

Autorità per l'energia elettrica e il gas

RELAZIONE TECNICA

REGOLAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO
DEL GAS NATURALE PER IL PERIODO DI REGOLAZIONE
1 GENNAIO 2010 - 31 DICEMBRE 2013

(RQTG)

(deliberazione 1 ottobre 2009, ARG/gas 141/09)

INDICE

| | |
|--|-----------|
| Premessa | 3 |
| 1) Contesto normativo..... | 4 |
| 1.1) Normativa generale e procedurale | 4 |
| 1.2) Normativa della regolazione della qualità del servizio di trasporto gas | 5 |
| 2) Obiettivi dell’Autorità | 7 |
| 3) Il processo di consultazione..... | 8 |
| 3.1) Il primo documento per la consultazione | 8 |
| 3.2) Il secondo documento per la consultazione | 8 |
| 3.3) Il terzo documento per la consultazione | 8 |
| 4) Soluzioni esaminate nel processo di consultazione | 9 |
| 4.1) Sicurezza | 9 |
| 4.1.1 Proposte presentate nel primo documento per la consultazione | 9 |
| 4.1.2 Principali osservazioni ricevute a seguito del primo documento per la consultazione... | 10 |
| 4.1.3 Valutazione delle osservazioni e proposte del secondo documento per la consultazione..... | 13 |
| 4.1.5 Valutazione delle osservazioni e proposte del terzo documento per la consultazione ... | 14 |
| 4.1.6 Principali osservazioni ricevute a seguito del terzo documento per la consultazione ... | 15 |
| 4.2) Continuità..... | 16 |
| 4.2.1 Proposte presentate nel primo documento per la consultazione | 16 |
| 4.2.2 Principali osservazioni ricevute a seguito del primo documento per la consultazione... | 17 |
| 4.2.3 Valutazione delle osservazioni e proposte del secondo documento per la consultazione..... | 18 |
| 4.2.4 Principali osservazioni ricevute a seguito del secondo documento per la consultazione..... | 20 |
| 4.2.5 Valutazione delle osservazioni e proposte del terzo documento per la consultazione ... | 21 |
| 4.2.6 Principali osservazioni ricevute a seguito del terzo documento per la consultazione ... | 22 |
| 4.3) Qualità commerciale | 24 |
| 4.3.1 Proposte presentate nel primo documento per la consultazione | 24 |
| 4.3.2 Principali osservazioni ricevute a seguito del primo documento per la consultazione... | 26 |
| 4.3.3 Valutazione delle osservazioni e proposte del secondo documento per la consultazione..... | 34 |
| 4.3.4 Principali osservazioni ricevute a seguito del secondo documento per la consultazione..... | 38 |
| 4.3.5 Valutazione delle osservazioni e proposte del terzo documento per la consultazione ... | 40 |
| 4.3.6 Principali osservazioni ricevute a seguito del terzo documento per la consultazione ... | 45 |
| 5) Provvedimento finale..... | 50 |
| 5.1) Sezione I: DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE..... | 50 |

| | | |
|------|---|----|
| 5.2) | Sezione II: SICUREZZA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO | 50 |
| 5.3) | Sezione III: CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO | 51 |
| 5.4) | Sezione IV: QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO | 52 |
| 5.5) | Sezione V: DISPOSIZIONI GENERALI | 54 |

PREMESSA

La presente relazione tecnica illustra i contenuti della Regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il periodo di regolazione 2010-2013 (di seguito: RQTG) approvata con la deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) 1 ottobre 2009, ARG/gas 141/09 (di seguito: deliberazione ARG/gas 141/09).

La RQTG è stata emanata dall'Autorità nel quadro del procedimento avviato con la deliberazione 23 gennaio 2006, n. 15/06 per la formazione di provvedimenti in materia di qualità del servizio di trasporto di gas naturale ai sensi dell'articolo 2, comma 12, lettere c, g ed h, della legge 14 novembre 1995, n. 481 (di seguito: procedimento sulla qualità del servizio di trasporto gas) per il periodo di regolazione 2010 - 2013.

Il procedimento sulla qualità del servizio di trasporto gas si è svolto in coerenza con l'analogo procedimento in materia di tariffe per l'attività di trasporto di gas naturale per il terzo periodo di regolazione, avviato con la deliberazione 28 aprile 2008, ARG/gas 50/08.

La deliberazione ARG/gas 141/09 dispone l'emanazione di un Testo Unico della regolazione della qualità e delle tariffe dei servizi di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo di regolazione 2010-2013 (TUTG) di cui la RQTG costituisce la Parte I; la Parte II del medesimo TUTG sarà costituita dalla Regolazione delle tariffe dei servizi di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo di regolazione 2010 – 2013 (RTTG) da approvare al completamento del procedimento avviato con la deliberazione ARG/Gas 50/08.

La presente relazione tecnica illustra gli obiettivi, le motivazioni, i destinatari e i contenuti delle proposte di regolazione avanzate dall'Autorità nell'ambito del procedimento sulla qualità del servizio di trasporto gas, nel corso del quale sono stati emanati tre documenti per la consultazione:

- 1) il documento per la consultazione 19 dicembre 2006, n. 35/06 intitolato "Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale" (di seguito: primo documento per la consultazione);
- 2) il documento per la consultazione 14 novembre 2007, n. 44/07 intitolato "Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale - seconda consultazione" (di seguito: secondo documento per la consultazione);
- 3) il documento per la consultazione 10 giugno 2009, DCO 12/09 intitolato "Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale - proposte finali" (di seguito: terzo documento per la consultazione) che conteneva anche lo schema di provvedimento della RQTG.

La RQTG, approvata con la deliberazione ARG/gas 141/09 di cui costituisce l'Allegato, contiene tutte le norme regolatorie applicabili al servizio di trasporto del gas naturale servizi di distribuzione e misura del gas, per quanto concerne la qualità di tale servizio.

1) CONTESTO NORMATIVO

Questa sezione della relazione tecnica illustra il contesto normativo e i vincoli di natura giuridica dell'intervento regolatorio. Nei paragrafi seguenti è riportata la normativa rilevante che disciplina la materia oggetto del provvedimento e che è stata considerata nella formulazione e nella definizione del provvedimento finale (la normativa di carattere generale e procedurale e la normativa relativa alla qualità del servizio di trasporto gas).

1.1) Normativa generale e procedurale

La legge 14 novembre 1995, n. 481/95, all'articolo 1, comma 1, attribuisce all'Autorità, tra le varie funzioni, quella di garantire la promozione della concorrenza e dell'efficienza nei servizi di pubblica utilità del settore del gas, promuovendo la tutela degli interessi di utenti e consumatori, tenuto conto della normativa comunitaria e degli indirizzi di politica generale formulati dal Governo.

All'articolo 2, comma 12, lettera *c*, si prevede che l'Autorità controlli che le condizioni e le modalità di accesso per i soggetti esercenti i servizi siano attuate nel rispetto dei principi della concorrenza e della trasparenza, garantendo il rispetto dell'ambiente, la sicurezza degli impianti e la salute degli addetti

L'art. 2, comma 12, lettere *g*) e *h*), dispone che l'Autorità emani le direttive concernenti la produzione e l'erogazione dei servizi da parte dei soggetti esercenti i servizi, definendo in particolare i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente. La legge attribuisce altresì all'Autorità il compito di determinare i casi di indennizzo automatico da parte del soggetto esercente il servizio nei confronti dell'utente ove il medesimo soggetto non rispetti le clausole contrattuali o eroghi il servizio con livelli qualitativi inferiori a quelli stabiliti dalla stessa.

La regolazione della qualità del servizio trova nella legge anche i necessari collegamenti con la regolazione tariffaria [art. 2, comma 12, lettere *d*) ed *e*)]. In particolare, l'Autorità ha autonomamente deciso di rivedere la regolazione della qualità del servizio in fase con la cadenza quadriennale della regolazione tariffaria, rispettando in tal modo il dettato di legge per "standard almeno triennali" di cui all'art. 2, comma 19, lettera *a*), della legge n. 481/95.

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro normativo comunitario delineato per il settore gas dalle direttive 2003/55/CE del 26 giugno 2003 e 2009/73/CE del 13 luglio 2009.

Prima di passare all'esame di maggior dettaglio della normativa specifica, si richiamano le principali norme di carattere procedurali applicabili.

I procedimenti generali dell'Autorità sono disciplinati dalle norme di cui alla deliberazione dell'Autorità 20 maggio 1997, n. 61/07.

La deliberazione dell'Autorità 8 gennaio 2008, GOP 1/08, recante "Adozione del Piano Strategico Triennale 2008-2010 dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas", prevede tra gli obiettivi strategici quello del miglioramento della qualità della regolazione, anche attraverso la sua semplificazione e l'emanazione di testi unici.

Infine, tra le norme generali è da richiamare il Testo integrato *unbundling* che raccoglie le norme dell'Autorità in materia di separazione amministrativa, funzionale e contabile dei servizi funzionali all'erogazione dell'energia elettrica e del gas.

Il Riquadro 1 compendia il quadro normativo generale e procedurale sopra richiamato.

Riquadro 1 – quadro normativo generale e procedurale

Norme comunitarie

- direttiva 2003/55/CE del 26 giugno 2003;
- direttiva 2009/73/CE del 13 luglio 2009.

Norme statali

- legge 14 novembre 1995, n. 481 (di seguito: legge n. 481/95), recante “*Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità*”, ed in particolare l’articolo 2, comma 12, lettere d), e), g) e h);
- decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00) recante “*Attuazione della direttiva 98/30/CE recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale*”.

Norme procedurali

- deliberazione dell’Autorità 20 maggio 1997, n. 61/97 recante “*Disposizioni generali in materia di svolgimento dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas*”;
- legge del 29 luglio 2003 n. 229, recante “*Interventi in materia di qualità della regolazione, riassetto normativo e codificazione - Legge di semplificazione 2001*”, in particolare art. 12;

Norme di unbundling

- deliberazione dell’Autorità 20 maggio 2007, n. 11/07 recante “*Obblighi di separazione amministrativa e contabile (unbundling) per le imprese operanti nei settori dell’energia elettrica e del gas*”.

1.2) Normativa della regolazione della qualità del servizio di trasporto gas

L’Autorità, prima dell’emanazione della RQTG, ha regolato aspetti relativi alla qualità del servizio di trasporto di gas naturale nei seguenti provvedimenti:

a) in materia di accesso alle reti di trasporto:

- con la deliberazione 17 luglio 2002, n. 137/02 in tema di garanzie di libero accesso al servizio di trasporto del gas naturale e di norme per la predisposizione dei codici di rete di trasporto;
- con la deliberazione 1 luglio 2003, n. 75/03 (di seguito: deliberazione n. 75/03) di approvazione del codice di rete predisposto da Snam Rete Gas;
- con la deliberazione 12 dicembre 2003, n. 144/03 (di seguito: deliberazione n. 144/03) di approvazione del codice di rete predisposto da Edison T&S¹;
- con la deliberazione 12 dicembre 2003, n. 145/03 in tema di disposizioni urgenti per la gestione dei punti di interconnessione tra le reti di trasporto del gas naturale gestite da Snam Rete Gas e Società Gasdotti Italia;
- con i successivi provvedimenti di aggiornamento dei codici di rete;

¹ A far data dal 31 dicembre 2004 ha avuto efficacia la fusione per incorporazione delle società Edison T&S S.p.A. e Società Gasdotti del Mezzogiorno S.p.A. in Lauro Tre S.p.A., con contestuale cambio della denominazione in Società Gasdotti Italia S.p.A.; pertanto di seguito si farà riferimento solo a Società Gasdotti Italia anziché ad Edison T&S.

- b) in materia di tariffe con la deliberazione 29 luglio 2005, n. 166/05, e successive modifiche ed integrazioni, recante criteri per la determinazione delle tariffe per il trasporto ed il dispacciamento del gas naturale;
- c) in materia di qualità del gas naturale trasportato con la deliberazione 6 settembre 2005, n. 185/05 (di seguito: deliberazione n. 185/05) che ha definito disposizioni generali in tema di qualità del gas naturale.

Il decreto 29 settembre 2005 del Ministro delle Attività Produttive ed il decreto 25 maggio 2009 del Ministero dello Sviluppo Economico hanno previsto che le imprese di trasporto regionale del gas naturale garantiscano i livelli e gli standard qualitativi e del trasporto a tutela degli utenti e dei clienti direttamente allacciati alle loro reti di trasporto.

2) OBIETTIVI DELL'AUTORITÀ

Questa sezione della relazione tecnica illustra gli obiettivi che l'Autorità ha inteso perseguire e le motivazioni alla base dell'intervento, tenendo conto anche degli effetti della disciplina in vigore prima dell'emanazione della deliberazione ARG/gas 141/09.

L'Autorità si è posta come principale obiettivo quello di uniformare la regolazione degli aspetti generali in tema di qualità del servizio di trasporto del gas naturale a cui devono attenersi tutti gli operatori interessati, tenuto conto di eventuali differenze tra il trasporto nazionale e regionale del gas naturale.

Più in generale l'Autorità, anche in riferimento ai nuovi soggetti che si affacciano nel servizio di trasporto regionale del gas naturale, si prefigge:

- a) l'ulteriore miglioramento della qualità del servizio di trasporto del gas naturale erogata da ciascuno degli operatori coinvolti;
- b) l'omogeneizzazione dei livelli minimi di qualità erogati dalle diverse aziende di trasporto;
- c) il rafforzamento della tutela degli utenti del servizio e dei clienti finali allacciati alle reti di trasporto anche attraverso una maggiore accessibilità alle informazioni e la pubblicazione comparativa dei dati di qualità forniti dai trasportatori.

Le proposte per la consultazione hanno riguardato, tra l'altro, l'introduzione di nuovi indicatori di qualità del servizio di trasporto del gas naturale e, per alcuni di essi, la definizione di standard generali o di standard specifici con indennizzo automatico agli utenti del servizio in caso di mancato raggiungimento dei livelli garantiti; l'individuazione di tali indicatori ha tenuto conto dei seguenti criteri:

- a) *semplicità*: la definizione degli indicatori parte dai dati che già ora le aziende di trasporto registrano per lo svolgimento della loro attività;
- b) *controllabilità*: gli indicatori sono stati formulati in modo tale da favorire la funzione di vigilanza da parte dell'Autorità sui dati che verranno comunicati dalle aziende di trasporto;
- c) *efficacia*: gli indicatori prendono in considerazione le attività e gli aspetti rilevanti relativi alla sicurezza, alla continuità del servizio e alla qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale

3) IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE

Questa sezione della Relazione Tecnica illustra sia i destinatari dell'intervento, sia le modalità con cui i soggetti interessati sono intervenuti nel corso del processo per la consultazione.

Il procedimento per la definizione della RQTG ha offerto a tutti i soggetti interessati diverse occasioni per intervenire nel procedimento, fornendo elementi utili alla formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità.

In particolare, il procedimento si è articolato in tre fasi per la consultazione, corrispondenti all'emanazione di tre distinti documenti per la consultazione e alla raccolta di osservazioni da parte dei soggetti interessati sulle proposte presentate dall'Autorità; ogni fase ha comportato l'analisi e la valutazione delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti interessati sulle proposte presentate dall'Autorità.

Le proposte di regolazione sono state riformulate ogni volta tenendo ampiamente conto delle osservazioni pervenute dai soggetti interessati e tenendo altresì conto degli obiettivi, in relazione agli specifici temi di volta in volta trattati; sono state in ogni fase accolte le proposte e le osservazioni che potevano rendere il provvedimento più funzionale agli obiettivi e agli scopi.

Si è registrata un'ampia partecipazione al processo di consultazione da parte di tutti i soggetti interessati ed in particolare delle imprese e degli utenti del servizio di trasporto del gas naturale, delle società di distribuzione e vendita del gas naturale e delle loro Associazioni.

3.1) Il primo documento per la consultazione

In data 19 dicembre 2006 è stato diffuso il primo documento per la consultazione intitolato "Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale" (Atto n. 35/06, di seguito anche primo documento per la consultazione) in relazione al quale è stato possibile inviare osservazioni entro il 12 febbraio 2007.

3.2) Il secondo documento per la consultazione

Il secondo documento per la consultazione, intitolato "Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale - seconda consultazione", è stato diffuso il 14 novembre 2007 (Atto n. 44/07) ed il termine per l'invio delle nuove osservazioni è stato fissato al 21 dicembre 2007.

3.3) Il terzo documento per la consultazione

Il terzo documento per la consultazione, intitolato "Regolazione degli aspetti generali della qualità del servizio di trasporto del gas naturale - proposte finali", è stato diffuso il 10 giugno 2009 (DCO 12/09) ed il termine per l'invio delle nuove osservazioni è stato fissato al 13 luglio 2009.

Nel terzo documento per la consultazione, che recava anche lo schema di provvedimento della RQTG, sono stati espressi gli orientamenti finali dell'Autorità.

4) SOLUZIONI ESAMINATE NEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE

L'Autorità ha individuato nella sicurezza, nella continuità e nella qualità commerciale gli aspetti di qualità del servizio di trasporto di gas naturale da sottoporre a regolazione.

Per quanto riguarda la sicurezza del trasporto del gas naturale si è proposto che la stessa consista nell'effettuazione del servizio senza rischi per persone o cose derivanti da danni provocati dal gas trasportato; essa dipende innanzitutto dalla corretta progettazione e realizzazione degli impianti nel rispetto della legislazione e normativa vigente in tema di sicurezza. Una volta che il gasdotto sia entrato in esercizio, la sicurezza viene assicurata sia mediante un complesso di attività preventive sia mediante l'effettuazione tempestiva di interventi in caso di emergenze; a tal fine risultano importanti attività quali il controllo e l'ispezione delle reti, la protezione catodica delle condotte, il servizio di gestione delle emergenze, l'odorizzazione del gas riconsegnato ai clienti finali civili allacciati direttamente alla rete di trasporto.

Per quanto riguarda la continuità ci si è focalizzati sulle interruzioni/riduzioni del servizio di trasporto, distinguendo tra riduzioni di capacità presso i punti di entrata, che hanno soprattutto effetti di carattere commerciale in quanto non generano necessariamente una riduzione nella riconsegna del gas naturale (potendo essere compensate mediante l'utilizzo degli stoccaggi o, nel caso di trasporto sulla rete di Snam Rete Gas, mediante trading di gas al punto di scambio virtuale) e interruzioni/riduzioni di portata presso i punti di riconsegna, che hanno invece un impatto diretto sulle reti a valle anche, potenzialmente, in termini di sicurezza per i clienti finali.

Per quanto riguarda la qualità commerciale ci si è concentrati sulla corretta e tempestiva esecuzione delle prestazioni richieste alle imprese di trasporto secondo le disposizioni del codice di rete approvato dall'Autorità, proponendo la definizione, per le prestazioni di maggiore interesse per gli utenti del servizio e/o più frequentemente richieste dagli stessi, di indicatori ai quali abbinare standard nazionali che possono essere o garantiti, e quindi accompagnati da indennizzi automatici in caso di mancato rispetto per causa del trasportatore, o generali.

4.1) Sicurezza

4.1.1 Proposte presentate nel primo documento per la consultazione

Con riferimento alla sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale, nel primo documento per la consultazione, si è proposte di:

- individuare l'intera rete gestita da un trasportatore come ambito rispetto al quale riferire la regolazione;
- introdurre l'indicatore "percentuale di rete sulla quale sono state effettuate ispezioni interne con pig² rispetto al totale della rete sulla quale è tecnicamente possibile utilizzare tale metodologia" ed i relativi obblighi di registrazione e comunicazione all'Autorità in capo all'azienda di trasporto;
- introdurre per l'azienda di trasporto l'obbligo di servizio di sottoporre ogni anno termico l'intera rete a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi;

² Dispositivo utilizzato per verificare l'integrità delle condotte che percorrono l'interno delle tubazioni spinto dalla differenza di pressione che si crea a monte ed a valle del suo passaggio. Tale tipologia di strumentazione consente al trasportatore di raccogliere informazioni dettagliate relative allo "stato di salute" del metanodotto ispezionato.

