione degli interventi manutentivi*” e “*tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al servizio di trasporto*” in un unico *standard*, denominato “*tempo di risposta motivata a richieste scritte*”, fissato pari a 5 (cinque) giorni lavorativi, associandovi un indennizzo automatico in caso di mancato rispetto del livello fissato;
  - (ii) prevedere che il trasportatore possa dare comunicazione al richiedente, entro il termine previsto dello *standard*, della necessità di un tempo maggiore per la risposta che, comunque, non può eccedere i successivi 15 (quindici) giorni lavorativi;
  - (iii) ridurre il livello dello *standard* specifico relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura, portandolo pari a 10 (dieci) giorni lavorativi, in luogo degli attuali 15 giorni lavorativi;
- e) introdurre uno *standard* specifico associato all’indicatore “*tempo di risposta motivata a reclami scritti*”, mettendo in consultazione la possibile durata dello stesso, e un relativo indennizzo automatico, illustrando altresì i requisiti minimi della risposta motivata al reclamo;
- f) prevedere la pubblicazione del piano mensile degli interventi di manutenzione programmata in un’apposita sezione del sito *internet* dell’impresa di trasporto;
- g) confermare tutti gli altri obblighi di qualità commerciale previsti dalla RQTG non espressamente richiamati.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- dalle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 203/2019/R/GAS sono emersi i seguenti aspetti di rilievo:
- con riferimento ai criteri di regolazione della **sicurezza**:

- a) in materia di sorveglianza e ispezione della rete, a fronte di una generale condivisione degli orientamenti dell'Autorità, è stata segnalata, in particolare dalle imprese di trasporto, contrarietà all'incremento delle frequenze minime attualmente previste e una scarsa utilità dell'obbligo di ispezione non invasiva dell'intera rete al fine di verificare l'assenza di dispersioni;
- b) di contro, è stata segnalata l'opportunità di considerare, ai fini del monitoraggio, le emissioni complessive di gas, e di implementare un eventuale meccanismo di premi e penalità finalizzato, tra l'altro, alla riduzione delle stesse;
- c) in materia di odorizzazione del gas per clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, è stata ribadita l'esigenza di un'armonizzazione e un coordinamento tra l'attuale quadro regolatorio e il decreto ministeriale 18 maggio 2018, in termini di responsabilità e flussi informativi tra i diversi soggetti coinvolti, ed è stata apprezzata l'intenzione di segnalare al Parlamento e al Governo la necessità di un riordino normativo in materia;
- con riferimento ai criteri di regolazione della **continuità del servizio**:
  - a) relativamente alla responsabilità del servizio alternativo tramite carro bombolaio, le imprese di trasporto ritengono opportuno che sia confermato il regime attualmente in vigore, integrandolo con disposizioni che agevolino il trasportatore nella gestione del servizio; è stato inoltre segnalato che la gestione dell'intero processo di attivazione del servizio alternativo tramite carro bombolaio potrebbe comportare, per le imprese di trasporto, costi operativi emergenti rispetto a quelli ad oggi sostenuti;
  - b) in caso di attivazione del servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio da parte dell'impresa di distribuzione, si condivide che gli oneri connessi a tale attivazione siano riconosciuti dall'impresa di trasporto all'impresa di distribuzione; è stata inoltre evidenziata l'opportunità di semplificare l'attuale processo di rimborso che prevede anche il coinvolgimento degli utenti del trasporto;
  - c) in generale è stata evidenziata l'opportunità di sollevare l'utente del servizio di trasporto dall'onere di gestire il collegamento informativo tramite il cliente e l'impresa di trasporto e, comunque, di chiarire:
    - (i) gli obblighi che, nell'ambito delle nuove responsabilità per l'organizzazione del servizio, permarranno in capo all'utente del trasporto;
    - (ii) se venga meno l'attuale facoltà dei clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto di aderire, per il tramite degli utenti, al servizio alternativo di fornitura gas;
  - d) è emersa una generale condivisione della proposta di abbassare la soglia minima per il monitoraggio della pressione ai PdR a 50.000 Smc/g, con l'eccezione di un gestore di rete, che ritiene che il mancato rispetto della pressione minima contrattuale non sia un fenomeno particolarmente problematico; le imprese di trasporto richiedono inoltre un congruo periodo di adeguamento, anche prevedendo che l'obiettivo possa essere raggiunto gradualmente nel corso del periodo;

