



Spett.le  
dall'Autorità di regolazione per Energia Reti  
e Ambiente  
P.zza Cavour 5  
20121 Milano

Prot: COMM/ALe/CMa/2018/0760

inviata attraverso il servizio il servizio telematico interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità ([www.arera.it](http://www.arera.it))

Frosinone, 19.09.2018

**Oggetto: Osservazioni di Società Gasdotti Italia (SGI) al documento di consultazione 420/2018/R/GAS (“DCO”) “Qualità e Innovazione del servizio di trasporto del Gas Naturale per il quinto periodo di regolazione”**

Di seguito alcune osservazioni della scrivente relative al documento in oggetto.

I contenuti non sono da ritenersi di carattere riservato.

***S2. Osservazioni in merito ai criteri di regolazione della sicurezza del servizio e ai relativi obblighi di registrazione e comunicazione dei dati***

In merito ai criteri di regolazione della sicurezza, e più in particolare agli obblighi di sorveglianza e ispezione delle reti, SGI ritiene che la proposta dell'ARERA relativamente all'ispezione non invasiva annuale del 100% della rete dei metanodotti debba essere rivista, tenendo in considerazione alcuni elementi che rendono estremamente onerosa l'applicabilità alla totale estensione della rete, a fronte di un aumento trascurabile dell'efficacia del controllo delle dispersioni.

Occorre preliminarmente evidenziare che SGI, in relazione alla ricerca delle perdite sulla propria rete, ha ormai da alcuni anni avviato, a fianco dell'attività di sorveglianza e verifica ordinarie, l'attuazione di una serie di azioni di verifica da remoto volte a circoscrivere e individuare prontamente potenziali anomalie, azioni quali l'analisi di dettaglio dei flussi e dei bilanci gas su tratti



di rete e/o mediante installazione di misure tecniche, oltre all'analisi dei trend di pressione lungo la rete che consente di verificare le variazioni nell'unità di tempo nelle diverse zone.

Sulla base di quanto emerge dalle analisi continue di cui sopra, SGI esegue un programma mirato di ispezioni non invasive pedonali per la ricerca delle perdite di gas sui tratti di rete selezionati; le ispezioni avvengono mediante l'ausilio di attrezzature tipo LASER METHANE che consentono con elevatissimo grado di affidabilità di rilevare la presenza di metano (anche in piccolissime concentrazioni). La tecnologia è basata sull'emissione di luce a infrarossi che viene riflessa, il gas metano assorbe frequenze specifiche che l'apparecchio utilizza per calcolare la quantità di metano presente nel percorso del raggio.

SGI sta anche sperimentando l'utilizzo di sistemi a rilevamento ottico di gas mediante telecamere a infrarosso. Con telecamere OGI (optical gas imaging) è possibile scansionare rapidamente ampie sezioni di apparecchiature o rilevare aree che sono difficili da raggiungere con i tradizionali strumenti di misurazione a contatto. Le termocamere OGI possono anche rilevare fughe a distanza di sicurezza, visualizzando questi gas invisibili come nubi di fumo.

Puntualmente, e almeno annualmente, SGI utilizza, oltre ai sistemi tradizionali, tali metodologie per la rilevazione delle perdite sul piping degli impianti fuori terra e delle cabine.

I risultati della ricerca perdite confermano l'efficacia dei controlli e delle analisi da remoto, mentre i dati storicizzati consentono di effettuare valutazioni di correlazione tra le perdite individuate e le condizioni locali della rete, in termini di caratteristiche fisiche (età, tipologia dell'acciaio e del rivestimento, spessori, condizioni tecniche di posa, morfologia dei terreni attraversati, ecc.), eventi pregressi (dispersioni avvenute o identificate in passato), precedenti verifiche (ispezioni pig ove possibile, ispezioni strumentali non invasive, ecc.), tipologie di territorio (zone montane, agricole, zone urbane, più o meno antropizzato, più o meno accessibile, ecc.).

Ebbene, ne deriva una probabilità del verificarsi di una dispersione strettamente correlata a tali caratteristiche, con la conseguenza di una esigenza di frequenza dei controlli in campo molto differente, che in alcune aree possono richiedere anche più di un passaggio all'anno, rispetto a zone in cui risulta più che sufficiente effettuare passaggi con periodicità pluriennale.