- prevedere per l'azienda di trasporto l'obbligo di registrare l'eventuale appartenenza dei tratti di rete ispezionata e/o sorvegliata all'insieme dei gasdotti maggiormente esposti a condizioni di rischio;
- introdurre una definizione ed una classificazione univoche delle emergenze di servizio nonché specifiche disposizioni relative ai conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione all'Autorità per l'azienda di trasporto;
- introdurre un indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza, definito come il tempo intercorrente tra la segnalazione di una emergenza di servizio ed il ripristino delle normali condizioni di funzionamento del sistema (inclusa la ripresa della riconsegna del gas);
- introdurre per l'azienda di trasporto obblighi di registrazione e comunicazione all'Autorità dei dati e delle informazioni relativi alla protezione catodica delle reti, dando mandato all'Associazione per la protezione dalle corrosioni elettrolitiche (Apce) di individuare una metodologia che consenta di stabilire se le parti di gasdotto siano o meno in protezione catodica ai sensi della normativa tecnica vigente e di elaborare specifiche linee guida relative alla protezione catodica nell'attività di trasporto che prevedano anche la compilazione di un "Rapporto annuale dello stato elettrico della rete di trasporto" in analogia, per quanto applicabile, a quanto predisposto dalla stessa Apce per le reti in acciaio di distribuzione di gas;
- stabilire obblighi di registrazione e comunicazione all'Autorità in capo all'azienda di trasporto relativamente al numero di clienti finali civili allacciati alle reti di trasporto ed al numero di controlli del grado di odorizzazione annui effettuati per ogni punto di riconsegna interessato.

4.1.2 Principali osservazioni ricevute a seguito del primo documento per la consultazione

Ambito di riferimento della sicurezza

Tutti i soggetti consultati hanno condiviso l'intenzione espressa dell'Autorità di individuare l'intera rete gestita da un trasportatore come ambito rispetto al quale definire eventuali indicatori di sicurezza, ad eccezione degli indicatori di protezione catodica, e di adottare come riferimento temporale l'anno termico. La quasi totalità dei soggetti, con l'eccezione di un'impresa di trasporto, ha ritenuto inoltre condivisibile la proposta di non adottare una regolazione asimmetrica per le due tipologie di trasporto (nazionale e regionale).

Ispezione e sorveglianza delle reti

Un'impresa di trasporto non ha ritenuto particolarmente utile l'introduzione di un indicatore sulla percentuale annua di rete sottoposta ad ispezione poiché afferma che tale parametro dipende ed è fortemente influenzato dal numero delle corrosioni riscontrate sulla rete e dalla loro velocità di crescita. Una percentuale elevata di ispezione potrebbe essere indicativa più di una rete con significativi problemi di corrosione che di una buona politica di controllo e monitoraggio della rete stessa. Il trasportatore sottolinea inoltre che non esiste in letteratura una definizione univoca di "rete sulla quale sia possibile utilizzare il pig per l'ispezione interna".

Un altro trasportatore ha concordato invece con la proposta dell'Autorità di introdurre l'indicatore relativo alla percentuale di rete ispezionata con pig ma ha segnalato che attualmente le ispezioni interne con pig sono applicabili soltanto ai principali metanodotti mentre sono esclusi quelli con diametro ridotto e gli allacciamenti.

Gli altri soggetti consultati hanno condiviso sostanzialmente la proposta dell'Autorità ed hanno segnalato alcuni aspetti di dettaglio relativi all'effettuazione delle ispezioni che hanno proposto di affrontare.

Sulla proposta di introdurre l'obbligo di servizio di sottoporre ogni anno termico l'intera rete a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi si è registrata una pressoché totale condivisione, pur con alcune proposte di integrazione tra le quali l'introduzione di un indennizzo nel caso del mancato rispetto dell'obbligo e l'indicazione che la sorveglianza venga intensificata nei periodi di maggiore attività agricola.

I soggetti consultati si sono invece divisi sulla proposta dell'Autorità di demandare alla responsabilità dell'impresa di trasporto la scelta di aumentare la frequenza di sorveglianza delle reti per le zone a rischio disponendo tuttavia che gli obblighi di registrazione da introdurre relativamente ai tratti di rete ispezionata e/o sorvegliata prevedano anche l'indicazione dell'appartenenza o meno del tratto stesso all'insieme dei gasdotti maggiormente esposto a condizioni di rischio.

Un'impresa di trasporto non ha ritenuto condivisibile l'obbligo di registrazione in quanto non considera l'appartenenza dei metanodotti ad aree di rischio rilevante ai fini della definizione delle attività di sorveglianza ed ispezione di tali metanodotti. Secondo il trasportatore, per i metanodotti posati in aree a rischio idrogeologico e sismico, la continuità del trasporto non è strettamente correlabile ai soli controlli preventivi ma soprattutto ai controlli on condition effettuati a seguito del manifestarsi di eventi che possano aver alterato le preesistenti condizioni del gasdotto, opportunamente definite in sede di progettazione e realizzazione. Inoltre, si è evidenziato che l'ispezione con pig ha soprattutto lo scopo di rilevare la presenza di corrosioni e quindi non appare essere in alcun modo collegata al rischio sismico e a quello idrogeologico. Infine il trasportatore ha ribadito che gli eventi di natura antropica sono la causa più frequente di interruzione della continuità del trasporto dovuta a danni sulle infrastrutture piuttosto che l'appartenenza dei metanodotti alle aree di rischio sismico o idrogeologico.

Uno dei principali utenti del servizio di trasporto ha ritenuto al contrario opportuno che, vista l'importanza dell'attività di ispezione nelle zone di maggior pericolo, fossero definiti standard minimi di frequenza per ciascuna categoria di rischio. In merito ai criteri utilizzati per definire le parti di rete maggiormente esposte a rischio nella quali intensificare l'ispezione col pig si è proposto di considerare anche la storia degli eventi pregressi di disservizio a cui una rete è stata soggetta e l'obsolescenza dovuta all'età.

Altri soggetti hanno proposto inoltre altri criteri di esposizione al rischio, tra i quali il numero di interruzioni della fornitura (divisi per tipologia di causa), la quantità di perdite localizzate, la quantità di perdite diffuse, il livello del gas non contabilizzato in bilancio.

Emergenze di servizio

Un'impresa di trasporto ha ritenuto che l'emergenza, così come intesa dall'Autorità, non rientrasse nell'ambito della qualità del servizio di trasporto che dovrebbe riguardare la continuità del servizio e la qualità commerciale ed ha proposto di definire "emergenza di servizio" la situazione anomala, imprevista e transitoria che comporta riduzioni/interruzioni di capacità di trasporto ai punti di ingresso e ai punti di riconsegna".

Altri soggetti, pur condividendo l'obiettivo di definire in modo univoco l'emergenza di servizio, hanno proposto integrazioni o modifiche alla definizione dell'Autorità.

Un'Associazione di distributori e venditori ha proposto, al fine di una maggiore completezza, di adottare una definizione di emergenza già proposta all'Autorità dalle imprese di trasporto e dalle associazioni delle imprese di distribuzione nell'ambito del procedimento previsto dall'art. 11 della deliberazione n. 138/04:): “per emergenza si intende qualunque evento, con carattere di straordinarietà, sopravvenuto e non prevedibile, in grado di produrre – anche potenzialmente - effetti gravi e/o di vaste proporzioni per la sicurezza e per la continuità del servizio di vettoriamento del gas a monte ed a valle del Punto di Interconnessione”.

Si è invece registrata una pressoché unanime condivisione della proposta dell'Autorità di confermare l'obbligo annuale di comunicazione sulle emergenze di servizio verificatesi, introducendo specifiche disposizioni relative ai conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione e classificando le emergenze di servizio sulla rete, distinguendo tra casi in cui si verifica o meno una fuoriuscita incontrollata di gas, in specifiche tipologie.

Un'impresa di trasporto ha segnalato inoltre che le tipologie fanno riferimento esclusivamente alle emergenze dovute ad anomalie tecniche, escludendo di fatto tutte le situazioni anomale riguardanti le infrastrutture a monte della rete di trasporto che si ripercuotono sulla rete gestita dal trasportatore. Pertanto, al fine di rendere completa la classificazione delle emergenze, il trasportatore ritiene opportuno aggiungere una tipologia relativa alle emergenze dovute a mancata copertura del fabbisogno di gas e/o di pressione ai punti di immissione della rete.

Un'impresa di trasporto non ha condiviso l'introduzione di un indicatore relativo al tempo di messa in sicurezza e ritiene più appropriato introdurre un indicatore della continuità del servizio, inteso come tempo intercorrente tra l'interruzione e il ripristino del servizio di trasporto. Il trasportatore non ha ritenuto inoltre opportuno stabilire un tempo massimo di eliminazione delle dispersioni di gas in considerazione del fatto che il tempo necessario è correlato, oltre che all'efficienza dell'intervento del trasportatore, anche alle caratteristiche della rete interessata dall'emergenza e alla pressione della stessa nonché alle specifiche condizioni naturali avverse e/o di sicurezza che possono condizionare l'operatività dell'intervento.

Anche un altro trasportatore non ha ritenuto opportuno introdurre indicatori ma ha proposto che il trasportatore debba solo garantire di aver attuato tutte le azioni nella sua facoltà per riportare al più presto il sistema alle normali condizioni di funzionamento. Il tempo che ciò comporta può essere influenzato da diversi fattori (entità del danno, tipologia del territorio attraversato dal metanodotto, dimensioni del metanodotto, etc.), che fanno sì che tra due diversi metanodotti il minor tempo di ripristino di uno rispetto all'altro non sia garanzia di un comportamento maggiormente virtuoso.

Diversa è la posizione degli altri soggetti consultati che hanno ritenuto invece necessario introdurre degli indicatori e hanno proposto alcune integrazioni o modifiche.

Protezione catodica

Un trasportatore non ha ritenuto condivisibili le proposte dell'Autorità in considerazione del fatto che la materia è già regolamentata dalla legislazione vigente che prevede l'obbligo di protezione catodica delle reti. Fermo restando il principio che il trasportatore deve dotarsi di procedure e strumenti volti a garantire la corretta progettazione, realizzazione, manutenzione, controllo e monitoraggio degli impianti di protezione catodica, il trasportatore non ha ritenuto condivisibile l'introduzione di vincoli di registrazione di dati e di informazioni ritenuti non del tutto significativi della corretta gestione della rete di trasporto.

Un altro trasportatore, invece, ha condiviso le proposte in tema di protezione catodica ma ritiene che l'Apce, nello svolgere le funzioni ad essa attribuite dall'Autorità, debba tener conto delle peculiarità dei diversi sistemi di trasporto.

Un'associazione di distributori e venditori ha condiviso che quanto previsto in tema di protezione catodica fosse opportunamente regolamentato, anche se avendo le imprese di trasporto sempre adottato adeguati livelli tecnici al riguardo ritiene che gli standard e le prassi attuali possano essere assunti a base degli standard e degli obblighi di servizio, di registrazione e comunicazione che saranno introdotti.

Odorizzazione del gas

Si è registrata una ampia condivisione sulla proposta dell'Autorità di stabilire obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità relativamente al numero di clienti finali civili allacciati alle reti di trasporto ed al numero di controlli del grado di odorizzazione annui effettuati per ogni punto di riconsegna interessato.

Un'impresa di trasporto si è detta contraria perché ritiene che l'odorizzazione del gas non rientri nell'ambito della qualità del servizio di trasporto e che la materia sia già sufficientemente disciplinata dalla legislazione vigente e dalle deliberazioni dell'Autorità che pongono in capo alle imprese di trasporto obblighi assicurativi e di odorizzazione nei confronti dei clienti finali civili allacciati direttamente alla rete di trasporto.

Altri aspetti rilevanti ai fini della sicurezza

Alcuni utenti del servizio hanno ritenuto che dovesse essere data particolare rilevanza alla fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai, che dovrebbe essere organizzata direttamente dal trasportatore per garantire il ripristino dell'esercizio del sistema in sicurezza nel tempo più breve e nel modo più efficiente. Infatti, il trasportatore è il soggetto avente la maggior conoscenza della rete (caratteristiche tecniche, degli impianti) e dei clienti finali ad essa allacciati ed è quindi il soggetto maggiormente in grado di intervenire fornendo le migliori garanzie in termini di sicurezza. Inoltre si ritiene che tale soluzione sia anche la più efficiente per l'ottimizzazione dei costi. Anche una delle imprese di trasporto ha confermato che la possibilità prevista nel proprio codice di rete di delegare al trasportatore l'organizzazione della fornitura alternativa tramite carro bombolaio riscuote un ampio gradimento tra gli utenti. In alternativa i soggetti consultati hanno richiesto che il trasportatore si facesse almeno carico dell'identificazione sul territorio dei prestatori del servizio. Tale posizione è stata condivisa anche da un'associazione di distributori e venditori.

Le associazioni di distributori e venditori hanno espresso la convinzione che la sicurezza del servizio di trasporto dipenda molto dalla qualità della comunicazione fra il trasportatore e i distributori, che deve quindi essere diretta e non delegata al coinvolgimento degli utenti della rete. In generale si ritiene necessario stabilire che tutti gli aspetti riguardanti la sicurezza del sistema siano di responsabilità esclusiva degli operatori della rete di trasporto e che tale responsabilità non possa essere mediata dagli utenti.

4.1.3 Valutazione delle osservazioni e proposte del secondo documento per la consultazione

In esito alla prima fase di consultazione le proposte iniziali sono state riformulate tenendo conto delle osservazioni pervenute dai soggetti interessati e degli approfondimenti nel corso di incontri tecnici. In aggiunta o a parziale modifica di quanto formulato nel primo documento per la

consultazione, l'Autorità ha proposto nel secondo documento per la consultazione, con riferimento alla sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale, di:

- introdurre l'obbligo per l'azienda di trasporto di sottoporre a sorveglianza, a piedi o con altri mezzi, con cadenza almeno semestrale i tratti di gasdotti maggiormente esposti a condizioni di rischio, confermando l'obbligo di ispezione con cadenza almeno annuale per il resto della rete;
 - non confermare, perché ritenuta prematura, l'introduzione un indicatore relativo al tempo di eliminazione delle eventuali dispersioni di gas sulle reti e la fissazione di un tempo massimo per l'intervento decorrente dalla segnalazione di un'emergenza;
 - verificare l'opportunità di affidare al trasportatore la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale servizio alternativo tramite carri bombolai, ferma restando l'attribuzione del costo conseguente al soggetto a cui compete ai sensi della regolazione vigente, veicolando tale esigenza tramite il Comitato di consultazione del trasporto, istituito dalla deliberazione dell'Autorità 15 marzo 2006, n. 53/06;
 - introdurre l'indicatore "percentuale di rete sulla quale sono state effettuate ispezioni interne con pig rispetto al totale della rete sulla quale è tecnicamente possibile utilizzare tale metodologia" solo dopo un adeguato periodo di monitoraggio;
 - modificare la classificazione inizialmente proposta per le emergenze di servizio sulla rete, in accoglimento di alcuni dei contributi pervenuti;
 - non introdurre ulteriori disposizioni in materia di odorizzazione del gas ritenendo sufficiente quanto già disciplinato dalla legislazione e dalla regolazione vigente;
- 4.1.4 Principali osservazioni ricevute a seguito del secondo documento per la consultazione.

4.1.5 Valutazione delle osservazioni e proposte del terzo documento per la consultazione

L'Autorità, nel confermare la scelta di proporre una regolazione anche per la sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale, in aggiunta o a parziale modifica di quanto formulato nel secondo documento per la consultazione, ha proposto nel terzo documento per la consultazione di:

- stabilire per l'azienda di trasporto del gas naturale l'obbligo annuale di aggiornamento dello "stato di consistenza dei gasdotti" e di comunicazione all'Autorità di alcuni dati tecnici rilevanti relativi alla rete;
- definire un indicatore relativo al tempo di intervento, individuato come il tempo intercorrente tra la segnalazione di una emergenza di servizio e l'arrivo del personale incaricato dal trasportatore sul luogo di intervento con i conseguenti obblighi di registrazione e comunicazione;
- introdurre l'obbligo per il trasportatore di disporre di una organizzazione, di attrezzature e di procedure tali da garantire una tempestiva ed efficace gestione delle emergenze di servizio in coordinamento con le autorità locali competenti e con le forze di pubblica sicurezza ed in conformità alle norme tecniche vigenti in materia;
- stabilire l'obbligo per il trasportatore di disporre di uno o più recapiti telefonici per il servizio di intervento e di adottare specifiche modalità di pubblicizzazione degli stessi;
- affidare al trasportatore la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale trasporto alternativo di gas tramite il servizio dei carri bombolai, salva esplicita indicazione

contraria da parte dell'utente e ferma restando l'attribuzione del costo del gas all'utente stesso.

4.1.6 Principali osservazioni ricevute a seguito del terzo documento per la consultazione

Alcuni tra i soggetti che hanno inviato osservazioni al terzo documento per la consultazione hanno espresso profili critici verso le proposte dell'Autorità, che possono essere così sintetizzate per gli aspetti principali:

- i trasportatori ritengono che la sicurezza non debba rientrare nell'ambito della regolazione della qualità del servizio di trasporto, dato che essa è già disciplinata dalla legislazione e dalle normative tecniche vigenti, e che, pertanto, la regolazione della qualità del servizio andrebbe invece limitata alla continuità ed alla qualità commerciale del servizio;
- un trasportatore ritiene che il fattore antropico sia la causa più ricorrente di interruzione del trasporto, più che l'appartenenza della rete ad aree di rischio sismico ed idrogeologico, e ritiene di conseguenza inutilmente onerosa la classificazione delle reti in funzione di tale rischio; propone, in alternativa, di estendere a tutta la rete la frequenza semestrale di sorveglianza prevista dall'Autorità per le aree a rischio;
- un altro trasportatore condivide invece le proposte dell'Autorità ad eccezione dell'inserimento degli allacciamenti, di cui si chiede una definizione puntuale, tra le parti di rete sottoposte a rischio; in subordine si chiede di tenere conto, ai fini dell'inclusione degli allacciamenti nelle aree di rischio, delle dimensioni degli stessi; il trasportatore suggerisce comunque, in generale, di sostituire gli obblighi minimi con un obbligo per il trasportatore di definire un piano ottimale di sorveglianza delle reti;
- i trasportatori non condividono le proposte dell'Autorità in tema di emergenza di servizio in quanto ritengono più appropriato ricondurre l'emergenza all'ambito della continuità, definendola come "situazione anomala, imprevedibile e transitoria che comporta riduzioni/interruzioni di capacità di trasporto ai punti di ingresso e ai punti di riconsegna"; non viene inoltre condivisa, in quanto ritenuta non utile, l'ipotesi di comunicare al Comitato Italiano Gas le emergenze verificatesi sulle reti;
- alcuni soggetti ed Associazioni degli operatori chiedono di rafforzare l'informazione agli utenti coinvolti in situazioni di emergenza di servizio nonché il diretto coinvolgimento dei distributori nella gestione delle stesse;
- i trasportatori non condividono la proposta di attribuire loro la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale fornitura alternativa di gas naturale tramite il servizio dei carri bombolai a meno di esplicita indicazione contraria da parte dell'utente interessato, poiché il trasportatore non ha il compito di fornire il gas ai clienti finali; rilevano inoltre che una corretta e sicura organizzazione del servizio di fornitura alternativa presuppone la conoscenza delle caratteristiche del processo produttivo e delle flessibilità di gestione operativa dell'impianto di valle non note al trasportatore bensì riconducibili al rapporto tra cliente finale e fornitore; tale contrarietà è espressa anche da una associazione di aziende che forniscono gas a mezzo di carri bombolai; gli utenti e le Associazioni degli operatori ritengono invece che il trasportatore sia il soggetto a cui debba spettare il compito di realizzare il servizio di trasporto alternativo pur lasciando in capo all'utente l'onere del servizio di fornitura, suggerendo la stipula da parte dei trasportatori di accordi quadro su base annuale o pluriennale con i fornitori di carri bombolai;

- un trasportatore chiede di ridurre gli obblighi di registrazione e comunicazione in materia di protezione catodica.

4.2) Continuità

4.2.1 Proposte presentate nel primo documento per la consultazione

L'Autorità ha individuato quali temi principali per il filone della continuità le interruzioni e le riduzioni del servizio di trasporto presso i punti di riconsegna, poiché queste hanno un impatto diretto sulle reti a valle, anche potenzialmente, in termini di sicurezza per i clienti finali.

L'analisi della prassi operativa delle aziende di trasporto di Snam Rete Gas e di Società Gasdotti Italia ha evidenziato che, naturalmente tranne per i casi di emergenza, le eventuali riduzioni/sospensioni del servizio di trasporto ai punti di consegna o di riconsegna connesse ad attività manutentive straordinarie vengono preventivamente pianificate compatibilmente con la capacità di trasporto definita e, ove possibile, vengono condivise con gli operatori interconnessi a monte al fine di ridurre i periodi di disservizio per gli utenti.