- e) è emersa la necessità di coordinamento degli indennizzi automatici nei casi di mancato rispetto degli *standard* di continuità e delle nuove disposizioni inerenti al servizio alternativo mediante carro bombolaio;
- con riferimento ai criteri di regolazione della **qualità commerciale**:
  - a) è stata rilevata una generale condivisione degli orientamenti proposti e, al contempo, è stata evidenziata l'opportunità di:
    - (i) rivedere i tempi dello *standard* relativo al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità, coordinandoli con le disposizioni in materia di aggiornamento della relazione di corrispondenza tra utente del bilanciamento e punto di riconsegna della rete di distribuzione di cui alla deliberazione 155/2019/R/GAS, a decorrere dal 2020;
    - (ii) prevedere che lo *standard* relativo alla durata del malfunzionamento di un applicativo informatico, con il relativo indennizzo automatico, sia applicato solo nei casi in cui il mancato funzionamento dell'applicativo informatico comporti un effettivo disservizio per gli utenti;
    - (iii) proporre tempi più sfidanti per lo *standard* relativo al tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato; è stato inoltre proposto di differenziare lo *standard* in base all'orizzonte temporale della sessione di aggiustamento (5 giorni lavorativi per la sessione di aggiustamento annuale e 10 giorni lavorativi per la sessione pluriennale);
    - (iv) coinvolgere l'impresa di distribuzione nel processo di verifica di eventuali errori nella trasmissione dei dati di misura tramite modalità strutturate, precise e standardizzate; inoltre, prevedere che la comunicazione di eventuali segnalazioni relative ai dati di misura trasmessi dall'impresa di distribuzione possa essere effettuata dal trasportatore al gestore del Sistema Informativo Integrato (SII), anche in considerazione degli sviluppi regolatori previsti a decorrere dal gennaio 2020 in tema di *settlement*;
    - (v) mantenere separato lo *standard* per le richieste scritte relative all'attività di discatura dei punti di riconsegna;
    - (vi) mantenere il livello dello *standard* relativo alle richieste scritte pari a 20 giorni lavorativi;
    - (vii) prevedere la possibilità, per il cliente finale, di effettuare il *download* dei verbali di misura dei punti di propria competenza e rilevare in autonomia eventuali anomalie, accedendo direttamente ai portali informatici dell'impresa di trasporto;
  - b) sono emerse posizioni divergenti tra operatori e gestori della rete in merito al livello dello *standard* associato al tempo di risposta motivata a reclami scritti;
  - c) in relazione al piano mensile degli interventi di manutenzione programmata, alcuni rispondenti ritengono che le richieste di riprogrammazione degli interventi per cause non riconducibili al cliente finale dovrebbero essere sempre consentite, anche qualora non pervengano entro le tempistiche previste dal trasportatore.

#### **RITENUTO OPPORTUNO:**

- con riferimento ai criteri di regolazione della **sicurezza**:
  - a) in un quadro di sostanziale continuità con i criteri di regolazione vigenti, rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza delle reti di trasporto, con l'obiettivo di aumentare l'affidabilità e la sicurezza delle infrastrutture;
  - b) confermare gli orientamenti della consultazione relativi alla distinzione tra attività di sorveglianza e attività di ispezione (invasiva e non invasiva) della rete di trasporto, al fine di introdurre una maggiore chiarezza nell'applicazione delle disposizioni regolatorie, e alle relative frequenze minime proposte, al fine di rafforzare le disposizioni volte a garantire l'affidabilità e l'esercizio in sicurezza della rete;
  - c) confermare l'introduzione dell'obbligo di comunicazione annuale del numero degli eventi che hanno dato luogo a emissioni di gas naturale in atmosfera, rimandando la definizione di un eventuale meccanismo di premi e penalità per la riduzione di emissioni in esito alla valutazione degli eventi monitorati;
  - d) confermare gli orientamenti della consultazione relativi al quadro di obblighi e responsabilità prospettato in materia di odorizzazione del gas per clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto;
  - e) confermare la previsione di valutare eventuali ulteriori interventi in materia di sicurezza del servizio di trasporto in esito al monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti di cui all'articolo 3 della deliberazione 114/2019/R/GAS;
- con riferimento ai criteri di regolazione della **continuità del servizio**:
  - a) confermare gli orientamenti espressi in consultazione di procedere ad una razionalizzazione e semplificazione del quadro regolatorio vigente, con particolare riferimento all'allocazione dei costi e alle responsabilità legate al servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio, al fine di fornire i corretti incentivi alla minimizzazione di eventuali disservizi;
  - b) anche tenuto conto delle criticità emerse dalla consultazione con riferimento al servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio, confermare il principio secondo il quale l'impresa di trasporto, quale soggetto responsabile della continuità del servizio sulla rete che gestisce, è responsabile della fornitura del servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio, sostenendone i relativi costi, e prevedere al contempo disposizioni che agevolino l'impresa di trasporto nell'attivazione, nell'organizzazione e nella gestione di tale servizio, attraverso il necessario coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti, facendo comunque salva la facoltà per il cliente finale o per l'impresa di distribuzione interconnessa di provvedere autonomamente all'attivazione della fornitura alternativa tramite carro bombolaio;
  - c) confermare la riduzione della soglia minima per il monitoraggio della pressione ai PdR, portandola a 50.000 Smc/giorno, prevedendo un periodo di due anni per estendere gradualmente il monitoraggio ai punti con pressione compresa tra 50.000 e 100.000 Smc/giorno;

