

Osservazioni Utilitalia
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 420/2018/R/GAS
QUALITÀ E INNOVAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEL GAS
NATURALE PER IL QUINTO PERIODO DI REGOLAZIONE
Inquadramento generale e linee di intervento

Utilitalia manifesta un generale apprezzamento nei confronti dei temi posti in consultazione con il presente DCO, sugli orientamenti preliminari dell'Autorità in materia di sicurezza, continuità e qualità commerciale del servizio di trasporto per il 5PRT, nonché sulle linee di intervento in materia di sperimentazioni di nuovi utilizzi delle infrastrutture del gas.

In particolare, stante la natura intersettoriale delle Imprese rappresentate da Utilitalia, si condivide il principio generale di semplificazione procedurale secondo cui l'organizzazione e la gestione del servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio ricadono sul gestore della rete di trasporto su cui ha origine l'interruzione, condividendo pertanto i conseguenti orientamenti in proposta.

Per quanto attiene infatti il caso di clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, si auspica che si realizzi una sempre maggiore interazione tra il cliente finale diretto ed il trasportatore. Ciò al fine di esonerare l'Utente del trasporto dagli adempimenti procedurali, sui quali lo stesso non presenta alcuna "leva decisionale", con il beneficio di rendere più snello e veloce l'intero processo. In tal senso si configura, quale importante precedente normativo in coerenza con quanto sopra descritto, il DM 18 Maggio 2018, che come è noto pone l'obbligo di comunicare al trasportatore la categoria d'uso, a fini di odorizzazione, in capo al cliente finale.

Per quanto attiene invece le pari situazioni ai city gate si condivide la proposta:

- a) dell'attribuzione all'impresa di trasporto della responsabilità di organizzare, attivare e gestire il servizio di trasporto alternativo del gas naturale mediante carro bombolaio, compresi gli adempimenti amministrativi ad esso correlati, a meno di esplicita indicazione contraria da parte dell'impresa distributrice che gestisce il city gate;
- b) del riconoscimento, da parte dell'impresa di trasporto all'impresa di distribuzione che gestisce il city gate, dei costi relativi al servizio sostitutivo di alimentazione tramite carro bombolaio nei casi in cui ad organizzare e ad attivare il servizio sia stata la stessa impresa di distribuzione.

Il punto b) consentirebbe pertanto il superamento della previsione di cui al Capitolo 14 del Codice di Rete Trasporto nella parte in cui, per la fatturazione ed il pagamento del servizio, il Fornitore (Impresa Carri Bombolai) fatturava al DSO le competenze (trasporto, decompressione, eventuale materia prima, ecc.), il DSO ripartiva costi ed emetteva fatture alle proprie controparti (UDD).

I principi di semplificazione proposti potrebbero essere estesi anche alla semplificazione procedurale di altri importanti processi. Uno di questo è sicuramente l'iter autorizzativo dell'attività di discatura ai city gate, previsto all'interno del piano mensile degli interventi di manutenzione.

Il tema riguarda la fattispecie in cui il DSO ha la necessità di eseguire una discatura, provvisoria e/o definitiva indispensabile per gestire la propria attività di manutenzione sugli impianti. Secondo la procedura del TSO, oggi questo comporta una richiesta di "permesso" da parte del DSO per tramite gli UDD risalendo la catena di connessioni commerciali fino agli UDB che operano su quello specifico city gate (il DSO ha rapporti con i propri UDD che a loro volta hanno rapporti con gli UDB presenti al city gate fino al TSO).

La procedura prevede infatti che tutti i soggetti presenti al city gate interessato provvedano a rendere disponibile un modulo firmato dal legale rappresentante, pena l'impossibilità ad esercire gli impianti da parte del DSO per la mancata possibilità di svolgere le attività di manutenzione programmata. Non avendo i firmatari elementi per impedire/negare l'autorizzazione al DSO ad eseguire la discatura, l'intero processo si configurerebbe come un inutile appesantimento di carattere formale i cui inadempimenti comportano invece seri rischi di ritardo rispetto l'operatività del DSO.

Il perfezionamento di una regolazione in grado di attribuire a ciascun soggetto i propri profili di responsabilità potrebbe quindi consentire di passare da un regime autorizzativo, ad un meccanismo di carattere informativo in cui, per ovviare al problema, il DSO potrebbe semplicemente inviare agli UDD e al TSO una puntuale comunicazione contenente i tempi di intervento e gli eventuali pericoli derivanti dall'interruzione del servizio, mentre sarebbe demandato ex-post al TSO il compito di allineare gli UDB (Trader).