Di seguito sono riportate le proposte formulate nel primo documento per la consultazione per ciascun tema di interesse.

Interruzioni

Il primo aspetto trattato ha riguardato la definizione di "interruzione", per la quale si è prospettata l'introduzione di una dicitura analoga a quella prevista dalla deliberazione 29 settembre 2004, n. 168/04, ossia "quell'evento che coincide con l'interruzione dell'erogazione del gas". Una volta individuata in modo univoco la definizione del fenomeno è possibile introdurre obblighi di registrazione e di comunicazione; si è, quindi, pensato di inserire un obbligo di registrazione per tutti i casi di interruzione, distinguendo se programmata o meno, e con il dettaglio delle seguenti informazioni minime:

- a) il punto di riconsegna coinvolto dall'interruzione, distinguendo se alimenta clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto o city gate;
- b) la durata dell'interruzione;
- c) il tipo di interruzione, se programmata o non programmata;
- d) gli utenti coinvolti;
- e) il tempo di preavviso, nel caso di interruzione programmata;
- f) la causa dell'interruzione, distinguendo tra causa di forza maggiore, causa di terzi e causa esercente;

e, conseguentemente, che l'impresa di trasporto fosse tenuta a comunicare all'Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, per l'anno termico precedente a quello di comunicazione:

- a) per le interruzioni con preavviso e senza preavviso separatamente:
 - (i) il numero delle interruzioni;
 - (ii) il numero di utenti coinvolti;
 - (iii) la durata media;
- b) per le sole interruzioni per le quali non sia stato rispettato il tempo di preavviso, il numero di utenti coinvolti nelle interruzioni.

Si è, altresì, ipotizzata una regolazione più stringente in termini di penalità per gas non riconsegnato per cause riconducibili all'azienda di trasporto, con esclusione dei casi di interventi

programmati di manutenzione (per i quali esisteva già uno standard garantito di qualità tecnica), mediante l'introduzione di una disciplina di indennizzi automatici a favore, ad esempio, dei clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto.

Riduzione della capacità

Si è proposto di confermare lo standard tecnico garantito presente nei Codici di Rete approvati dall'Autorità, che si riferisce al “numero massimo di giorni annui di interruzione/riduzione della capacità (giorni equivalenti a capacità intera) per interventi manutentivi presso punti di riconsegna”. Al fine di facilitare la semplificazione e l'uniformità delle norme vigenti, si è avanzata l'ipotesi di fissarlo pari a 3 giorni equivalenti a capacità intera per tutte le aziende di trasporto, rimandando l'individuazione di uno standard garantito basato sul numero di riduzioni della capacità nel punto di riconsegna registrate nell'anno termico, considerato più tutelante per l'utente del servizio. Coerentemente si è prospettato un obbligo di registrazione, e successiva comunicazione annuale all'Autorità, per ciascun punto di entrata e di riconsegna della rete di trasporto, di tutte le riduzioni delle capacità registrate a seguito di interventi manutentivi per percentuale di capacità non disponibile e durata dell'evento espressa in giorni.

Altri aspetti rilevanti ai fini della continuità

L'Autorità ha ritenuto opportuno invitare tutti i soggetti interessati di esprimersi circa l'esistenza o meno di altri aspetti rilevanti da analizzare, oltre a quelli di cui sopra, per una migliore definizione della regolazione della continuità nel servizio di trasporto di gas naturale.

4.2.2 Principali osservazioni ricevute a seguito del primo documento per la consultazione

Sul tema delle **interruzioni**, un utente ha rilevato che il concetto di qualità del servizio debba riguardare prevalentemente il rapporto tra l'utente del trasporto e il trasportatore e non unicamente i clienti finali, formulando l'ipotesi di non disciplinare la sola fattispecie “interruzioni” ai punti di riconsegna, ma anche la fattispecie “significative riduzioni”, includendo i punti di entrata. Si è suggerita, inoltre, l'introduzione di un indicatore relativo al “numero di volte che, nell'anno termico considerato, uno stesso utente è stato coinvolto da interruzioni totali o parziali”, con l'evidenza dei punti nei quali la situazione di emergenza si è ripetuta più volte. Pareri positivi sono stati espressi dai soggetti che hanno preso parte alla consultazione, in particolare un utente del servizio di trasporto ha proposto un analogo trattamento per i punti di ingresso alla rete (sempre per cause riconducibili al trasportatore) ed una consultazione ad hoc per disciplinare caso per caso le possibili fattispecie e le relative formule per il calcolo degli importi dovuti. Tutti i soggetti consultati hanno condiviso la definizione di obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità. Un utente del servizio di trasporto ha suggerito di includere gli operatori delle reti fisicamente confinanti coinvolte, richiedendo per essi gli stessi obblighi informativi cui hanno diritto gli utenti della rete.

Per quanto concerne i pareri espressi dalle imprese di trasporto:

- è stato proposto di definire l'interruzione quale evento che ha come conseguenza l'interruzione del servizio di trasporto agli utenti presso un punto di riconsegna;
- è stato evidenziato che qualsiasi penalizzazione del trasportatore deve essere giustificata da comprovato dolo o colpa grave e che queste siano le uniche cause “riconducibili all'azienda di trasporto”; diversamente verrebbe modificato l'equilibrio della ripartizione delle responsabilità previsto dai codici di rete e con esso il livello di rischio associato all'impresa di trasporto;

- non è stata condivisa la previsione di un indennizzo automatico a carico del trasportatore ed a favore del cliente finale, poiché non sussiste alcuna relazione sinallagmatica tra i suddetti soggetti, ritenendo che tra le due parti non possa essere introdotta alcun tipo di obbligazione che le vincoli reciprocamente.

Circa il tema della **riduzione della capacità**, i soggetti che hanno preso parte alla consultazione hanno espresso una completa condivisione delle proposte contenute nel primo documento per la consultazione. Più utenti hanno richiesto di studiare delle soluzioni che incentivino l'impresa di trasporto nei periodo di domanda bassa (ad esempio, nei mesi estivi) ed in maniera coordinata con le manutenzioni sulle reti interconnesse, al fine di non aumentare ulteriormente il periodo di indisponibilità, anche perché le sospensioni programmate nelle fasi di punta dei consumi prevedono o grossi oneri per predisporre la fornitura alternativa o, in alcuni casi, addirittura l'impossibilità di supplire tramite altre fonti, per esempio nel caso di centrali termoelettriche. Una Associazione ha evidenziato che le riduzioni di capacità devono essere equiparate alle interruzioni del servizio, auspicando l'introduzione di un sistema di indennizzi opportunamente definito. Dello stesso parere un utente che ha valutato maggiormente tutelante prevedere parallelamente un controllo sul numero di interruzioni registrate presso un dato punto, oltre allo standard su giorni di riduzione a capacità intera. I soggetti si sono detti concordi con la proposta di integrare la regolamentazione inserendo un obbligo di registrazione e comunicazione all'Autorità di tutte le riduzioni delle capacità anche nei punti di entrata della rete di trasporto.

Una impresa di trasporto ha specificato che, come peraltro già previsto nel proprio Codice di Rete, le interruzioni o riduzioni della capacità derivanti da interventi per potenziamenti, nuovi allacciamenti e riverse su terzi, non concorrono alla determinazione del numero di giorni equivalenti annui di interruzione, in quanto tali attività non sono correlate alla manutenzione della rete di trasporto.

Circa gli **altri aspetti rilevanti ai fini della continuità**, alcuni utenti del servizio hanno messo in evidenza il tema della pressione di riconsegna della fornitura e la necessità di livelli minimi garantiti nel tempo, proponendo di fissare in maniera univoca:

- i parametri di pressione che il trasportatore è in grado di garantire, a meno di casi eccezionali, nonché la specificazione di questi ultimi;
- le procedure con cui gli stessi parametri di pressione possono essere modificati;
- le modalità di misura della pressione.

Nell'ambito della valutazione della qualità tecnica della continuità del servizio, un utente ha auspicato la formulazione di un parametro relativo al coordinamento degli interventi di manutenzione, anche in termini di un maggior scambio informativo fra operatori. Tale parere è stato condiviso da due Associazioni, che hanno osservato come, nel caso di riduzioni nei punti di ingresso, dovrebbero essere previsti adeguati indennizzi a remunerazione del prelievo aggiuntivo da stoccaggio che l'utente è costretto ad effettuare.

4.2.3 Valutazione delle osservazioni e proposte del secondo documento per la consultazione

Interruzioni

Si è proposto di introdurre le seguenti definizioni:

- a) "interruzione", quell'evento che coincide con l'interruzione o "riduzione consistente" del servizio di trasporto presso un punto di entrata o un punto di riconsegna, considerando consistente una riduzione della capacità che superi una data soglia minima S, con riferimento alla capacità conferita sul punto nel mese in cui si è verificata l'interruzione;

- b) “interruzione senza preavviso”, l’interruzione che non sia comunicata con un anticipo di almeno 3 giorni lavorativi, non considerando nel computo il giorno in cui avviene la comunicazione;
- c) “city gate”, il punto di interconnessione della rete di trasporto nazionale con la rete di distribuzione locale e rappresenta, quindi, al contempo un punto di riconsegna della rete di trasporto e un punto di consegna dell’impianto di distribuzione.

Inoltre, sono stati confermati gli obblighi di registrazione, per ogni interruzione, dei seguenti dati minimi:

- a) il punto di entrata o riconsegna coinvolto dall’interruzione, distinguendo per quest’ultimo se alimenta clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto o city gate;
- b) la durata dell’interruzione;
- c) la capacità non resa disponibile a causa dell’interruzione (espressa come percentuale della capacità conferita);
- d) il tipo di interruzione, se con preavviso o senza preavviso;
- e) gli utenti del servizio di trasporto coinvolti;
- f) gli operatori di reti interconnesse coinvolte;
- g) l’impresa di distribuzione coinvolta;
- h) il tempo di preavviso, nel caso di interruzione programmata;
- i) la causa dell’interruzione, distinguendo tra causa di forza maggiore, causa di terzi e causa trasportatore;

e i seguenti obblighi di comunicazione:

- a) per le interruzioni con preavviso e senza preavviso separatamente:
 - (i) il numero totale delle interruzioni;
 - (ii) il numero totale di utenti coinvolti;
 - (iii) il numero totale di city gate coinvolti;
 - (iv) la durata media;
 - (v) la capacità totale non resa disponibile (espressa come percentuale della capacità conferita) per ciascun punto di entrata o riconsegna coinvolto da interruzioni, distinguendo per quest’ultimo se alimenta clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto o city gate;
- b) per le sole interruzioni per le quali non sia stato rispettato il tempo di preavviso, il numero di utenti coinvolti in ciascuna interruzione.

Si è ritenuto opportuno approfondire la proposta inerente all’obbligo di comunicazione annuale, per utente e per punto di prelievo interessato (con il dettaglio delle capacità oggetto di riduzione), dell’indicatore relativo al “numero di volte che, nell’anno termico considerato, uno stesso utente è stato coinvolto da interruzioni totali o parziali”. Con riferimento alla materia degli indennizzi automatici, tenuto conto delle osservazioni pervenute, l’Autorità ha proposto di rinviare la definizione della materia successivamente ad una fase di monitoraggio dei dati comunicati dai trasportatori.

Riduzione della capacità

Alla luce degli esiti della fase di consultazione, sono state confermate le formulazioni del primo documento ribadendo la proposta relativa allo standard tecnico pari a 3 giorni equivalenti a capacità intera per interventi manutentivi per tutte le aziende di trasporto nonché gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all’Autorità. In accoglimento delle esortazioni emerse dalla consultazione sul tema delle riduzioni di capacità ai punti di entrata, è stato proposto l’utilizzo di fattori moltiplicativi così da far pesare diversamente le ore di riduzione a seconda del periodo in cui viene effettuato l’intervento di manutenzione, computando il tempo di riduzione connesso allo standard garantito, anche se inizialmente ai soli fini del monitoraggio, come di seguito specificato:

- a) nel caso di interventi simultanei su più di un punto di ingresso, alle ore di interruzione si applica un fattore moltiplicativo pari a 3;
- b) per gli interventi di manutenzione effettuati nei mesi da aprile a luglio e nel mese di settembre, alle ore di interruzione si applica un fattore di riduzione pari a 0,7;
- c) per gli interventi di manutenzione effettuati nel mese di agosto, alle ore di interruzione si applica un fattore di riduzione pari a 0,5;
- d) per gli interventi di manutenzione effettuati nei mesi da ottobre a marzo, alle ore di interruzione si applica un fattore moltiplicativo di 1,5;
- e) per gli interventi di manutenzione effettuati nei giorni di sabato e domenica, alle ore di interruzione si applica un ulteriore fattore di riduzione pari a 0,5.

Altri aspetti rilevanti ai fini della continuità

Vista l’importanza dell’esistenza di un coordinamento in tema di continuità tra l’impresa di trasporto e gli operatori a monte ed a valle della rete di trasporto, si è proposto in capo all’impresa di trasporto l’obbligo di predisporre una procedura, di concerto con le parti interessate, da rendere pubblica entro i 30 giorni successivi all’approvazione della stessa da parte dell’Autorità, ad esempio tramite il sito internet. Per quanto concerne gli auspici degli utenti circa nuove disposizioni sulla pressione minima garantita, stante la complessità della materia, si è formulata l’ipotesi di prevedere l’invio all’Autorità delle procedure che stabiliscono come fissare, ed eventualmente modificare, i valori contrattuali di pressione ai punti di riconsegna oltre all’introduzione dell’obbligo di registrazione e di comunicazione semestrale, per punto di riconsegna, dei seguenti dati:

- a) pressione minima garantita, misurata in bar relativi;
- b) valore effettivo di pressione più basso registrato, per ciascun mese dell’anno termico;
- c) classificazione della causa di non conformità, se disponibile;
- d) modalità di misura della pressione.

4.2.4 Principali osservazioni ricevute a seguito del secondo documento per la consultazione

Sul tema delle **interruzioni** gli utenti del servizio si sono detti concordi circa le definizioni proposte; in particolare, con riferimento alla soglia, hanno avanzato l’ipotesi della variazione tra un valore minimo del 5% ed un valore massimo del 10%. Uno di essi ha suggerito di aumentare il tempo di preavviso per i punti di entrata portandolo da 3 a 7 giorni lavorativi. Alcuni utenti del servizio hanno apprezzato l’idea dell’indicatore “numero di volte che, nell’anno termico considerato, uno stesso utente è stato coinvolto da interruzioni totali o parziali”, poiché ritengono

fondamentale il monitoraggio delle interruzioni, anche al fine di valutare l'eventuale successiva introduzione di indennizzi automatici.

Al contrario, le imprese di trasporto non hanno condiviso le proposte, accettando sostanzialmente solo gli obblighi di registrazione e puntualizzando la necessità di:

- a) sostituire punto di entrata con punto di consegna, specificando anche l'inclusione tra i punti di riconsegna dei punti di interconnessione con altri operatori di trasporto;
- b) chiarire che la capacità di riferimento può anche essere quella oggetto di accordo di interconnessione fra reti di trasporto.

Sulla **riduzione di capacità**, gli utenti che hanno preso parte alla consultazione hanno pienamente condiviso le proposte dell'Autorità, sottolineando i benefici che ne deriverebbero. Non dello stesso parere sono state le imprese di trasporto, le quali hanno considerato la proposta di difficile attuazione anche in considerazione della struttura della rete; in tal senso, una di essa ha richiesto di non penalizzare sia gli interventi contemporanei su più punti di ingresso nel mese di agosto che quelli sulla dorsale algerina.

Circa gli **altri aspetti rilevanti ai fini della continuità**, le imprese di trasporto hanno rilevato il forte impatto economico delle proposte inerenti alla pressione minima garantita, tema che è invece molto sentito dagli utenti del servizio, dai produttori di energia elettrica nonché dalle Associazioni dei distributori che sostengono la necessità di un maggior coordinamento ai sensi dell'articolo 11 della deliberazione n. 138/04. Una impresa di trasporto ha delineato quale possibile soluzione, visto il notevole costo di un sistema di monitoraggio della pressione attivo in tutti i punti di riconsegna della rete, l'introduzione dell'obbligo di registrare e comunicare all'Autorità semestralmente soli i casi di mancato rispetto per punto di riconsegna, che vengono peraltro segnalati dagli utenti stessi. Circa la sottoscrizione di accordi di interconnessione, contenenti i termini e le modalità di scambio delle informazioni necessarie alla gestione operativa, è stato rimarcato l'impegno già profuso sulla conclusione degli stessi.

4.2.5 Valutazione delle osservazioni e proposte del terzo documento per la consultazione

Interruzioni

Nel terzo documento per la consultazione, alla luce delle osservazioni pervenute l'Autorità ha sostanzialmente confermato quanto proposto nella seconda fase di consultazione, accogliendo però le modifiche richieste dai soggetti sia in tema di dati minimi da registrare che di definizioni; in particolare, sono state formulate le seguenti:

- a) "riduzione consistente", una riduzione della capacità che superi il 10% della capacità conferita sul punto nel mese in cui si è verificata l'interruzione";
- b) 7 giorni lavorativi nei punti di consegna o di interconnessione e 3 giorni lavorativi nei punti di riconsegna quale tempo di adeguato preavviso.

Riduzione della capacità

In tema di riduzione della capacità sono state riconfermate le proposte del secondo documento per la consultazione, pur con una modifica relativamente al coefficiente moltiplicativo da applicare nel caso di interventi simultanei su più di un punto di ingresso (fissato al valore di 1,5), così da tener conto della posizione espressa da una impresa di trasporto. L'Autorità ha, però,

ritenuto opportuno sollecitare gli operatori circa la possibilità di delineare un parametro maggiormente rappresentativo dell'effettivo disagio subito dagli utenti.

Altri aspetti rilevanti ai fini della continuità

In accoglimento di quanto emerso dalla consultazione ed in considerazione dell'opportunità di affrontare un tema così delicato avendo a disposizione almeno un certo numero di dati acquisiti tramite una fase di monitoraggio, l'Autorità ha proposto di porre in capo all'impresa di trasporto l'obbligo di registrazione dei soli casi di mancato rispetto del valore della pressione minima garantita, con indicazione dei seguenti dati:

- a) il codice ed ubicazione del punto di riconsegna;
- b) il numero e la ragione sociale degli utenti con capacità sul punto (con indicazione delle ragioni sociali), specificando se si tratta di un *city gate*;
- c) la pressione minima garantita, misurata in bar relativi;
- d) il valore effettivo di pressione più basso registrato nel semestre, misurato in bar relativi;
- e) il mese dell'anno termico in cui si è riscontrato il valore di cui alla lettera d);
- f) la causa di non rispetto del valore della pressione minima garantita, distinguendo tra causa di forza maggiore, causa di terzi, ivi incluso il caso di responsabilità dell'utente, e causa trasportatore;

e di comunicare semestralmente, però con riferimento all'anno solare, i seguenti dati aggregati per mese:

- a) il numero dei casi di mancato rispetto del valore della pressione minima garantita, distinguendo tra causa di forza maggiore, causa di terzi, ivi incluso il caso di responsabilità dell'utente, e causa trasportatore;
- b) il numero dei punti interessati dal mancato rispetto del valore della pressione minima garantita, specificando se *city gate*.

4.2.6 Principali osservazioni ricevute a seguito del terzo documento per la consultazione

Per quanto concerne il tema delle **interruzioni**, gli operatori che hanno preso parte alla consultazione si sono detti concordi con le proposte dell'Autorità; in particolare, uno di essi ha auspicato l'introduzione di un nuovo criterio, delineato come il "numero di interruzioni che, a prescindere dall'entità della riduzione di capacità, determinano ripercussioni sul mercato (riportando, a titolo di esempio, tra le azioni che evidenziano una conseguenza sul mercato l'utilizzo di carri bombolai, la riduzione dei consumi, valori della pressione inferiori al minimo garantito), correlato di obblighi di registrazione e di comunicazione. Un'Associazione di operatori richiede il coinvolgimento del distributore nel caso in cui l'interruzione riguardi *city gate* di suo interesse.

Le imprese di trasporto hanno ribadito la loro contrarietà all'introduzione di una soglia S nella definizione di interruzione, tesa a discriminare la consistenza o meno di una riduzione, in quanto lo standard tecnico garantito si basa sul concetto di "giorno equivalente a capacità intera" e considera nel conteggio tutte le riduzioni di capacità sul punto, incentivando alla minimizzazione sia dei tempi di interruzione/riduzione che delle percentuali di indisponibilità delle capacità.