- d) confermare quanto proposto in relazione agli indennizzi automatici legati agli *standard* specifici di continuità del servizio;
- con riferimento ai criteri di regolazione della **qualità commerciale**:
  - a) confermare gli orientamenti espressi in consultazione volti alla semplificazione del quadro regolatorio vigente, garantendo al contempo un miglioramento continuo delle prestazioni delle imprese di trasporto nei confronti degli utenti del servizio e dei clienti finali;
  - b) prevedere in particolare:
    - (i) l'introduzione degli *standard* relativi al tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento, alla durata del malfunzionamento di un applicativo informatico e al tempo di risposta motivata ai reclami scritti;
    - (ii) che l'impresa di trasporto debba farsi carico delle segnalazioni inerenti alla revisione della contabilità del gas trasportato relativa a sessioni di aggiustamento concernenti i dati di misura trasmessi al SII dall'impresa di distribuzione, anche laddove palesemente erronei, anche se l'errore non sia determinato dall'impresa di trasporto medesima;
    - (iii) l'unificazione degli *standard* specifici "*tempo di risposta motivata a richieste scritte relative all'attività di discatura dei punti di riconsegna*", "*tempo di risposta motivata a richieste scritte di riprogrammazione degli interventi manutentivi*" e "*tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al servizio di trasporto*" in un unico *standard*, denominato "*tempo di risposta motivata a richieste scritte*";
    - (iv) la riduzione del livello dello *standard* relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura;
  - c) confermare l'obbligo per l'impresa di trasporto di pubblicare e rendere disponibile agli utenti del servizio il piano mensile degli interventi di manutenzione programmata sul proprio sito *internet*;
- disporre modifiche ad alcune definizioni della RTTG, al fine di garantire coerenza con le disposizioni di cui al presente provvedimento

## **DELIBERA**

### *Articolo 1*

#### ***Criteri di regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il periodo 2020-2023***

- 1.1 È approvata la "*Regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione 2020-2023*" (RQTG), allegata alla presente deliberazione di cui forma parte integrante e sostanziale (*Allegato A*).

## **Articolo 2**

### **Modifiche alla RTTG**

- 2.1 All'articolo 1, comma 1, della RTTG, la lettera bb) è sostituita dalla seguente lettera:  
“bb) **RQTG** è la Regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione 2020-2023, approvata con deliberazione 19 dicembre 2019, 554/2019/R/GAS
- 2.2 All'articolo 1, comma 1, della RTTG, la lettera ii) è sostituita dalla seguente lettera:  
“ii) **TISG** è il Testo integrato delle disposizioni per la regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di bilanciamento del gas naturale (*settlement*), approvato con deliberazione 16 aprile 2019, 148/2019/R/GAS;”; la parola TIS è di conseguenza sostituita con la parola TISG ogni volta che ricorre.
- 2.3 All'articolo 1, comma 1, lettera z), della RTTG, le parole “ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 93/11” sono sostituite dalle seguenti parole “ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00, come modificato dall'articolo 31 del decreto legislativo n. 93/11”.
- 2.4 All'articolo 7, comma 4, lettera j), della RTTG, le parole “dovuti a emergenze le cui cause rientrano tra quelle di cui al comma 15.1, lettera c), della RQTG” sono sostituite dalle parole “dovuti a emergenze di servizio o interruzioni con causa imputabile all'impresa di trasporto ai sensi del comma 17.1, lettera d), della RQTG”.

## **Articolo 3**

### **Disposizioni transitorie e finali**

- 3.1 L'Autorità, in esito al monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti di cui all'articolo 3 della deliberazione 114/2019/R/GAS, valuterà eventuali ulteriori interventi in materia di sicurezza del servizio di trasporto, in coerenza con i meccanismi che saranno adottati per il mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente, nel rispetto dei requisiti di sicurezza e efficienza complessiva del servizio.
- 3.2 Per il solo anno 2020, l'impresa di trasporto ha la facoltà di non evidenziare, nell'ambito dello stato di consistenza della rete di trasporto, l'appartenenza dei tratti alla rete maggiormente esposta a condizioni di rischio, purché effettui la sorveglianza o ispezione non invasiva di ogni tratto della rete (allacciamenti compresi) ogni 6 mesi.
- 3.3 La procedura operativa per la gestione delle richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento di cui al comma 28.5 è trasmessa all'Autorità, per la relativa approvazione, entro il 29 febbraio 2020.
- 3.4 Le disposizioni di cui ai commi 14.7 e 14.8 e ai commi 15.6 e 15.7 della RQTG allegata alla presente deliberazione entrano in vigore dall'1 gennaio 2021.

3.5 Il presente provvedimento è pubblicato sul sito internet dell'Autorità [www.arera.it](http://www.arera.it).

19 dicembre 2019

IL PRESIDENTE  
*Stefano Besseghini*