Un'impresa di trasporto ha condiviso l'indicazione del tempo di preavviso che però si ritiene applicabile solo ad alcune categorie di interruzione, con l'esclusione di quelle per attività

manutentiva (per le quali il Codice di Rete già prevede delle comunicazioni) e per emergenze di servizio. Un'altra impresa di trasporto si è detta concorde con l'introduzione dell'indicatore *“numero di volte che, nell'anno termico di riferimento, un dato punto di riconsegna è stato coinvolto da interruzioni che non siano derivanti da emergenze di servizio”*, chiedendo però di esplicitare che il calcolo dell'indicatore non comprende le situazioni di forza maggiore.

Circa le proposte riguardanti la **riduzione di capacità**, un paio di operatori hanno richiesto di rivedere la disciplina inerente alle manutenzioni sui punti di entrata della Rete Nazionale, con specifico riferimento alla riprogrammazione; altri hanno manifestato apprezzamenti per la proposta dei coefficienti moltiplicativi, pur suggerendo l'introduzione di un indicatore che misuri lo scostamento tra il programma di manutenzione annuale e/o semestrale e quello effettivo mensile e di uno basato sul prodotto delle ore di interruzione per la percentuale di capacità interrotta (e che la scelta dei giorni di indisponibilità venga fatta in accordo con gli utenti del servizio). Un operatore si è detto concorde con la necessità di individuare un criterio alternativo a quello dei coefficienti correttivi che sia un indice reale del disservizio subito dai utenti, proponendo il *“tempo in cui un utente ha subito una riduzione di capacità almeno pari al 5%-10% della capacità disponibile”*, magari distinguendo tra periodo estivo (maggio - settembre) e periodo invernale.

Le imprese di trasporto hanno ribadito l'inapplicabilità dei coefficienti moltiplicativi prospettati nel secondo documento e successivamente riconfermati, anche se con una modifica, nel terzo documento per la consultazione

Circa gli **altri aspetti rilevanti ai fini della continuità**, un'Associazione di operatori ha evidenziato l'importanza del coinvolgimento dei distributori sul tema della pressione ai *city gate*. Le proposte sono state generalmente condivise dagli operatori; in particolare, uno di essi ha richiesto di prevedere l'obbligo in capo al trasportatore di inviare all'Autorità le procedure che stabiliscono criteri e modalità di fissazione e, naturalmente, di modifica dei valori contrattuali di pressione ai punti di riconsegna.

Una impresa di trasporto ha ribadito l'opportunità di affrontare il tema della pressione attraverso una specifica regolamentazione, evidenziando altresì che gli obblighi di registrazione proposti per punto di riconsegna genererebbero nuovi costi di implementazione.

Un'altra impresa di trasporto non ha condiviso l'obbligo di registrazione del mancato rispetto della pressione minima garantita su tutti i punti di riconsegna, visto l'elevato numero di punti di prelievo che ne sarebbero interessati a fronte di una casistica molto limitata, che ha portato a registrare negli ultimi quattro Anni Termici solo quattro segnalazioni di anomalia da parte di utenti coinvolti. La stessa, ai fini di un efficace controllo dell'esercizio della propria rete, ha adottato un sistema di monitoraggio delle pressioni in punti rappresentativi, ove risulta più significativo l'effetto delle perdite di carico derivanti dalla movimentazione del gas. E' stata, quindi, formulata l'ipotesi alternativa di introdurre un obbligo di registrazione e di comunicazione, non semestrale ma annuale, delle eventuali segnalazioni fatte pervenire dagli utenti circa il mancato rispetto del vincolo di pressione minima garantita presso i punti di riconsegna, insieme alle informazioni desunte dal sistema di monitoraggio delle pressioni nei punti rappresentativi della rete.

4.3) Qualità commerciale

4.3.1 Proposte presentate nel primo documento per la consultazione

Le proposte contenute nel primo documento per la consultazione sono state formulate alla luce di quanto già approvato in materia dell'Autorità, ossia partendo da un'analisi degli standard garantiti di qualità commerciale del trasporto definiti dai Codici di Rete di Snam Rete Gas e di Società Gasdotti Italia.

Aggiornamento del Codice di Rete

Pur confermando lo standard già esistente, al fine di uniformare le informazioni inviate all'Autorità, si è proposto l'obbligo in capo all'impresa di trasporto di registrare, per ogni proposta, i seguenti dati minimi:

- a) il soggetto proponente;
- b) la data di ricevimento della proposta;
- c) la data di invio della eventuale comunicazione di irricevibilità.

Coerentemente, è stato posto in consultazione un obbligo di comunicazione all'Autorità di alcuni dati aggregati, con cadenza annuale, ovvero:

- a) il numero delle proposte di aggiornamento;
- b) il numero delle proposte per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
- c) il tempo medio di invio della dichiarazione di irricevibilità della segnalazione.

Infine, i soggetti sono stati sollecitati ad esprimersi circa l'introduzione di indennizzi automatici a favore degli utenti del servizio in caso di mancato rispetto dello standard garantito.

Cessioni di capacità

Il tema delle transazioni di capacità si è da subito evidenziato come rilevante alla luce dell'elevato numero di richieste gestite da Snam Rete Gas e da Società Gasdotti Italia. Pertanto, l'Autorità ha ritenuto opportuno proporre di mantenere l'indicatore garantito di qualità commerciale già vigente, distinguendo però tra cessioni di capacità relative ai punti di ingresso interconnessi con l'estero (per le quali si è prospettato di garantire la cessione conforme in assenza di comunicazioni entro il quinto giorno lavorativo successivo al termine di richiesta) e le restanti cessioni (per le quali si è indicato di garantire la cessione conforme in assenza di comunicazioni entro il secondo giorno lavorativo successivo al termine di richiesta).

Sono state formulate ipotesi di obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità nonché di introduzione di indennizzi automatici a favore degli utenti del servizio, in caso di mancato rispetto dei livelli di servizio fissati. In particolare, per quanto concerne gli obblighi di registrazione sono stati posti in consultazione i seguenti dati minimi per ogni richiesta di cessione di capacità:

- a) il soggetto richiedente;
- b) la data di ricevimento della richiesta;
- c) la data limite per la cessione;
- d) la data di invio della dichiarazione di non conformità.

Correlati a questi, per quanto concerne gli obblighi di comunicazione annuale, sono stati posti in consultazione i seguenti dati aggregati:

- a) il numero delle richieste di cessione di capacità;
- b) il numero delle richieste di cessione di capacità con documentazione non idonea alla cessione;
- c) il numero delle richieste di cessione di capacità con documentazione non idonea per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
- d) il tempo medio di invio della comunicazione di documentazione non idonea alla cessione, ove applicabile.

Programma degli interventi manutentivi

Dall'analisi dello stato dell'arte è emersa l'importanza del tema, infatti entrambi i Codici di Rete prevedono uno standard garantito che fissa al 1° giorno lavorativo del mese n-1 il termine per la comunicazione da parte del trasportatore del piano mensile degli interventi di manutenzione, nonché uno standard garantito di qualità tecnica, già trattato nell'ambito della continuità, inerente la durata massima degli interventi manutentivi che impattano sulla capacità disponibile ai punti di riconsegna. Pertanto, si è ritenuto opportuno confermare la regolazione già in vigore, proponendo in più, per l'impresa di trasporto, l'obbligo di registrazione di tutte le riprogrammazioni, comprese quelle richieste dall'utente, e di comunicazione annuale all'Autorità del numero delle riprogrammazioni, distinte tra quelle richieste dall'utente e quelle stabilite dall'impresa di trasporto. Anche su questo argomento, i soggetti sono stati sollecitati ad esprimersi circa l'eventuale introduzione di una disciplina di indennizzo automatico a favore dell'utente del servizio.

Contabilità del gas trasportato nel mese

Il primo documento per la consultazione riporta in Appendice 1 i principali esiti di un'analisi di benchmarking internazionale effettuata sulla qualità del trasporto del gas naturale, che è stata molto utile nella valutazione delle soluzioni da porre in consultazione. Infatti, sul tema specifico, è stata positivamente giudicata una norma prevista dalla regolazione spagnola per il bilancio giornaliero e, pertanto, si è deciso di proporre l'introduzione dell'obbligo per il trasportatore di rispondere alle richieste di revisione del bilancio entro i 2-3 giorni lavorativi successivi al ricevimento delle stesse, oltre a confermare quanto già vigente secondo i Codici di Rete. Vista la grande importanza dell'argomento sia per la programmazione dei prelievi che per i processi di fatturazione attiva, i soggetti sono stati sollecitati ad esprimersi circa l'introduzione di indennizzi automatici a favore degli utenti del servizio.

Accesso ed erogazione del supporto IT

Dal benchmarking internazionale è emerso che il tema dell'accesso e dell'erogazione del supporto IT è disciplinato con indicatori soltanto nel Regno Unito, indicatori che fanno riferimento ai tempi di ripristino del sistema in caso di malfunzionamento e ai termini relativi alle modifiche del sistema stesso, con relativa disciplina di indennizzo in caso di mancato rispetto degli standard fissati. In considerazione dell'elevato grado di utilizzo di sistemi informatici, alcuni accessibili tramite sito internet del trasportatore, l'Autorità ha considerato utile proporre l'indicatore "*Tempo di ripristino del sistema in seguito ad un malfunzionamento*" (definendo un tempo massimo di ripristino in funzione della tipologia del sistema informativo

compreso tra 5 e 12 ore), correlato dall'impegno del trasportatore ad attuare tutti i comportamenti idonei a facilitare la normale attività quotidiana dell'utente del servizio.

Accesso al sistema di trasporto

Dall'analisi dello stato dell'arte si è evidenziato che le richieste di allacciamento costituiscono una prestazione rilevante per il trasportatore, quindi l'Autorità ha ritenuto appropriato proporre la definizione di tre standard generali relativi ai termini per l'invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o potenziamento di punti esistenti da parte di un utente, con riferimento alla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna, così delineati:

- a) almeno il 90% entro 60 giorni lavorativi per allacciamenti con lunghezza fino a 2 chilometri;
- b) almeno il 90% entro 90 giorni lavorativi per allacciamenti compresi tra 2 e 10 chilometri;
- c) almeno il 90% entro 120 giorni lavorativi per allacciamenti oltre i 10 chilometri.

I soggetti sono stati invitati ad esprimersi anche circa l'opportunità di prevedere un tempo massimo per la definizione del punto di consegna/riconsegna e l'individuazione di requisiti minimi per la caratterizzazione del preventivo stesso.

Programmazione/Assegnazione

Si è proposto di porre a carico dell'impresa di trasporto l'obbligo di pubblicazione della previsione della domanda annuale e mensile, in forma accessibile a tutti gli operatori, entro il giorno 24 del mese n-1, ottenuta attraverso l'aggregazione dei programmi di trasporto degli utenti stessi del servizio, relativa a tutto il mercato meno il termoelettrico.

Tempi di risposta a richieste degli utenti

In analogia a quanto fatto per i servizi di distribuzione e vendita del gas, per le prestazioni più frequentemente richieste, l'Autorità ha formulato l'ipotesi di definire tempi massimi entro cui dare risposta alle richieste degli utenti, sia tramite standard specifici, cui associare un indennizzo automatico in caso di mancato rispetto per causa riconducibile all'impresa di trasporto, che generali. In particolare, sono state individuate le seguenti prestazioni:

- a) discatura del punto di riconsegna;
- b) verifica dei dati di misura verbalizzati;
- c) incremento della pressione minima contrattuale;
- d) riprogrammazione degli interventi manutentivi;
- e) rimborso dei costi del servizio alternativo di fornitura di gas naturale.

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Infine, i soggetti sono stati sollecitati ad esprimersi circa l'esistenza o meno di altri aspetti rilevanti da considerare oltre quelli esaminati nei punti precedenti.

4.3.2 Principali osservazioni ricevute a seguito del primo documento per la consultazione

Aggiornamento del Codice di Rete

I soggetti che hanno preso parte alla consultazione hanno generalmente condiviso le proposte contenute nel primo documento. Diversi di essi hanno richiesto una rivisitazione della disciplina

in materia, con particolare riferimento al soggetto proponente la modifica; un utente del servizio ha proposto di introdurre i seguenti due indicatori quantitativi:

- a) numero di proposte di aggiornamento presentate da soggetti diversi dal trasportatore;
- b) numero di proposte di aggiornamento presentate da soggetti diversi dal trasportatore approvate.

Passando al tema degli indennizzi automatici, un'Associazione ha scritto di considerare più urgente concentrarsi sulla rivisitazione della disciplina delle proposte di aggiornamento del Codice.

Un'impresa di trasporto ha rilevato che l'indicatore in questione non si può ritenere così critico, lato utente, da prevedere un indennizzo automatico in caso di mancato rispetto dello stesso. Infine, un'altra impresa di trasporto ha sostenuto che l'eventuale introduzione di tale misura dovrebbe essere accompagnata dal riconoscimento al trasportatore di corrispondenti incentivi per i casi di prestazioni erogate in modo più tempestivo rispetto allo standard prefissato.

Cessioni di capacità

Sul tema i soggetti hanno espresso una generale condivisione. Un utente del servizio di trasporto ha rilevato l'opportunità di introdurre le seguenti integrazioni:

- a) prevedere che per ogni richiesta di cessione di capacità il trasportatore sia tenuto a registrare anche il soggetto ricevente;
- b) estendere i medesimi obblighi di registrazione e comunicazione previsti per le cessioni anche ai trasferimenti di capacità.

Oltre a ciò, in linea con quanto accade sulla rete di distribuzione, è stato richiesto un obbligo in capo al trasportatore di segnalare tempestivamente all'utente richiedente l'eventuale presenza di errori materiali o di carattere formale nella documentazione trasmessa, dando allo stesso la possibilità di rettificarli entro un congruo termine; in diversi hanno appoggiato il suggerimento inerente ad un possibile indicatore sui trasferimenti di capacità, perchè considerato molto significativo. Un utente ha considerato condivisibile una riduzione nella tempistica per l'effettuazione delle cessioni ai punti di ingresso in ragione della necessità di garantire maggiore flessibilità nell'approvvigionamento da diverse fonti, specificando che la proposta è da attuare tramite eliminazione degli ulteriori due giorni, previsti per la decorrenza della cessione di capacità inerente un punto di entrata interconnesso con l'estero, oltre i cinque giorni lavorativi utili per la comunicazione dell'accettazione da parte dell'impresa di trasporto. Similmente, per quanto concerne le altre cessioni, lo stesso utente ha evidenziato l'incongruenza dei termini temporali con la necessità di effettuare transazioni di capacità a ridosso del periodo a cui si riferiscono. Infine, è stato auspicato che i dati relativi al rispetto degli standard di qualità commerciale siano resi pubblici in forma aggregata per garantire una maggiore trasparenza nei risultati dell'attività di regolazione e consentire anche agli operatori di esprimere le proprie osservazioni in modo più compiuto.

Una impresa di trasporto ha suggerito di uniformare le scadenze fissate dai Codici di Rete per l'inoltro da parte degli utenti delle varie richieste; un'altra impresa di trasporto ha evidenziato i vantaggi della disciplina in vigore, osservando che le richieste di cessione di capacità possono essere presentate in un qualsiasi giorno lavorativo dell'Anno Termico con decorrenza già a partire dal secondo giorno successivo alla data di accettazione.

Programma degli interventi manutentivi

Le osservazioni pervenute sono state caratterizzate da una sostanziale condivisione su quanto proposto. E' stato richiesto che venga garantita agli utenti la possibilità di chiedere la riprogrammazione degli interventi manutentivi, documentandone i motivi e imponendo al trasportatore di comunicare all'utente, e periodicamente all'Autorità, le motivazioni specifiche di eventuali rifiuti. Due Associazioni hanno richiesto di prevedere che la comunicazione degli interventi manutentivi venga effettuata anche nei confronti dell'impresa di distribuzione, ove coinvolta, lasciando a quest'ultima la possibilità di richiedere, sempre solo per documentati motivi ed entro un tempo massimo, lo spostamento dell'intervento ad altra data, anche al fine di coordinare il più possibile le attività di manutenzione delle reti. Alcuni soggetti si sono detti concordi con la definizione di un indennizzo automatico a favore degli utenti del servizio, in particolare sia per mancato rispetto dello standard di comunicazione (proporzionale, ad esempio al numero di giorni di ritardo nella comunicazione) che per mancato rispetto dello standard tecnico (proporzionale, ad esempio, al ritardo dell'intervento rispetto alla durata massima prevista e al danno causato all'utente dal mancato rispetto delle tempistiche stabilite). Un utente ed un'Associazione hanno prospettato una modifica dei termini per la comunicazione della programmazione relativa a centrali termoelettriche direttamente allacciate, indicando il 1° giorno del mese n-2.

Le imprese di trasporto non hanno condiviso le proposte in tema di indennizzi automatici, riproponendo le argomentazioni già utilizzate in risposta ai quesiti dello stesso tipo.

Contabilità del gas trasportato nel mese

Un utente del servizio, pur condividendo l'indicatore relativo alle scadenze temporali, al fine di rilevare la qualità del dato fornito dal trasportatore a ciascun utente della rete, ha richiesto di misurare l'errore del dato di misura reso disponibile sui punti di riconsegna, distinguendo quelli in corrispondenza di clienti finali da quelli relativi alle interconnessioni con le reti di distribuzione (misurando per ciascun utente, ad esempio, le differenze tra i dati allocati al momento del bilancio di trasporto provvisorio, di quello definitivo e di post conguaglio). Un altro utente, in considerazione del fatto che alcuni errori si sono resi evidenti con tempi che vanno ben oltre la chiusura dei bilanci di trasporto (errori dovuti a problemi tecnici sulla rete o sugli impianti di misura che difficilmente si riscontrano in tempi compatibili con la chiusura dei bilanci di trasporto), ha proposto di rendere possibile la riemissione dei bilanci ai fini della quantificazione e certificazione almeno della proprietà del gas, onde evitare all'utente ulteriori danni derivanti anche dalla possibile applicazione di penali sull'utilizzo dello stoccaggio strategico. E' stata auspicata, inoltre, l'istituzione di un fondo, alimentato dalla tariffa di trasporto, che permetta di ripartire sul sistema eventuali costi derivanti da accertati malfunzionamenti e guasti di natura tecnica o dovuti a causa di forza maggiore.

Una impresa di trasporto ha condiviso l'introduzione dell'obbligo per il trasportatore di rispondere alle richieste di revisione del bilancio entro 2-3 giorni lavorativi dal loro ricevimento, però solo con riferimento ai dati presenti nel bilancio pubblicato e ribadendo che le eventuali modifiche al bilancio possono trovare applicazione solo in occasione della chiusura definitiva. La stessa impresa ha sottolineato che è in grado di garantire un ritorno all'utente entro 3 giorni lavorativi dall'inoltro della richiesta di informazioni. Anche un'altra impresa di trasporto ha condiviso la proposta, ma limitatamente ai casi di errore manifesto e a condizione di poter utilizzare il sistema informativo messo a punto dal trasportatore per la trasmissione di tale richiesta.

Accesso ed erogazione del supporto IT

Il tema è stato oggetto di un vivace riscontro, caratterizzato da una molteplicità di posizioni. Un utente del servizio ha sostenuto che l'introduzione di un indicatore di qualità significativo trova un limite nel fatto che spesso non risulta facilmente identificabile la responsabilità del malfunzionamento, pur sottolineando che si riscontrano nella realtà notevoli difficoltà nell'accesso al supporto informatico predisposto dal trasportatore. E' stato evidenziato che l'indicatore dovrebbe considerare tutti i soggetti che si interfacciano con il sistema IT dell'impresa di trasporto (non solo gli utenti), prevedendo anche modalità alternative di trasmissione dei dati (come da protocollo di comunicazione per gli scambi di informazioni tra distributori e venditori di cui alla deliberazione 18 dicembre 2006, n. 294/06) ed auspicando una standardizzazione dei formati e dei contenuti dei dati resi disponibili tramite i sistemi informatici dei trasportatori (ad esempio, delle anagrafiche dei punti di riconsegna e dei bilanci). Un utente ha proposto di introdurre un indicatore relativo ai disservizi del sistema informativo del trasportatore nella ricezione delle nomine trasmesse dagli utenti della rete; mentre, un altro ha rilevato l'opportunità che venga data evidenza delle segnalazioni riguardanti malfunzionamenti del sistema informatico rilevate da soggetti diversi dal trasportatore. Data l'importanza dei sistemi informatici predisposti dal trasportatore, si è ipotizzata l'introduzione di obblighi quali:

- a) la pubblicazione (e possibilmente la condivisione) anzitempo delle variazioni che saranno apportate ai sistemi informatici dei trasportatori, con impatto nei confronti degli utenti;
- b) la pubblicazione dei tempi entro cui tali variazioni diventeranno effettive.

In aggiunta agli standard di qualità riferiti alle tempistiche di ripristino dei sistemi informatici proposti, un utente ha ritenuto utile la previsione di parametri di qualità riferiti:

- a) alla qualità dei dati messi a disposizione dal trasportatore mediante sistema informatico, in particolare con riguardo ai dati funzionali ai processi di nomina, di bilanciamento giornaliero e di allocazione giornaliera (poiché dati scarsamente attendibili non consentono infatti agli utenti di fare una programmazione corretta e tesa a minimizzare la probabilità di incorrere in penali);
- b) al rispetto da parte del trasportatore delle scadenze giornaliere previste dal Codice di Rete relativamente ai processi operativi di bilanciamento giornaliero.

Viene considerato indispensabile che gli utenti siano messi nella condizione di esprimere i propri commenti sulle modifiche apportate ai sistemi informativi (ad esempio, tramite l'istituzione di un servizio di *mailing list* per gli aggiornamenti pubblicati), soprattutto in relazione alle problematiche che possono derivarne ai propri sistemi aziendali, che si interfacciano con quelli dell'impresa di trasporto.

Una impresa di trasporto ha valutato positivamente la proposta dell'Autorità, pur rilevando la necessità di definire l'indicatore con attenzione, escludendo dal computo tutti i disservizi dovuti a cause non controllabili dal trasportatore, come ad esempio l'indisponibilità del collegamento telefonico, ed accaduti in giorni non lavorativi (in quanto, attualmente, non sono attivi turni che garantiscono la presenza 7 giorni su 7). E' stato evidenziato, inoltre, che l'introduzione di tale indicatore avrebbe ripercussioni sui processi aziendali esistenti creandone di nuovi, con possibili impatti di tipo economico, proponendo quindi di rimandare tale analisi ad un momento successivo. Un'altra impresa di trasporto, invece, non ha condiviso la proposta in quanto si ritiene che ciascun sistema informatico abbia una propria laboriosità, difficilmente valutabile in maniera aprioristica, ed in considerazione del fatto che, al fine di venire incontro alle reali esigenze degli utenti del servizio, sono stati realizzati sistemi informativi *user friendly* di particolare complessità.

Accesso al sistema di trasporto

Un utente ha proposto di sostituire lo standard in consultazione “*almeno il 90% entro 120 giorni lavorativi per allacciamenti oltre 10 km*” con “*100% entro 120 giorni lavorativi per allacciamenti oltre 10 km*”, poiché il tempo previsto è apparso sufficientemente ampio per dare risposta a tutte le richieste pervenute. Una Associazione, pur condividendo la proposta, ha evidenziato che le richieste di allacciamento/connessione possono essere avanzate non solo dall'utente della rete di trasporto, ma anche da un soggetto diverso (quali l'impresa di distribuzione ed il cliente finale); pertanto, è stato richiesto di applicare gli standard prestazionali relativi al preventivo di allacciamento a tutti i richiedenti la prestazione. Dello stesso parere un utente del servizio, mentre un'altra Associazione ha suggerito di lasciare il limite di risposta di 60 giorni dalla data di sottoscrizione del verbale/ricevimento della richiesta e di stabilire che siano date maggiori informazioni per l'utente in merito alle tempistiche con cui si procederà all'invio dell'offerta, nei casi in cui la fattibilità tecnica dell'allacciamento risulti particolarmente complessa.

Le imprese di trasporto che hanno preso parte alla consultazione non si sono dette concordi con quanto previsto nel documento. Una di esse ha rilevato infatti che, soprattutto per i trasportatori diversi dall'impresa maggiore, la gestione di una richiesta di allacciamento non può essere standardizzata, in quanto è di grande importanza offrire un servizio più elaborato e volto alla collaborazione con il richiedente (non necessariamente un utente), ad esempio per determinare il punto di riconsegna più appropriato. In più, non si ritiene corretto che tali standard di qualità si basino solo sul criterio della lunghezza di un allacciamento, che non è considerabile come l'unico parametro che concorre alla complessità di formulazione di un preventivo (ci sono, ad esempio, la complessità del tracciato, le capacità richieste, la polverizzazione dei fondi, gli attraversamenti e le caratteristiche del territorio). Viene dato risalto al fatto che esistono particolari casi di allacciamenti, quali ad esempio quelli relativi ad un nuovo punto di riconsegna che, sebbene individuabili in via preliminare con lunghezza relativamente contenuta, possono successivamente richiedere scelte di tracciato più lunghe o la necessità di sbottigliamenti o potenziamenti in altri punti della rete per la realizzazione delle capacità disponibili richieste. Vista tale difficoltà, è stato prospettato di fissare i limiti di tempo nei seguenti termini generali:

- a) almeno il 75% entro 90 giorni lavorativi per allacciamenti con lunghezza fino a 2 chilometri;
- b) almeno il 75% entro 120 giorni lavorativi per tutti gli altri tipi di allacciamento;

includendo nel computo della lunghezza eventuali tratti di potenziamento a monte. Viene spiegato che alla base delle proposte, in particolare per il valore del 75%, trovano motivazione nel fatto che, se da un lato il basso numero di richieste, pervenute negli scorsi anni termici, sembrerebbe rendere agevole il raggiungimento di uno standard generale del 100%, dall'altro non terrebbe conto di possibili criticità, quali picchi imprevedibili di richieste in contemporanea. In questo caso, il rispetto dello standard generale del 100% non sarebbe garantibile dovendo assicurare a tutti i richiedenti il medesimo trattamento qualitativo.

In alternativa, viene proposto di calcolare l'indicatore “*rapporto tra giorni lavorativi effettivamente utilizzati per l'invio del preventivo e quelli teorici previsti*”, dando così un'informazione più immediata sul grado di efficienza dell'azienda di trasporto nell'evadere le richieste di allacciamento ricevute. Un'altra impresa di trasporto ha rilevato che la differenziazione dei tempi massimi di predisposizione dell'offerta di allacciamento in funzione della lunghezza dell'allacciamento stesso potrebbe introdurre elementi di incertezza per il soggetto richiedente, in considerazione del fatto che tale variabile non è nota a priori. Alla luce delle richieste ricevute a partire dal 2003, è stato prospettato di mantenere l'attuale impostazione, ossia l'invio del preventivo entro 60 giorni dalla data di sottoscrizione del verbale per la

definizione del nuovo punto di riconsegna per almeno il 90% delle richieste, fatti salvi i casi in cui la fattibilità tecnica dell'allacciamento risulti particolarmente complessa.

Programmazione/Assegnazione

Un utente del servizio ed un'Associazione hanno segnalato di non ritenere significativa per il singolo la previsione della domanda annuale e mensile del sistema ottenuta come aggregazione dei programmi di trasporto degli utenti stessi. Un altro utente ha suggerito di inserire un obbligo di pubblicazione della previsione del gas riconsegnato nei 4 giorni successivi e nel giorno gas in corso, elaborata dal trasportatore principale con sistemi di previsione propri, come già accade nel settore elettrico (pubblicazione delle previsioni effettuate da Terna). Sul tema delle sinergie tra i due settori si è espresso anche un altro utente, sollecitando l'instaurazione di una collaborazione del trasportatore con Terna, al fine di raggiungere buoni livelli di attendibilità, senza escludere il settore termoelettrico. Inoltre, si è rilevata l'importanza del formato con cui i dati sono resi accessibili, per facilitarne la rielaborazione da parte degli utenti; in particolare, è stata denunciata la scarsa qualità dei dati di consuntivo pubblicati dal trasportatore, proponendo l'introduzione di un obbligo che riguardi formato e tempistiche di pubblicazione sia per una maggiore trasparenza nel funzionamento dei sistemi sia per consentire agli operatori di avere una visione d'insieme e poter così gestire più efficacemente la propria posizione rispetto a quella del sistema globale.

Una impresa di trasporto ha considerato condivisibile la proposta dell'Autorità, pur declinando ogni responsabilità circa la qualità e la disponibilità dei dati trasmessi dagli utenti e segnalando l'opportunità di prevedere una data di pubblicazione entro l'inizio del mese gas cui si riferiscono le informazioni. Un'altra impresa di trasporto ha messo in risalto che l'informazione pubblicata potrebbe essere utilizzata da taluni utenti in maniera fuorviante, ad esempio per mostrare un sistema gas "corto" piuttosto che "lungo", in modo da creare condizioni favorevoli al Punto Virtuale di Scambio (utenti di grandi dimensioni, che hanno visibilità su una grande quota del mercato, potrebbero influenzare notevolmente le previsioni del sistema).

Tempi di risposta a richieste degli utenti

La tabella che segue riporta in forma sintetica le proposte che sono state formulate dai soggetti che hanno preso parte alla consultazione.

| Prestazione | Tempi proposti | |
|--|---|---|
| Discature dei punti di riconsegna | <ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> Termine entro il quale il trasportatore presenza all'intervento di discatura di punti di riconsegna su RR esistenti. </div> • Utente del servizio di trasporto: Mantenere le tempistiche di risposta attualmente previste • Utente del servizio di trasporto: 3 giorni lavorativi sia nel caso in cui vi sia un accordo tra le parti che nel caso di assenza (morosità) • Utente del servizio di trasporto: 1 – 2 giorni lavorativi | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> Entro il 6° giorno lavorativo successivo al ricevimento di una richiesta di discatura valida ai sensi di quanto previsto al paragrafo 6.3 del Codice di Rete e previa verifica del ricevimento della stessa da parte del Cliente Finale. </div> |
| Verifica dei dati di misura verbalizzati | <ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: entro il 15° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta dell'utente • Utente del servizio di trasporto: 2 - 10 giorni lavorativi | |
| Incremento della pressione minima | <ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: 1 mese (tempo necessario per effettuare le verifiche) | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|--|--|--|---|---|---|
| contrattuale | <ul style="list-style-type: none"> • Utente del servizio di trasporto: 1 - 5 giorni lavorativi | | | | | | | | | | |
| Riprogrammazione degli interventi manutentivi | <ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: 3 giorni lavorativi • Utente del servizio di trasporto: 2 - 5 giorni lavorativi | | | | | | | | | | |
| Rimborso dei costi del servizio alternativo di fornitura di gas naturale | <ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: 2 mesi (tempo necessario per effettuare le verifiche) • Utente del servizio di trasporto: 5 giorni lavorativi | | | | | | | | | | |
| Altro | <ul style="list-style-type: none"> • Impresa di trasporto: <table border="1"> <tr> <td>Termine per la trasmissione all'utente del verbale di misura gas.</td> <td>Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo.</td> </tr> <tr> <td>Termine per le operazioni tecniche necessarie all'avviamento di nuovi punti di riconsegna su RR.</td> <td>Entro il 6° giorno lavorativo successivo al conferimento della capacità di trasporto presso il Punto di Riconsegna su RR ed alla verifica degli altri prerequisiti di cui al paragrafo 6.2 del Codice di Rete.</td> </tr> </table> <p>E con riferimento a <u>soggetti diversi dall'utente del servizio di trasporto:</u></p> <table border="1"> <tr> <td>Termine per la trasmissione all'Operatore Allacciato del verbale di misura gas.</td> <td>Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo.</td> </tr> <tr> <td>Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica di nuove cabine di misura gas.</td> <td>Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta.</td> </tr> <tr> <td>Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica alla modifica impianti di misura gas esistenti.</td> <td>Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta.</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> • Utente del servizio di trasporto: Richieste di chiarimenti sulla fatturazione: 5 giorni lavorativi | Termine per la trasmissione all'utente del verbale di misura gas. | Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo. | Termine per le operazioni tecniche necessarie all'avviamento di nuovi punti di riconsegna su RR. | Entro il 6° giorno lavorativo successivo al conferimento della capacità di trasporto presso il Punto di Riconsegna su RR ed alla verifica degli altri prerequisiti di cui al paragrafo 6.2 del Codice di Rete. | Termine per la trasmissione all'Operatore Allacciato del verbale di misura gas. | Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo. | Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica di nuove cabine di misura gas. | Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta. | Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica alla modifica impianti di misura gas esistenti. | Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta. |
| Termine per la trasmissione all'utente del verbale di misura gas. | Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo. | | | | | | | | | | |
| Termine per le operazioni tecniche necessarie all'avviamento di nuovi punti di riconsegna su RR. | Entro il 6° giorno lavorativo successivo al conferimento della capacità di trasporto presso il Punto di Riconsegna su RR ed alla verifica degli altri prerequisiti di cui al paragrafo 6.2 del Codice di Rete. | | | | | | | | | | |
| Termine per la trasmissione all'Operatore Allacciato del verbale di misura gas. | Entro il 6° giorno lavorativo del mese successivo. | | | | | | | | | | |
| Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica di nuove cabine di misura gas. | Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta. | | | | | | | | | | |
| Termine di risposta alla richiesta di approvazione tecnica alla modifica impianti di misura gas esistenti. | Entro il 20° giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta. | | | | | | | | | | |

Relativazione all'attività di discatura, alcuni utenti del servizio hanno evidenziato le problematiche connesse all'effettiva realizzazione dell'operazione richiesta e le conseguenze di un'eventuale mancata esecuzione della discatura stessa, soprattutto in assenza di accordo con il cliente finale, ad esempio nei casi di morosità o di risoluzione anticipata del contratto o, semplicemente, di mancato rinnovo del contratto stesso. Infatti, in caso di esito negativo dell'operazione, si verifica un indebito prelievo di gas da parte del cliente finale, che ad oggi viene allocato all'utente che ha richiesto la discatura, il quale peraltro non può intervenire in alcun modo per interrompere il flusso di gas e, qualora non abbia un contratto di somministrazione attivo con il cliente finale, è praticamente impossibilitato a fatturare contrattualmente il gas prelevato e ad attivare azioni di recupero dei crediti. E' stato, quindi, richiesto di rivedere le attuali regole in materia, distinguendo le specifiche responsabilità. E' stata proposta l'introduzione di standard di qualità connessi ai tempi di risposta nel caso di reclami relativi alla qualità del servizio fornito dal trasportatore, individuando tempistiche di risposta congrue con le caratteristiche di ciascuna tipologia di reclamo. Un'Associazione ha richiesto di inserire tra gli indicatori riguardanti i tempi massimi di risposta anche le richieste relative alla fatturazione ed agli impianti REMI non affidabili/non funzionanti; la stessa ha evidenziato che anche i soggetti non utenti della rete possono presentare delle richieste e ha segnalato, a tal proposito, la variazione della configurazione degli impianti di distribuzione collegati alla rete di trasporto (interconnessioni e/o separazioni di impianti di distribuzione a

valle, per costituire e/o disaggregare REMI “pool”), richiesta da parte delle imprese di distribuzione. Viene considerato estremamente importante che sia sempre prevista una risposta per iscritto in tempi prefissati (anticipando la comunicazione ad esempio via fax o tramite e-mail) a tutte le richieste scritte fatte pervenire dagli utenti e da altri soggetti interessati. Un'altra Associazione ha spiegato che il controllo di qualità dovrebbe essere esteso a tutte le richieste scritte di chiarimento o di informazione o di risoluzione di problematiche inviate al trasportatore, prevedendo obbligatoriamente una risposta scritta in tempi prefissati nonché una penalità in caso di mancato rispetto degli standard definiti, in quanto una parte rilevante della qualità del servizio di trasporto è determinata dalla qualità del rapporto commerciale fra operatore di rete ed utenti.

Una impresa di trasporto ha esposto che le tempistiche di risposta alle richieste degli utenti sono difficilmente quantificabili in quanto dipendenti da eventi non direttamente controllabili dal trasportatore, pertanto ha suggerito di stabilire l'introduzione di standard di qualità garantiti limitatamente alle richieste di incremento della pressione minima contrattuale e di rimborso del costo del servizio alternativo di fornitura; con riferimento poi alle richieste di discatura dei punti di riconsegna, di verifica dei verbali di misura e di riprogrammazione degli interventi manutentivi, la stessa si è espressa favorevolmente circa la previsione di un tempo massimo entro cui dare un riscontro alle richieste degli utenti, con la data della possibile esecuzione della richiesta e la specificazione di eventuali difficoltà legate ad eventi non direttamente controllabili dal trasportatore che potrebbero comprometterne l'esecuzione. Un'altra impresa di trasporto ha spiegato che non può variare a piacimento le pressioni del proprio sistema (quest'ultime infatti, dipendono dalle pressioni alle interconnessioni e l'unico modo di fornire tale servizio sarebbe quello di dotarsi di centrali di spinta) e, pertanto, si è detta contraria all'introduzione di tale indicatore in quanto creerebbe una situazione di discriminazione per gli utenti della propria rete, che si vedrebbero negata ogni richiesta di incrementare la pressione minima garantita sui punti di riconsegna. Quest'ultima, inoltre, non ha concordato sull'adozione di indicatori neanche per il rimborso del servizio alternativo di fornitura di gas naturale, per il quale ha messo in risalto come la criticità maggiore per gli utenti non sia il rimborso del servizio bensì il soggetto che lo svolge ed ha specificato che già offre la possibilità di delegare all'impresa di trasporto l'organizzazione del servizio di fornitura tramite carro bombolaio, opportunità particolarmente gradita agli utenti.

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Alcuni soggetti che hanno preso parte alla consultazione hanno rilevato l'importanza di ampliare le informazioni messe a disposizione degli utenti del servizio, ad esempio definendo, anche di comune accordo, una sorta di bacheca informatica, contenente tutte quelle informazioni ritenute rilevanti per la l'attività di programmazione, la disponibilità di teleletture e di dati utili ai fini del processo di fatturazione dell'utente del servizio. Inoltre, viene considerata molto utile la pubblicazione di informazioni relative a tutte quelle situazioni anomale che causano l'applicazione di regole di *default* per l'allocazione del gas agli utenti presso i *city gate* (incompletezza della mappatura o del caricamento dei dati), nonché il dettaglio delle regole di *default* applicate. Viene anche auspicata una norma sull'applicazione di adeguate forme di incentivo economico per i clienti finali direttamente allacciati alla rete che investono in apparecchi di telelettura. Una Associazione ha ribadito che aspetto essenziale della qualità è lo scambio informativo non solo con gli utenti ma anche con gli altri operatori interconnessi; è stata, inoltre, prospettata l'introduzione di un tempo massimo per il recepimento di modifiche della configurazione degli impianti di distribuzione collegati alla rete di trasporto (interconnessioni e/o separazioni di impianti di distribuzione a valle, per costituire e/o

disaggregare REMI “pool”), per i risvolti sui diversi soggetti della filiera e per il fatto che in futuro la frequenza di richiesta potrebbe aumentare (in relazione allo sviluppo delle gare di affidamento del servizio di distribuzione). Infine, sono stati segnalati:

- a) bruschi e ripetuti cambiamenti di qualità del gas, senza preavviso e senza indicazione di probabile durata, con conseguenti problemi di assetto di combustione delle macchine e riflessi sulla qualità dei fumi;
- b) intasamento dei filtri per materiali vari;
- c) materiali lapidei, sabbia e prodotti petroliferi pesanti;
- d) prodotti di processo di chiara origine da campi di produzione o di stoccaggio;
- e) alterazione di parametri di qualità, come CO₂, e sensibilità della qualità alla provenienza prevalente nel sito.

4.3.3 Valutazione delle osservazioni e proposte del secondo documento per la consultazione

Aggiornamento del Codice di Rete

Poiché la richiesta rivisitazione della disciplina in materia in termini di soggetti interessati e regole procedurali non è stata considerata di ambito, ci si è limitati a proporre l'introduzione di uno standard generale, stabilendo che almeno il 90% delle richieste di aggiornamento ricevute nell'anno precedente devono essere inviate all'Autorità dall'impresa di trasporto nel tempo massimo di 10 giorni lavorativi. Sono stati, inoltre, confermati gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale, con un dettaglio maggiore così da accogliere per quanto possibile le richieste avanzate in consultazione. Nello specifico, sono stati indicati obblighi di:

- a) registrazione dei seguenti dati minimi:
 - (i) il soggetto proponente;
 - (ii) la data di ricevimento della proposta;
 - (iii) la data di invio delle comunicazioni all'Autorità;
 - (iv) il tempo, misurato in giorni lavorativi, con cui viene sottoposta all'Autorità la proposta di modifica, comprensiva della valutazione del trasportatore;
 - (v) le motivazioni alla base dell'accettazione o del rifiuto della proposta;
 - (vi) il tempo, misurato in giorni lavorativi, impiegato per esprimere l'accettazione o il rifiuto della proposta;
- b) comunicazione dei seguenti dati aggregati:
 - (i) il numero delle proposte di aggiornamento, suddivise tra proposte del trasportatore e di terzi;
 - (ii) il numero delle proposte accettate (sul totale delle proposte ricevute), suddivise tra proposte del trasportatore e di terzi;
 - (iii) il numero delle proposte per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
 - (iv) il tempo medio effettivo, misurato in giorni lavorativi, con cui viene sottoposta all'Autorità la proposta di modifica, comprensiva della valutazione del trasportatore.

Circa, poi, l'introduzione di indennizzi automatici, si è ritenuto di rinviare la trattazione ad una fase successiva, a valle di un primo monitoraggio dei dati comunicati dalle imprese di trasporto a seguito dei nuovi obblighi.

Cessioni di capacità

Anche su questo tema è parso che sia emersa dalla consultazione la richiesta di intervenire su quanto approvato relativamente ai Codici di Rete del trasporto. Pertanto, rimanendo nell'ambito più specifico della qualità del servizio, sono state confermate le proposte presentate nel primo documento per la consultazione, rinviando però la definizione di indennizzi automatici in caso di mancato rispetto dello standard garantito. Accogliendo l'esortazione di alcuni soggetti che hanno preso parte alla consultazione, sono stati confermati gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale con l'estensione degli stessi alle richieste di trasferimento di capacità, ovvero:

- a) per quanto concerne gli obblighi di registrazione, sono stati fissati i seguenti dati minimi:
 - (i) il soggetto richiedente;
 - (ii) il soggetto ricevente;
 - (iii) la data di ricevimento della richiesta;
 - (iv) la data limite per la cessione o per il trasferimento;
 - (v) la data di invio della dichiarazione di non conformità;
 - (vi) la causa della non conformità;
- b) per quanto concerne gli obblighi di comunicazione, sono stati individuati i seguenti dati aggregati:
 - (i) il numero delle richieste di cessione di capacità o di trasferimento di capacità;
 - (ii) il numero delle richieste di cessione di capacità o di trasferimento di capacità con documentazione non idonea alla cessione o al trasferimento;
 - (iii) il numero delle richieste di cessione di capacità o di trasferimento di capacità con documentazione non idonea per le quali lo standard non è stato rispettato, con indicazione della causa;
 - (iv) il tempo medio di invio della comunicazione di documentazione non idonea alla cessione o al trasferimento di capacità, ove applicabile.

Programma degli interventi manutentivi

Accogliendo quanto emerso dalla consultazione, in considerazione dell'importanza di conoscere con adeguato anticipo da tutti gli utenti del servizio (anche da coloro che forniscono centrali termoelettriche) il programma degli interventi manutentivi, l'Autorità ha formulato l'ipotesi di spostare il termine per la comunicazione del piano mensile da parte del trasportatore al 15-mo giorno del mese n-2, riconoscendo all'utente 5 giorni (a partire dalla comunicazione del piano) per chiedere la riprogrammazione con emissione del piano definitivo da parte dell'impresa di trasporto entro il 1° giorno del mese n-1. Anche per questa materia, visti i pochi elementi raccolti, si è ritenuto di rinviare la definizione di indennizzi automatici a favore dell'utente in caso di mancato rispetto dello standard per cause imputabili al trasportatore.

Infine, l'Autorità ha valutato di confermare gli obblighi di registrazione in capo all'impresa di trasporto dei seguenti dati:

- a) le riprogrammazioni stabilite dall'impresa di trasporto;
- b) le riprogrammazioni richieste dall'utente;
- c) l'accettazione o meno della richiesta;
- d) le cause della mancata accettazione.

E, con riferimento al numero di riprogrammazioni, i seguenti obblighi di comunicazione annuale:

- a) stabilite dall'impresa di trasporto;

- b) richieste dall'utente;
- c) non accettate.

Contabilità del gas trasportato nel mese

Vista l'importanza di una contabilità il più possibile corretta e tempestiva, concetto condiviso da coloro che hanno preso parte alla consultazione, l'Autorità ha confermato lo standard tecnico garantito già vigente, però collegandolo ad un obbligo di comunicazione trimestrale all'Autorità del termine suddetto, con indicazione della causa dell'eventuale mancato rispetto, così da permettere comunque il monitoraggio di questa prestazione che si può considerare fondamentale per il servizio di trasporto. Alla luce delle favorevoli posizioni emerse dalla consultazione e fermo restando quanto vigente in materia di emissione del bilancio di trasporto definitivo, è stato altresì rinnovato l'obbligo per il trasportatore di rispondere alle richieste di revisione del bilancio entro 2-3 giorni lavorativi dal ricevimento delle stesse sia per la contabilità di fine mese che per quella di post-conguaglio (fissando in 2 giorni lavorativi il tempo massimo di risposta in caso di accoglimento della richiesta ed in 3 giorni lavorativi in caso di rigetto). L'Autorità, poi, pur ritenendo condivisibile la proposta avanzata da un trasportatore di gestire solo le richieste trasmesse attraverso il sistema informativo del trasportatore, crede che non sia corretto imporre delle soluzioni e che debba essere l'impresa stessa ad operare scelte di questo tipo, in quanto potrebbero richiedere implementazioni e conseguentemente degli investimenti.

Accesso ed erogazione del supporto IT

Valutate le osservazioni pervenute, l'Autorità ha proposto di inserire un obbligo di notifica agli utenti delle modifiche ai sistemi informativi messi a disposizione dal trasportatore, completa delle informazioni necessarie alla loro valutazione (quali, le tempistiche di entrata in vigore di tali variazioni), in modo da garantire almeno 10 giorni lavorativi per inviare eventuali commenti ed ha confermato l'introduzione dell'indicatore "*Tempo di ripristino del sistema in seguito ad un malfunzi onamento*", con esclusione dal computo dei casi dovuti ad indisponibilità del collegamento telefonico; in più, i soggetti sono stati sollecitati ad esprimersi circa le specifiche e/o le priorità secondo cui declinare le tempistiche massime associate a quest'ultimo parametro. Data l'intensità del ricorso ai sistemi informativi per l'espletamento delle operazioni lavorative, l'Autorità ha ribadito l'impegno da parte del trasportatore ad attuare tutti i comportamenti idonei a facilitare la normale attività quotidiana dell'utente del servizio, impegno che potrebbe richiedere l'attivazione di più canali per la trasmissione di dati, anche alternativi a quello normalmente utilizzato, e da impiegarsi nei casi di disservizio.

Accesso al sistema di trasporto

L'Autorità, vista la complessità della tematica, evidenziata peraltro anche dalle risposte alla consultazione, ritenendo utile differenziare le tempistiche di emissione del preventivo almeno in funzione di un parametro rappresentativo quale la lunghezza, ha proposto l'introduzione di uno standard generale relativo all'invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti, o potenziamento di punti esistenti, pari ad almeno il 90% entro un tempo T dalla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna, con:

- a) $T = 60$ giorni lavorativi, per allacciamenti con lunghezza fino a 2 chilometri;
- b) $T = 45 + 7,5 * L$, per allacciamenti con lunghezza L oltre i 2 chilometri.

Altra novità rispetto alle proposte formulate nel primo documento per la consultazione è stata l'ipotesi di prevedere che il suddetto standard generale debba riferirsi a qualunque soggetto

richiedente, come richiesto da alcuni soggetti che hanno preso parte alla consultazione. Infine, si è ribadita la rilevanza della individuazione di requisiti minimi del preventivo, tematica sulla quale l'Autorità ha ulteriormente sollecitato gli operatori ad esprimersi.

Programmazione/Assegnazione

In considerazione della molteplicità di posizioni emersa dalla consultazione, si è deciso di rinviare la definizione di obblighi relativi alla previsione della domanda per successivi approfondimenti, pur confermando l'utilità di raccogliere ulteriori sollecitazioni circa i formati ed i tempi entro i quali pubblicare i dati di interesse per l'utente.

Tempi di risposta a richieste degli utenti

Alla luce delle osservazioni pervenute, escludendo il tema delle richieste di rimborso dei costi del servizio alternativo di fornitura di gas naturale per il quale sono state fatte delle proposte nella sezione riguardante la sicurezza del servizio, l'Autorità ha ritenuto di proporre le seguenti tempistiche massime:

- a) per la discatura dei punti di riconsegna, 3 – 6 giorni lavorativi;
- b) per la verifica dei dati di misura verbalizzati, 5 – 10 giorni lavorativi;
- c) per l'incremento della pressione minima contrattuale, 10 – 20 giorni lavorativi;
- d) per la riprogrammazione degli interventi manutentivi, 3 – 5 giorni lavorativi;
- e) per il 90% di risposte motivate a reclami scritti o a richieste scritte di informazioni, 20 giorni lavorativi.

Con riferimento alle appena citate prestazioni, sono stati prospettati obblighi di registrazione e di comunicazione annuale delle seguenti informazioni:

- a) il numero totale delle richieste pervenute per ciascuna tipologia di prestazione;
- b) la data di ricezione;
- c) la data di invio della risposta;
- d) per le sole richieste per le quali non sia stato rispettato il tempo massimo di risposta, l'indicazione della causa.

I soggetti sono stati, inoltre, sollecitati ad esprimersi circa l'introduzione dell'obbligo per il trasportatore di rispondere per iscritto, in tempi prefissati e anticipando la comunicazione tramite posta elettronica, a tutte le richieste scritte inviate da utenti del servizio, sulla scia di un suggerimento avanzato da un'Associazione in risposta alla consultazione. Da ultimo, sulle problematiche connesse all'attività di discatura, non si è reputato opportuno intervenire nell'ambito di una consultazione sulle tematiche della qualità, viste le ricadute di tale attività sui rapporti commerciali esistenti lungo la filiera.

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Anche per quanto concerne questo tema, rilevando che molti degli aspetti sollevati rientrano in tematiche proprie del processo di aggiornamento dei Codici di Rete, l'Autorità non ha ritenuto opportuno accogliere le sollecitazioni emerse dalla consultazione tranne che con riguardo alla proposta di una bacheca elettronica che, oltre a contenere ragguagli di vario tipo, quali ad esempio sulla trasportabilità del gas, si pensa possa essere utile per informare circa gli eventuali malfunzionamenti dei sistemi informatici e costituire, quindi, anche una potenziale risposta a quanto già trattato in precedenza su questo punto specifico.

4.3.4 Principali osservazioni ricevute a seguito del secondo documento per la consultazione

Aggiornamento del Codice di Rete

Il terzo documento per la consultazione non ha trattato il tema dell'aggiornamento del Codice di Rete, poiché l'Autorità nel frattempo è intervenuta in materia di revisione dei criteri di gestione del processo di aggiornamento dei Codici tramite la deliberazione 7 maggio 2009, ARG/gas 55/09, recante norme per l'adozione e l'aggiornamento dei Codici di Rete del trasporto, di stoccaggio e di rigassificazione, nonché per la costituzione ed il funzionamento dei relativi Comitati di consultazione.

Cessioni di capacità

Dall'analisi delle osservazioni è emerso un generale consenso da parte di tutti i soggetti che hanno preso parte alla consultazione, anche riguardo alle proposte inerenti al trasferimento di capacità; in particolare, un utente ha segnalato che nell'ultimo anno termico circa 150 trasferimenti sono risultati non andati a buon fine (per 55.000 Smc/g di capacità) con tutte le conseguenze del caso. Diversi utenti hanno richiesto di prevedere l'obbligo per il trasportatore di segnalare tempestivamente la presenza di eventuali errori materiali o formali, riconoscendo un congruo periodo di tempo per rettificare le richieste oppure introducendo strumenti più evoluti per lo scambio delle comunicazioni (attualmente viene utilizzato il fax).

Programma degli interventi manutentivi

Diversi utenti del servizio si sono detti concordi con la proposta presentata nel secondo documento per la consultazione di anticipare l'emissione del piano mensile degli interventi manutentivi, così da poter avvisare con un anticipo maggiore i clienti e permettere una gestione più efficiente delle forniture alternative. Alcuni utenti hanno avanzato l'ipotesi di aumentare da 5 a 10 i giorni lavorativi il termine entro il quale poter chiedere la riprogrammazione degli interventi, soprattutto nel caso di coinvolgimento di una pluralità di clienti (per avere a disposizione così più tempo per ottenere un riscontro sul programma). Un utente ha suggerito di pubblicare i piani degli interventi manutentivi per REMI; mentre le Associazioni dei distributori hanno segnalato che i loro iscritti non partecipano alla stesura dei piani e, pertanto, hanno richiesto di essere trattati alla stregua degli utenti del servizio sia in termini informativi che consultivi.

Le imprese di trasporto non hanno condiviso il nuovo termine per la comunicazione del piano mensile, anche invocando un possibile peggioramento della qualità dell'informazione data l'elevata dinamicità di programmazione dei lavori sulla rete.

Contabilità del gas trasportato nel mese

I soggetti che hanno partecipato alla consultazione hanno espresso un sostanziale consenso circa le proposte in tema di contabilità del gas trasportato nel mese, vista anche la crucialità del tema. Diversi utenti del servizio hanno ribadito la necessità di monitorare l'andamento del gas non contabilizzato (di seguito: GNC) e della differenza, per utente, tra allocazione provvisoria, definitiva e di post-conguaglio.

Accesso ed erogazione del supporto IT

Dalla consultazione è emersa una generale condivisione delle proposte. Un utente del servizio ha richiesto di monitorare la numerosità dei malfunzionamenti nell'ottica di favorirne la

minimizzazione; è stata altresì segnalata la necessità di garantire l'uso di modalità alternative. Un altro utente ha suggerito la definizione di ulteriori parametri riferiti:

- a) alla qualità dei dati messi a disposizione mediante sistema informatico, in particolare con riguardo ai dati funzionali ai processi di nomina e di bilanciamento giornaliero (allocazione giornaliera);
- b) al rispetto delle scadenze giornaliere previste dai codici di rete relativamente ai processi operativi di bilanciamento giornaliero.

Una impresa di trasporto ha valutato positivamente l'introduzione dell'indicatore, ma ha richiesto nuovamente di escludere le cause non direttamente controllabili ed i giorni non lavorativi; un'altra ha suggerito di definire l'indicatore sulla base della gravità del malfunzionamento, secondo il seguente ordine di priorità:

- a) 6 ore, per malfunzionamento non grave;
- b) 36 ore, per malfunzionamento grave;
- c) 72 ore, per malfunzionamento gravissimo.

Accesso al sistema di trasporto

Un utente ha formulato l'ipotesi di uno standard di qualità commerciale relativo all'invio del preventivo per allacciamenti di breve distanza, ad esempio, quando è il cliente finale a posare il tubo di collegamento alla rete del trasportatore; un altro ha espresso soddisfazione per l'estensione dello standard anche alle richieste provenienti da soggetti diversi dall'utente del servizio.

Una impresa di trasporto ha evidenziato le difficoltà tecniche dovute al fatto che la lunghezza dell'allacciamento è nota solo a valle dello studio di fattibilità e non è, quindi, conosciuta al momento della sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna. Ha suggerito, pertanto, di non differenziare lo standard in base alla lunghezza dell'allacciamento ma di prevedere un unico standard generale per l'invio del preventivo pari a 60 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna per almeno il 90% delle richieste.

Programmazione/Assegnazione

Un utente ha segnalato l'importanza di inserire un obbligo di pubblicazione della previsione del gas riconsegnato nei 4 giorni successivi e nel giorno gas in corso, soprattutto al fine di gestire le prenotazioni a stoccaggio. Un utente ed un'impresa di trasporto hanno considerato, invece, condivisibile il rinvio della trattazione della tematica.

Tempi di risposta a richieste degli utenti

Gli utenti del servizio che hanno preso parte alla consultazione hanno espresso un parere positivo, condividendo ampiamente i contenuti del documento, ma sottolineando con particolare enfasi le difficoltà collegate alle vigenti procedure in tema di discatura dei punti di riconsegna.

Le imprese di trasporto, dal canto loro, hanno ribadito le criticità connesse a tempistiche troppo stringenti, soprattutto quando la richiesta si riferisce ad una prestazione la cui esecuzione dipende anche da attività non direttamente controllabili dal trasportatore.

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Gli utenti che hanno preso parte alla consultazione si sono detti concordi con l'idea della bacheca elettronica, proponendo di rendere accessibili tramite tale strumento, oltre alle indicazioni sui malfunzionamenti e sulle modifiche in programmazione dei sistemi informativi messi a disposizione dal trasportatore, tutte le principali informazioni necessarie alla programmazione delle attività dei singoli utenti (quali, in via esemplificativa ma non esaustiva, le previsioni di prelievo, i bilanci del gas trasportato in formato excel, il database dei REMI con specificati tutti i dati anagrafici, tecnici e tariffari).

Le imprese di trasporto hanno espresso un parere non favorevole, richiedendo da un lato autonomia nella scelta delle soluzioni dall'altro di definire in dettaglio le informazioni aggiuntive rispetto a quanto già reso disponibile all'utente.

4.3.5 Valutazione delle osservazioni e proposte del terzo documento per la consultazione

Cessioni di capacità

Confermando la rilevanza delle transazioni di capacità, non solo in termini di frequenza, l'Autorità ha proposto i seguenti due indicatori:

- a) termine per la comunicazione agli utenti di documentazione non idonea alla cessione di capacità, entro il 2° giorno lavorativo successivo al termine ultimo per la presentazione della richiesta (secondo la disciplina vigente ai sensi dei Codici di Rete);
- b) termine per la comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per i trasferimenti di capacità, pari al 1° giorno lavorativo successivo al termine per la presentazione della richiesta (sempre secondo quanto previsto dai Codici di Rete).

Alla luce dell'esito favorevole della consultazione, è stata mantenuta la previsione di porre in capo all'impresa di trasporto l'obbligo di segnalare la presenza di eventuali errori materiali entro il giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta di cessione di capacità, consentendone la rettifica nel giorno lavorativo seguente al ricevimento della segnalazione da parte dell'utente del servizio di trasporto. Lo stesso obbligo non è stato introdotto per i trasferimenti di capacità in considerazione delle tempistiche più stringenti vigenti per tale tipo di transazione. Infine, sono stati confermati i dati aggregati da comunicare all'Autorità annualmente, entro il 31 dicembre successivo all'Anno Termico di riferimento, proposti nel secondo documento per la consultazione. Infine, tenuto conto delle osservazioni pervenute, sono stati individuati i seguenti dati minimi da registrare per ogni richiesta di cessione e di trasferimento di capacità:

- a) il soggetto richiedente;
- b) il soggetto ricevente;
- c) la data di ricevimento della richiesta;
- d) la data di invio della dichiarazione di non idoneità/irricevibilità;
- e) la causa della non idoneità/irricevibilità;
- f) la data della comunicazione di accettazione per le cessioni riguardanti punti di entrata alla Rete Nazionale interconnessi con l'estero.

Programma degli interventi manutentivi

Alla luce delle posizioni emerse dalla consultazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno inserire quali obblighi di servizio di qualità commerciale i seguenti impegni a carico dell'impresa di trasporto:

- a) invio della comunicazione del piano di interventi di manutenzione mensile entro il 15° giorno del mese n-2;
- b) garantire agli utenti del servizio di trasporto la possibilità di chiedere la riprogrammazione degli interventi entro 10 giorni solari dalla comunicazione del piano, in accoglimento di quanto evidenziato dalla consultazione;
- c) invio del piano mensile definitivo entro il primo giorno (o primo giorno lavorativo successivo in caso di sabato o domenica) del mese precedente a quello a cui si riferisce il piano mensile. Si è considerato che quest'ultima informativa, allineata allo standard garantito già presente nei Codici di Rete, dovrebbe garantire la salvaguardia della bontà della programmazione.

Sono stati, quindi, proposti i seguenti obblighi di registrazione:

- a) con riferimento al programma degli interventi manutentivi e per ogni mese dell'anno termico:
 - (i) la data di comunicazione agli utenti del piano mensile degli interventi manutentivi di cui alle precedenti lettere a) e c);
 - (ii) la data di ogni riprogrammazione stabilita dall'impresa di trasporto;
- b) per ogni richiesta di riprogrammazione degli interventi manutentivi:
 - (i) la data di ricevimento della richiesta;
 - (ii) la ragione sociale dell'utente;
 - (iii) l'accettazione o meno della richiesta;
 - (iv) le cause della mancata accettazione.

Per quanto concerne gli obblighi di comunicazione annuale, entro il 31 dicembre di ogni anno, sono stati indicati i seguenti dati aggregati:

- a) con riferimento ai piani mensili degli interventi manutentivi, il numero totale delle comunicazioni per le quali l'impresa di trasporto non abbia rispettato l'obbligo di servizio, suddividendole in base alle cause;
- b) per le richieste di riprogrammazioni di interventi manutentivi, suddivise per mese:
 - (i) il numero totale di quelle stabilite dall'impresa di trasporto;
 - (ii) il numero totale di quelle richieste dagli utenti;
 - (iii) il numero totale di quelle non accettate.

Contabilità del gas trasportato nel mese

Data la rilevanza della materia, l'Autorità ha ritenuto doveroso proporre un obbligo di servizio inerente alla contabilità del gas trasportato, prevedendo che sia resa disponibile agli utenti entro il quindicesimo giorno (o primo giorno lavorativo successivo in caso di sabato o domenica) del mese successivo a quello al quale si riferisce. E' stato, inoltre, introdotto un livello specifico connesso all'indicatore "*Tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato*", valido sia per le richieste di revisione della contabilità mensile che di conguaglio e posto pari a 2 giorni lavorativi per tutte le richieste, quindi eliminando la distinzione precedentemente posta in consultazione a seconda dell'esito. Con riferimento agli

ulteriori impegni posti in consultazione, è stato confermato che l'impresa di trasporto sia tenuta a registrare:

- a) per ogni mese dell'anno termico di riferimento la data di comunicazione agli utenti della contabilità del gas trasportato nel mese;
- b) per ogni richiesta scritta relativa alla revisione della contabilità comunicata:
 - (i) la data di ricevimento della richiesta;
 - (ii) la ragione sociale dell'utente;
 - (iii) la data di invio della risposta motivata;
 - (iv) la causa dell'eventuale mancato rispetto dei livelli specifici e generali di qualità previsti;

con i relativi obblighi di comunicazione semestrale, entro il 31 gennaio ed entro il 31 luglio di ogni anno solare, con riferimento ai sei mesi antecedenti, ed annuale dei dati aggregati connessi alle richieste scritte di revisione della contabilità.

Circa l'esortazione ad occuparsi del GNC, è stato fatto notare l'impegno già attivo sul tema vista la chiusura dell'istruttoria conoscitiva sulla corretta applicazione delle previsioni in materia di GNC delle reti di trasporto del gas naturale nel periodo 2004-2006 (deliberazione 3 febbraio 2009, VIS 8/09) e l'avvio di un procedimento per la modifica delle modalità di trattamento del gas non contabilizzato vigenti per l'anno termico 2008-2009.

Accesso ed erogazione del supporto IT

Negli orientamenti finali è stato ribadito l'impegno dell'impresa di trasporto a facilitare la normale attività quotidiana dell'utente del servizio di trasporto secondo la "diligenza del buon padre di famiglia". In analogia al tema dell'interruzione nell'erogazione di un servizio, si è ritenuto più utile parlare di "durata di un malfunzionamento", proponendo la seguente classificazione, basata sulle sole ore lavorative:

- a) brevi, se la durata è minore o uguale a 6 ore;
- b) lunghi, se la durata è maggiore di 6 ore ma minore o uguale a 36 ore;
- c) lunghissimi, se la durata è maggiore di 36 ore.

E' stata, comunque, confermata una suddivisione in ragione della gravità del malfunzionamento, in termini di impatto generato sulle funzionalità dei sistemi. Inoltre, sono state mantenute le indicazioni sulla partecipazione degli utenti ai processi di modifica degli applicativi messi a disposizione dal trasportatore, come obblighi di servizio, prevedendo che:

- a) il trasportatore sia tenuto a trasmettere ad ogni utente del servizio di trasporto un documento di descrizione della modifica che intende effettuare, completo degli effetti della stessa sull'attività dell'utente e delle tempistiche di messa in produzione;
- b) siano riconosciuti all'utente almeno 10 giorni lavorativi per esprimere un parere in merito, parere non vincolante per la controparte.

Da ultimo, ai fini del monitoraggio del suddetto indicatore, sono state formulate proposte su obblighi di registrazione e di comunicazione annuale di dati aggregati. In particolare, per quanto concerne i primi si ricordano i seguenti:

- a) la data e l'ora di inizio del disservizio;

- b) l'ora di prima segnalazione del disservizio, distinguendo quelle di terzi da quelle del personale da esso dipendente o da imprese che lavorano per suo conto;
- c) la data e l'ora di ripristino della normale funzionalità;
- d) la gravità assegnata dall'impresa di trasporto al guasto;
- e) la causa del disservizio;
- f) le modalità alternative attivate, specificando il periodo di tempo, espresso in ore, durante il quale sono state rese disponibili all'utente.

Accesso al sistema di trasporto

Alla luce delle osservazioni pervenute in relazione all'indicatore "*Tempo di invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o potenziamento di punti esistenti*", accogliendo parzialmente le sollecitazioni avanzate dagli utenti, l'Autorità ha valutato opportuna una semplificazione della soluzione ipotizzando l'introduzione di due standard generali di qualità commerciale, da calcolare con riferimento alla data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna/riconsegna e per qualunque soggetto richiedente. Nello specifico, sono stati individuati:

- a) 30 giorni lavorativi per almeno il 90% delle richieste, per allacciamenti di breve distanza (ossia con lunghezza fino a 100 metri);
- b) 60 giorni lavorativi per almeno il 90% delle richieste, per tutte le altre richieste.

Naturalmente, sono stati mantenuti gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità, indispensabili ai fini del monitoraggio. Inoltre, poiché non sono pervenute proposte dai soggetti che hanno preso parte alla seconda fase di consultazione sul tema dei dati minimi obbligatori per un preventivo, si è ritenuto opportuno elencare alcuni requisiti imprescindibili, soprattutto a tutela del richiedente che dovrà sostenere i costi connessi a quel determinato lavoro. Vengono, quindi, riportati di seguito le informazioni poste in consultazione:

- a) la data di richiesta del preventivo;
- b) la data di sottoscrizione del verbale per la definizione del punto di consegna o di riconsegna;
- c) la data di comunicazione o messa a disposizione del preventivo al richiedente;
- d) la ragione sociale del richiedente;
- e) l'indicazione se si tratta di allacciamento di breve distanza o meno;
- f) il tempo previsto per la realizzazione del punto di consegna o di riconsegna;
- g) l'importo complessivo richiesto per la realizzazione del punto di consegna o di riconsegna, distinguendo le differenti componenti di costo, ed in particolare quelle relative alla manodopera e/o alle prestazioni di terzi, ai materiali, alle forniture e alle spese generali;
- h) il termine di validità del preventivo, che non potrà essere comunque inferiore a tre mesi;
- i) le modalità per l'accettazione del preventivo.

Programmazione/Assegnazione

L'Autorità considera essenziale il tema della programmazione, anche rispetto agli impegni assunti in materia di riforma del sistema di bilanciamento gas e, pertanto, ha ritenuto opportuno riconsiderare la proposta di rinvio avanzata nel secondo documento per la consultazione, immaginando per l'impresa maggiore di trasporto una soluzione in linea con quanto attualmente in vigore per l'operatore del settore elettrico Terna; i soggetti sono stati invitati ad esprimersi e a far pervenire suggerimenti su questo specifico aspetto.

Tempi di risposta a richieste degli utenti

In considerazione delle osservazioni pervenute, l'Autorità ha proposto i seguenti indicatori con connessi livelli specifici o generali:

- a) tempo di risposta motivata a richieste scritte relative all'attività di discatura dei punti di riconsegna, 3 giorni lavorativi;
- b) tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura, 10 giorni lavorativi;
- c) tempo di risposta motivata a richieste scritte di modifica della pressione minima contrattuale, 20 giorni lavorativi;
- d) tempo di risposta motivata a richieste scritte di riprogrammazione degli interventi manutentivi, 5 giorni lavorativi;
- e) percentuale minima di risposte motivate a richieste scritte relative al servizio di trasporto comunicate entro il tempo massimo di 20 giorni lavorativi, 90%.

Naturalmente, è stato necessario introdurre una classificazione delle cause di mancato rispetto, in linea con quanto già in vigore, ad esempio, per la qualità commerciale del servizio di distribuzione, ossia:

- a) cause di forza maggiore, intese come atti di autorità pubblica, eventi naturali eccezionali per i quali sia stato dichiarato lo stato di calamità dall'autorità competente, scioperi, mancato ottenimento di atti autorizzativi;
- b) cause esterne, intese come danni o impedimenti provocati da terzi per fatti non imputabili all'impresa di trasporto;
- c) cause imputabili all'impresa di trasporto, intese come tutte le altre cause non indicate alle precedenti lettere a) e b), comprese le cause non accertate;

con l'obbligo di documentare tutte le casistiche che rientrano nelle classi correlate alle cause esterne e alla forza maggiore.

Per quanto riguarda il tema della discatura, oggetto di ripetute sollecitazioni da parte dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione, occorre specificare che, in considerazione dei contenuti delle vigenti procedure e del fatto che l'attività dipende anche dalla disponibilità del cliente finale a rilasciare una dichiarazione di aver provveduto alla messa in sicurezza degli impianti a valle del punto di riconsegna, si è ritenuto opportuno proporre che l'azienda di trasporto sia tenuta a rispondere per iscritto ad una richiesta di discatura entro 3 giorni lavorativi dal ricevimento della stessa, comunicando però almeno la data di effettuazione dell'attività nonchè il nominativo ed il recapito della persona incaricata dall'impresa di trasporto per fornire, ove necessario, eventuali ulteriori chiarimenti.

Per tutte le prestazioni individuate, sono state definite le informazioni minime che la risposta deve contenere per potersi caratterizzare come motivata; finanche per le richieste scritte di informazioni relative al servizio di trasporto, si è proposto che la risposta motivata contenga almeno l'indicazione delle possibili cause di non coerenza del servizio nonché la descrizione delle eventuali azioni correttive poste in essere dall'impresa di trasporto.

Sono stati, poi, prospettati alcuni obblighi generali di comunicazione, così definiti:

- a) fatta salva la possibilità di inviare o di mettere a disposizione all'utente la comunicazione in altra forma, l'impresa di trasporto è comunque tenuta ad anticipare la stessa tramite posta elettronica certificata;
- b) l'impresa di trasporto rende disponibile nel proprio sito internet un indirizzo di posta elettronica certificata al quale l'utente può anticipare la richiesta.

Infine, per tutti i suddetti indicatori, sono stati formulati obblighi di registrazione e di comunicazione annuale all'Autorità.

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale

Sulla base delle posizioni espresse in consultazione, l'Autorità ha confermato le indicazioni contenute nelle precedenti fasi di consultazione, pur non indicando esplicitamente l'istituzione di una bacheca elettronica nel testo riportante la versione preliminare del provvedimento.

Indennizzi automatici

Nel secondo documento per la consultazione l'Autorità aveva prospettato di rinviare la definizione di indennizzi automatici ad un successivo provvedimento. Alla luce delle osservazioni pervenute, invece, si è valutata come improrogabile l'introduzione di indennizzi automatici a favore dell'utente in caso di mancato rispetto dello standard garantito per responsabilità dell'impresa di trasporto, anche in considerazione dell'avvenuta individuazione di standard garantiti di qualità commerciale, ritenendo questa la via preferenziale per incrementare l'efficacia della regolazione ed indurre le imprese di trasporto ad un effettivo miglioramento delle proprie prestazioni. In analogia a quanto già in vigore per altri settori della filiera, è stata formulata l'istituzione di un indennizzo base, di importo unitario compreso tra 500 e 1000 euro, poi crescente in relazione al ritardo nell'esecuzione della prestazione. A tutela dell'utente, è stato comunque previsto un tempo massimo di corresponsione dell'importo dovuto, pari a 7 mesi dalla data di effettuazione della prestazione richiesta.

4.3.6 Principali osservazioni ricevute a seguito del terzo documento per la consultazione

Cessioni di capacità

Dalla consultazione è emerso un generale consenso da parte degli utenti del servizio. Alcuni hanno richiesto di estendere la possibilità di modificare gli errori materiali anche alle domande di trasferimento di capacità (entro il giorno lavorativo successivo al ricevimento della richiesta), altri hanno evidenziato problemi di vario tipo con i trasferimenti di capacità.

Una impresa di trasporto ha ritenuto condivisibili le proposte, con particolare riferimento al mantenimento del già vigente standard garantito di qualità commerciale; la stessa ha specificato di aver approntato un portale per i processi di conferimento e per la gestione delle transazioni di capacità in maniera automatizzata. Un'altra impresa di trasporto ha evidenziato che la tempistica proposta per le cessioni di capacità relative a punti diversi da quelli di entrata è più stringente di

quella in vigore ai sensi del proprio Codice di Rete, implicando un aumento delle ore di lavoro a carico del trasportatore; inoltre, per quanto riguarda i trasferimenti di capacità e la segnalazione di eventuali errori materiali, la stessa ritiene che il termine di 1 giorno lavorativo sia eccessivamente stringente, proponendo di fissarlo almeno pari a 2 giorni lavorativi. Infine, viene sottolineato che tali tempistiche massime debbano riferirsi esclusivamente alle prestazioni indicate, senza che influiscano sulla data di decorrenza delle cessazioni/trasferimenti.

Programma degli interventi manutentivi

I soggetti hanno condiviso le proposte contenute nel terzo documento per la consultazione, ma hanno messo in rilievo l'importanza del coinvolgimento degli operatori di rete interconnessi, laddove coinvolti. Un utente del servizio ha richiesto di aggiungere la seguente previsione:

“Unicamente per i punti di uscita che alimentano centrali termoelettriche, l'utente ha diritto di richiedere all'impresa di trasporto la riprogrammazione degli interventi manutentivi previsti dal piano mensile anche oltre i termini previsti al precedente comma 2 senza costi addizionali, purchè per conto di TERNA e/o a causa di eventi indipendenti dalla sua volontà.”

Un altro utente ha proposto di inserire la possibilità di chiedere la riprogrammazione delle manutenzioni ai punti di riconsegna anche durante i giorni festivi ed i fine settimana (utili per siti produttivi che in tal modo potrebbero evitare fermate in giornate feriali).

Una impresa di trasporto non ha condiviso l'anticipazione della data di messa a disposizione del programma mensile perché ritiene che potrebbe causare un peggioramento della programmazione, con l'emissione di piani di scarsa qualità, vista l'elevata dinamicità di tale attività per cause non sempre riconducibili a fattori controllabili dal trasportatore e il notevole sforzo richiesto. Un'altra impresa di trasporto non ha condiviso la proposta di estendere a 10 giorni lavorativi la possibilità per l'utente di richiedere la riprogrammazione degli interventi, lasciando invece immutato il tempo per l'invio del piano mensile da parte del trasportatore. Infatti, si rileva che tale riduzione dei tempi a disposizione del trasportatore si somma a quella della norma che porta al 15 giorno del mese n-2 la comunicazione agli utenti del piano mensile, risultando eccessivamente penalizzante per l'impresa di trasporto; si è proposto, quindi, di lasciare pari a 5 giorni lavorativi la tempistica per la riprogrammazione degli interventi manutentivi. Ancora, si evidenzia che la variazione delle tempistiche relative ai programmi manutentivi ha dei riflessi dal punto di vista contrattuale con l'impresa terza a cui vengono appaltate le manutenzioni. Infine, si osserva che “l'obbligo di invio del piano mensile definitivo” dovrebbe intendersi come comunicazione del piano anche mediante pubblicazione sul proprio sito internet.

Contabilità del gas trasportato nel mese

Sul tema si è registrato un generale consenso, anche da parte delle imprese di trasporto che hanno preso parte alla consultazione, la quali richiedono l'una di lasciare al trasportatore la scelta della modalità da utilizzare per rispondere alle richieste di revisione (non rinunciando ad evidenziare i costi derivanti da tale attività), l'altra di imporre l'obbligo di risposta solo in caso di errore manifesto del trasportatore.

Un utente, ribadendo la necessità di disporre in tempi brevi di informazioni attendibili riguardo la propria contabilità in base alle quali operare decisioni di mercato, ha richiesto di inserire i seguenti:

“Con riferimento alla contabilità del gas trasportato, l’impresa di trasporto registra per ogni mese dell’anno termico di riferimento la data di comunicazione agli utenti della contabilità del gas trasportato nel mese.

Alla chiusura del bilancio di trasporto relativo a ciascun mese, l’impresa di trasporto registra per ogni utente la differenza del dato allocato nel bilancio provvisorio e nel bilancio definitivo e post-conguaglio.”

Accesso ed erogazione supporto IT

I soggetti che hanno preso alla consultazione hanno sostanzialmente condiviso le proposte. Un’Associazione ha proposto l’estensione delle norme introdotte a favore degli utenti anche ai distributori, in considerazione del fatto che anche quest’ultimi utilizzano alcuni sistemi informativi messi a disposizione dall’impresa di trasporto. Un utente ha ribadito di inserire un parametro che misuri la qualità dei dati resi disponibili ed il rispetto delle scadenze previste dai Codici di Rete ai fini del bilanciamento; un altro ha riproposto l’introduzione dell’indicatore *“Tempo di ripristino del sistema in seguito a malfunzionamento”*, con evidenza di quando e di chi ha fatto la segnalazione, facendo partire da questo momento il computo del tempo; inoltre, ha manifestato il proprio dissenso rispetto alla limitazione relativa ai casi di effettivo impatto per l’utente ed ha richiesto di prevedere l’obbligo di pubblicazione della modifica con almeno 15 giorni di anticipo.

Una impresa di trasporto ha auspicato la formulazione di un criterio univoco per l’attribuzione della gravità, in quanto gli appare alquanto discrezionale l’attribuzione del livello di gravità da parte del trasportatore e non particolarmente utile. Un’altra impresa di trasporto, pur condividendo le proposte, con riferimento all’indice di gravità ha sottolineato l’opportunità di:

- dettagliare le tipologie di malfunzionamento riconducibili a ciascuna gravità;
- escludere i casi di indisponibilità del collegamento telefonico;
- coinvolgere gli utenti tramite l’organizzazione di occasioni periodiche di confronto.

Accesso al sistema di trasporto

Gli utenti che hanno risposto allo spunto di consultazione sul tema si sono detti concordi; nello specifico, poi uno di essi ha proposto che, per interventi di portata consistente, sia introdotto uno standard generale pari a 60 giorni lavorativi per il 100% delle richieste, onde ridurre i margini di incertezza.

Le imprese di trasporto, invece, non hanno espresso un parere favorevole, ritornando a proporre le soluzioni avanzate in risposta ai precedenti documenti per la consultazione ed evidenziando le specificità della propria organizzazione. In particolare, una di esse ha suggerito di mantenere l’attuale standard unico pari a 60 giorni solari dalla data di sottoscrizione del verbale per il 90% delle richieste, previsto dal proprio Codice di Rete; inoltre, da un lato non si concorda con il concetto di tipologia di allacciamento di breve distanza o meno, dall’altro si evidenzia che il servizio offerto dall’impresa di trasporto è la realizzazione di capacità presso un punto di riconsegna e non la definizione del preventivo.

Programmazione/Assegnazione

Un utente ed un’Associazione che hanno preso parte alla consultazione non solo hanno condiviso le proposte in materia, sottolineando la rilevanza del tema in vista dell’avvio di un mercato del bilanciamento, ma anche hanno suggerito di aggiungere le previsioni *rolling* della domanda

mensile per le quattro settimane successive, su base settimanale, e settimanale per la settimana successiva, su base giornaliera; un altro utente ha formulato la seguente ipotesi:

- ogni giorno la pubblicazione dell'aggregato delle programmazioni degli utenti del prelevato e dell'impresso in rete relative al giorno gas $G + 1$;
- le previsioni dell'impresa di trasporto del prelevato e dell'impresso in rete per i giorni gas $G + 1$, $G + 2$ e $G + 3$;
- il consuntivo del giorno gas in un formato facilmente estraibile, con la serie storica (poiché attualmente è a disposizione il pdf con i dati del giorno prima e la serie storica è estraibile con un ritardo di circa 4 mesi).

Le imprese di trasporto, invece, non hanno espresso un parere favorevole in merito; in particolare, una di esse ritiene che tale disposizione possa condurre alla deresponsabilizzazione degli utenti nella realizzazione di programmi di trasporto coerenti ed affidabili. A tal riguarda, è stato riproposto di introdurre l'obbligo ipotizzato dall'Autorità nell'ambito della prima fase di consultazione.

Tempi di risposta a richieste degli utenti

I soggetti che hanno preso parte alla consultazione hanno evidenziato un generale consenso. Un utente ed un'Associazione hanno ribadito la necessità che venga opportunamente disciplinata e monitorata l'attività di discatura non solo con riferimento alle tempistiche di risposta alle richieste ma anche ai tempi di realizzazione dell'intervento; inoltre, non si ritiene corretto porre a carico dell'utente l'obbligo di farsi rilasciare dal cliente finale la dichiarazione dell'avvenuta messa in sicurezza dell'impianto a valle del punto di riconsegna. Dello stesso parere si è detto un altro utente che ha osservato l'opportunità che l'impresa di trasporto possa ricevere la dichiarazione del cliente finale di aver provveduto alla messa in sicurezza degli impianti il giorno stesso dell'intervento, essendo già prevista dalla regolazione vigente la presenza del cliente finale (proprietario dell'impianto di misura) all'atto di effettuazione dell'operazione di discatura.

Le imprese di trasporto hanno solo parzialmente condiviso le proposte formulate nel terzo documento per la consultazione. Una di esse ha segnalato che solo la tempistica per la riprogrammazione degli interventi manutentivi è in linea con quanto prospettato originariamente dalla stessa in risposta alle precedenti fasi di consultazione e che per le altre prestazioni i tempi massimi individuati appaiono eccessivamente restrittivi. Inoltre, apprezzando la volontà di considerare il ruolo nel cliente finale, si è suggerito di prevedere che, nel caso in cui l'utente non faccia pervenire all'impresa di trasporto la dichiarazione del cliente finale di aver provveduto alla messa in sicurezza degli impianti a valle del punto di riconsegna prima della data pianificata per l'effettuazione della discatura, l'impresa di trasporto possa attribuire a causa di terzi il mancato rispetto dello standard previsto. Un'altra impresa di trasporto, pur concordando con i tempi massimi fissati con riferimento alle richieste di modifica della pressione minima contrattuale e di riprogrammazione degli interventi manutentivi, ha richiesto per quelle inerenti ai verbali di misura un tempo di 20 giorni lavorativi e di 6 giorni lavorativi per la comunicazione della data di effettuazione dell'attività di discatura.

Altri aspetti rilevanti della qualità commerciale del trasporto

Un utente del servizio ha proposto l'istituzione di un fondo per la socializzazione dei costi concernenti le discature non andate a buon fine; un altro ha condiviso l'ipotesi della realizzazione di una bacheca elettronica per le comunicazioni verso gli utenti. Un utente ha

auspicato la pubblicazione in formato Excel delle associazioni punti di riconsegna – impianto di distribuzione, con relativo codice impianto.

Le imprese di trasporto che hanno preso parte alla consultazione hanno evidenziato posizioni contrastanti, in quanto una di esse ritiene percorribile l'istituzione di una bacheca elettronica per la pubblicazione delle notifiche riguardanti le modifiche ai sistemi informativi, ma limitatamente ai casi di effettivo impatto per l'utilizzatore, mentre un'altra non ne vede una reale esigenza.

Indennizzi automatici

I soggetti che hanno preso parte alla consultazione si sono detti concordi con l'introduzione di indennizzi automatici per mancato rispetto di standard specifici per cause imputabili all'impresa di trasporto. Un utente ha rilevato che gli indennizzi automatici sono senza dubbio un valido incentivo al rispetto dei livelli specifici di qualità e, poiché tale concetto è tanto più vero quanto più è alto il valore base dell'importo da corrispondere, ha richiesto di prevedere 1000 euro, sottolineando che i maggiori oneri sostenuti non dovrebbero essere recuperati tramite le tariffe di trasporto. Alcuni hanno evidenziato che tale previsione non deve precludere la possibilità di richiedere un risarcimento dei danni. Un altro utente, pur condividendo i principi espressi alla base della proposta, ha detto di non condividere la fissazione di un importo unitario, peraltro considerato esiguo, in quanto non correlato agli effetti generati dai ritardi stessi nell'esecuzione delle prestazioni e alla gravità del disservizio.

Le imprese di trasporto, invece, si sono dette non concordi, proponendo di introdurre contemporaneamente un incentivo in caso di migliore prestazione rispetto allo standard prefissato. Una di esse ha ritenuto opportuno ribadire come l'introduzione di misure volte ad incentivare il rispetto di uno standard garantito di qualità del servizio costituisca un ambito ben diverso dalla disciplina delle inadempienze contrattuali connesse alla mancata erogazione del servizio di trasporto. È stato anche sottolineato che l'ambito dell'indennizzo a liquidazione del danno sostenuto per la mancata prestazione prevista dal contratto di trasporto è già ricompreso nella disciplina esistente del Codice di Rete che, richiamando le corrispondenti disposizioni di legge, prevede il risarcimento di tutti i danni accertati che dovessero risultare attribuibili alla responsabilità del trasportatore stesso nei soli casi di dolo o colpa grave (tale livello di responsabilità è uno degli elementi sottostanti il livello di WACC riconosciuto alle imprese di trasporto quale congruo). Infine, è stato rilevato il differente impatto che un medesimo indennizzo potrebbe avere sugli operatori in virtù delle loro diverse dimensioni, prospettando di strutturare il sistema degli indennizzi tenendo conto di questo parametro.

5) PROVVEDIMENTO FINALE

La deliberazione ARG/gas 141/09, ai fini della semplificazione dei provvedimenti dell'Autorità, dispone l'emanazione di un Testo Unico della regolazione della qualità e delle tariffe dei servizi di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo di regolazione 2010-2013 (TUTG) articolato in due parti: la Parte I (RQTG) contenente la regolazione della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il periodo di regolazione 2010-2013 e la Parte II (RTTG) relativa alle tariffe dei servizi di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il medesimo periodo di regolazione da approvare al completamento del procedimento avviato con la deliberazione ARG/Gas 50/08.

Questa sezione della presente Relazione Tecnica descrive le principali scelte di regolazione contenute nella RQTG.

La RQTG si articola nella cinque sezioni descritte di seguito.

5.1) Sezione I: DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE

La prima sezione contiene le definizioni applicabili alla regolazione della qualità dei servizi di distribuzione e misura del gas ed il suo ambito di applicazione.

La regolazione è applicabile sia alle imprese di trasporto nazionale sia alle imprese di trasporto regionali.

Le definizioni sono state sviluppate in continuità e coerenza con quelle contenute con i codici di rete previgenti e con le definizioni della deliberazione n. 185/05. Le definizioni presentano novità sostanziali necessarie a dare attuazione alle scelte illustrate di seguito, tra cui, ad esempio, le nuove definizioni di "allacciamento", "reti maggiormente esposte a condizioni di rischio", "stato di consistenza dei gasdotti".

L'Autorità ha inoltre stabilito di considerare l'anno solare, anziché l'anno termico, come periodo di riferimento per la regolazione della qualità dei servizi di trasporto in coerenza con l'intenzione manifestata dall'Autorità nei documenti per la consultazione relativi alla nuova disciplina tariffaria del trasporto, definendo il terzo periodo regolatorio come il periodo dall'1 gennaio 2010 - 31 dicembre 2013.

5.2) Sezione II: SICUREZZA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

La sezione II contiene la regolazione della sicurezza che rispecchia in larga parte le proposte formulate nel terzo documento per la consultazione. Alcuni aspetti sono stati tuttavia rivisti in accoglimento delle argomentazioni prodotte dai soggetti interessati ed è su queste modifiche che si concentra la trattazione successiva.

La RQTG prevede, in accoglimento delle osservazioni dei trasportatori, la possibilità di non procedere alla classificazione delle reti in funzione dell'appartenenza ad aree a rischio sismico ed idrogeologico purché i trasportatori stessi adottino per l'intera rete di trasporto la frequenza semestrale di sorveglianza prevista dall'Autorità per le aree a rischio.

Si conferma l'inserimento degli allacciamenti tra le parti di rete sottoposte a rischio, indipendentemente dalla loro dimensione, dato che il fattore antropico risulta essere una delle cause più ricorrenti di interruzione del trasporto, introducendo però, come richiesto dai trasportatori, una definizione puntuale degli allacciamenti stessi.

Si è previsto, in accoglimento delle osservazioni delle Associazioni degli operatori, che i trasportatori, in situazioni di emergenza di servizio, assicurino il coordinamento con i distributori coinvolti, al fine di minimizzare i possibili effetti gravi e/o di vaste proporzioni per la sicurezza e per la continuità del servizio di trasporto del gas naturale a monte ed a valle del punto di riconsegna del gas;

Si è inoltre confermata la proposta di attribuire ai trasportatori la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale fornitura alternativa di gas naturale tramite il servizio dei carri bombolai, a meno di esplicita indicazione contraria da parte dell'utente interessato, prevedendo però un termine entro il quale l'utente debba manifestare la sua volontà e l'obbligo per gli utenti che aderiscono al servizio alternativo del trasportatore di mettere a disposizione dello stesso tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento del servizio; infatti, se da una parte l'Autorità ritiene che, al fine di garantire che il ripristino del servizio avvenga in condizioni di sicurezza, nel tempo più breve possibile e nel modo più efficiente, sia opportuno affidare al trasportatore la responsabilità di organizzare sulla propria rete l'eventuale fornitura alternativa di gas tramite il servizio dei carri bombolai, dall'altra, ritiene indispensabile che il trasportatore abbia tutte le informazioni necessarie per svolgere l'attività richiesta;

Si è infine stabilito di non introdurre ulteriori disposizioni in materia di odorizzazione del gas e trasferire per coerenza nella regolazione della qualità del servizio di trasporto le disposizioni in materia di odorizzazione a carico delle imprese di trasporto già vigenti ed attualmente contenute nella RQDG, approvata con la deliberazione ARG/gas 120/08, riservandosi di effettuare approfondimenti al fine di verificare la completezza del quadro legislativo in materia.

5.3) Sezione III: CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

La Sezione III contiene la regolazione della continuità del servizio di trasporto, suddivisa in due titoli riportanti il primo gli indicatori e gli obblighi di servizio, il secondo gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale. Il provvedimento finale conferma in larga misura le proposte formulate nel terzo documento per la consultazione, in quanto alcuni aspetti sono stati rivisti in accoglimento delle argomentazioni prodotte dai soggetti interessati.

Nello specifico, vista la bontà dei rilievi avanzati dalle imprese di trasporto, è stato eliminato il concetto di "riduzione consistente" e l'indicazione di una soglia S per la sua determinazione.

E' stata introdotta, inoltre, una classificazione delle cause delle interruzioni, con l'obbligo di documentazione per le cause diverse da quelle imputabili all'impresa di trasporto (comprese le non accertate).

Fermo restando quanto già previsto dai Codici di Rete in tema di programmazione e gestione delle manutenzioni in termini di tipologie di intervento e impatto delle stesse sui corrispettivi di capacità, è stato confermato l'indicatore inerente al "*numero massimo di giorni annui di interruzione/riduzione della capacità (giorni equivalenti a capacità intera), a seguito di interventi manutentivi che impattano sulla capacità disponibile su punti di riconsegna*", con un livello di servizio fissato pari a 3 giorni. Per i punti di entrata si è ritenuto opportuno confermare la disciplina già in vigore, contenuta nei Codici di Rete approvati dall'Autorità, includendo però un obbligo di comunicazione annuale, alla luce della necessità di approfondire l'argomento onde pervenire all'individuazione di un criterio oggettivo, quantitativo e non discriminatorio, dell'effettivo disagio subito dall'utente, peraltro in considerazione del fatto che quest'ultimo potrebbe risultare univocamente stabilito solo in esito al bilanciamento definitivo delle posizioni (risentendo, pertanto, anche di possibili conguagli), e viste le posizioni variegiate emerse dalla consultazione.

E' stato anche inserito un obbligo di servizio circa il mantenimento della pressione minima stabilita ad inizio anno. Sempre con riguardo al tema della pressione, sono stati confermati gli obblighi di registrazione e di comunicazione annuale pur prevedendo che i dati di pressione al di sotto del valore garantito siano o registrati o desunti dal sistema di monitoraggio utilizzato dall'impresa di trasporto.

Circa poi gli altri indicatori di continuità, ai quali sono stati associati obblighi di registrazione e di comunicazione annuale, entro il 31 marzo di ogni anno, a partire dal 2011, si richiamano i seguenti:

- percentuale di utenti del servizio di trasporto interessati da interruzione senza adeguato preavviso;
- numero di volte che, nell'anno di riferimento, un dato punto di riconsegna è stato coinvolto da interruzioni che non siano derivate da emergenze di servizio.

E' stata anche inserita la possibilità di utilizzare le informazioni ed i dati trasmessi dalle imprese di trasporto all'Autorità ai fini della loro pubblicazione, anche comparativa.

5.4) Sezione IV: QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

La Sezione IV riporta la regolazione relativa alla qualità commerciale del servizio di trasporto ed è suddivisa cinque titoli concernenti rispettivamente gli indicatori di qualità commerciale, gli obblighi di servizio, i livelli specifici e generali, gli indennizzi automatici e gli obblighi di registrazione e di comunicazione dei dati di qualità commerciale.

Le disposizioni del provvedimento confermano sostanzialmente le proposte formulate nel terzo documento per la consultazione che, si rammenta, presentava in Allegato A la versione preliminare del provvedimento. Di seguito vengono riportate principalmente le differenze rispetto alla versione posta in consultazione, frutto anche delle valutazioni circa i rilievi emersi dalla consultazione e dell'accoglimento di alcuni di essi.

Con riferimento al **Titolo I - Indicatori di qualità commerciale del servizio di trasporto**, sono state confermate le previsioni contenute nel documento per la consultazione, con l'unica annotazione dello spostamento dell'articolo riguardante la "*Durata del malfunzionamento di un applicativo*" dopo quelli concernenti gli standard specifici di qualità. E' utile evidenziare che, per le richieste relative all'attività di discatura di punti di riconsegna, la regolazione disciplina che la risposta motivata scritta contenga l'indicazione che la discatura verrà effettuata solo a condizione che il cliente finale rilasci la dichiarazione di messa in sicurezza degli impianti a valle del punto di riconsegna, fermo restando quanto previsto dai Codici di Rete sulla tematica.

Per quanto concerne il **Titolo II – Obblighi di servizio di qualità commerciale**, sono stati modificati gli articoli sugli obblighi di comunicazione del piano mensile degli interventi manutentivi pianificati dall'impresa di trasporto, introducendo l'obbligo di informazione verso i soggetti interconnessi, vista l'importanza che anche questi ne vengano a conoscenza, però solo nel caso in cui l'attività interessi punti della rete di loro competenza, al fine di non moltiplicare comunicazioni inutili, finendo col non favorire la semplificazione e l'efficienza dei processi. Inoltre, è stata utilizzata una formulazione, "*...(omissis) deve mettere a disposizione...*" che lascia al trasportatore, in modo più esplicito, la possibilità di scegliere quale strumento impiegare per il vettoriamento dell'informazione. Infine, è stata accolta la sollecitazione di non restringere troppo le tempistiche a disposizione dell'impresa di trasporto e, nell'ottica di salvaguardare il più possibile la qualità dei piani di manutenzione emessi, è stato riportato a cinque giorni lavorativi

il tempo a disposizione dell'utente del servizio per richiedere la riprogrammazione degli interventi manutentivi.

In tema di obblighi di informazione sugli applicativi informatici, è stato disposto l'impegno in capo all'impresa di trasporto di pubblicare sul proprio sito internet anche i criteri in base ai quali viene determinato il grado di gravità di un malfunzionamento.

In accoglimento dell'istanza emersa dalla consultazione, lato utenti, di avere accesso sia ai dati di bilanciamento messi a disposizione dal trasportatore attraverso formati di facile fruizione ed estraibilità che alle previsioni della domanda di gas, sono stati introdotti i seguenti obblighi di servizio:

- a) l'impresa di trasporto è tenuta altresì a pubblicare nel proprio sito internet, in una sezione facilmente accessibile ed in formati di facile fruizione:
 - (i) la previsione mensile, su base settimanale, inerente ai volumi in immissione ed in riconsegna, per ogni punto della rete di trasporto, entro il quindicesimo giorno (o primo giorno lavorativo precedente in caso di sabato o domenica) del mese precedente quello a cui si riferisce il programma;
 - (ii) la previsione settimanale, su base giornaliera, inerente ai volumi in immissione ed in riconsegna, per ogni punto della rete di trasporto, entro il secondo giorno lavorativo della settimana precedente quella a cui si riferisce il programma;
- b) tutti i dati utili ai fini del bilanciamento che l'impresa di trasporto mette a disposizione dell'utente devono essere resi disponibili in formati che garantiscano la facile fruizione ed estraibilità degli stessi.

Con riferimento al **Titolo III – Livelli specifici e generali di qualità commerciale del servizio di trasporto**, in parziale accoglimento delle osservazioni presentate dalle imprese di trasporto, è stato elevato a 15 giorni lavorativi il tempo massimo a disposizione delle stesse per rispondere a richieste scritte relative al verbale di misura e a 40 giorni lavorativi quello per la comunicazione del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o potenziamento di punti esistenti, semplificando peraltro la disciplina grazie all'introduzione di un indicatore unico per tutte le richieste di preventivo ed eliminando la distinzione basata sul concetto di "breve distanza". È stato, comunque, specificato che ai fini del computo dei tempi di esecuzione delle prestazioni soggette a livelli specifici e generali non si tiene conto del giorno di ricevimento della richiesta.

Per quanto riguarda il **Titolo IV – Indennizzi automatici**, si è ritenuto opportuno fissare a 500 euro l'importo base del corrispettivo da corrispondere in caso di mancato rispetto dei livelli specifici di qualità commerciale per cause imputabili all'impresa di trasporto che, si ricorda, non riguardano la realizzazione di opere, per le quali vale quanto normato dai Codici di Rete. Naturalmente, sono fatte salve tutte le indicazioni relative alle responsabilità reciproche ai sensi dei Codici di Rete, nonché la possibilità per l'utente di procedere alla richiesta di risarcimento dell'eventuale danno subito. In più, a tutela dell'utente del servizio, al fine di evitare che si finisca col corrispondere l'indennizzo senza mai effettuare la prestazione, è stato deciso che l'impresa di trasporto sia tenuta comunque ad effettuare la prestazione richiesta entro 180 giorni solari dalla data di ricevimento della richiesta.

Passando al **Titolo V – Obblighi di registrazione e di comunicazione dei dati di qualità commerciale**, si rileva che le modifiche inserite sono utili a ricomprendere quanto appena esplicitato, insieme all'eliminazione del riferimento all'Anno Termico. Inoltre, è stata prevista la possibilità per il trasportatore di definire propri livelli specifici e generali di qualità commerciale

i quali, ovviamente, non potranno essere peggiorativi rispetto alla disciplina approvata e dovranno essere oggetto di comunicazione annuale all'Autorità.

5.5) Sezione V: DISPOSIZIONI GENERALI

La sezione V contiene alcune necessarie disposizioni transitorie e finali.

In accoglimento delle richieste di alcune imprese di trasporto, si è prevista una gradualità di decorrenza dell'attuazione dei nuovi obblighi al fine di assicurare alle imprese tempi adeguati per l'aggiornamento dei sistemi informativi e delle procedure aziendali alle nuove discipline.

Fatta salva l'entrata in vigore dall'1 gennaio 2010 della nuova regolazione, si è stabilita la decorrenza dall'1 luglio 2010 dei seguenti obblighi:

1. registrazione garantita, anche vocale, delle chiamate telefoniche prevenute ai recapiti telefonici dedicati alle emergenze di servizio,
2. pubblicazione sul sito internet delle previsioni mensili e settimanali inerenti ai volumi in immissione e in riconsegna,
3. organizzazione del servizio alternativo tramite carro bombolaio,
4. corresponsione all'utente di un indennizzo automatico in caso di mancato rispetto dei livelli specifici di qualità e relativi obblighi di registrazione.

1 ottobre 2009

Il Direttore della Direzione Consumatori
e Qualità del Servizio
ing. Alberto Grossi