SGI suggerisce che si individui una regolamentazione che stabilisca che i controlli vengano effettuati sulla base delle caratteristiche dei vari tratti di metanodotto, con la garanzia della copertura della totalità della rete in un arco temporale adeguato, che potrebbe essere di ogni 5 anni.

Nel caso di adozione del criterio suggerito dall'Autorità, la gestione di tali ispezioni non invasive comporterebbe una pesante riorganizzazione delle attività e del personale addetto al metanodotto, con inevitabile e notevole incremento dei costi operativi.

Con riferimento invece alle ispezioni invasive delle reti mediante pig SGI ritiene che la determinazione della periodicità di tali ispezioni debba essere effettuata sulla base della effettiva



velocità di evoluzione o propagazione di fenomeni potenzialmente dannosi per le condotte: corrosione, stress, movimenti longitudinali o trasversali della sede di posa, ecc.

Tali fenomeni possono dipendere dalle caratteristiche fisico-chimiche dell'acciaio o dei terreni, dalla bontà dei sistemi di protezione catodica e dalla morfodinamica del territorio attraversato, come del resto evidenziato nel libro bianco redatto dal CIG.

Attualmente SGI programma i periodi di intervallo per le ispezioni invasive sui metanodotti sulla base di criteri che tengono conto di vari fattori quali l'età del metanodotto, il passaggio in aree critiche, il passaggio in terreni particolarmente aggressivi, i risultati rilevati da precedenti lanci PIG (quali lo stato tensionale, eventuali spostamenti, la velocità di corrosione che se ne deduce, ...).

SGI suggerisce pertanto che le tempistiche di programmazione dei lanci PIG debbano essere più flessibili, per tenere in considerazione quanto sopra, con un intervallo temporale che vada ad esempio da 6 a 10 anni, in funzione degli elementi caratteristici sopra identificati.

Con riferimento agli obblighi di registrazione e comunicazione di alcuni dati aggiuntivi rispetto a quanto ad oggi previsto relativi alla sicurezza quali ad esempio l'indicazione dell'area esposta a condizioni di rischio, SGI fa presente che attualmente i propri tratti di rete maggiormente esposti a condizioni di rischio, non vengono classificati come definito all'articolo 1 della RQTG, in quanto effettua la sorveglianza e l'ispezione di tali tratti con le frequenze di cui all'articolo 7.3 della RQTG. Pertanto, alla luce di quanto esposto nel DCO, al fine di adempiere ai nuovi obblighi di registrazione e comunicazione di ulteriori dati, SGI dovrebbe procedere preliminarmente ad una classificazione dei tratti di rete esposti a condizioni di rischio con conseguente adeguamento dei sistemi gestionali. La scrivente si auspica che l'Autorità, nell'emanare il provvedimento definitivo risultante dal processo di consultazione del presente DCO tenga conto dei tempi di adeguamento necessari.

### ***S 3. Osservazioni in merito alle modifiche proposte al servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio.***

SGI ritiene condivisibile l'ipotesi prospettata dall'Autorità secondo cui l'organizzazione e la gestione del servizio di fornitura alternativa tramite carro bombolaio ricada sul gestore, tuttavia, (sia con riferimento alla tipologia di utenti finali direttamente allacciati alle rete di trasporto, sia a quella dei punti interconnessi con rete di distribuzione) si ritiene accettabile la possibilità di organizzare, attivare e gestire direttamente il carro, solo laddove esista la possibilità di collegarsi a monte della cabina Remi, sull'impianto di proprietà del Trasportatore.

La scrivente pertanto suggerisce che nei casi in cui l'allaccio del carro bombolaio sia possibile solo all'interno della cabina di proprietà del Cliente finale sia esso stesso a provvedere direttamente all'organizzazione, gestione ed attivazione della fornitura alternativa.



Qualora l'Autorità ritenga opportuno lasciare esclusivamente in capo al Trasportatore la gestione del carro, per ragioni di sicurezza, occorrerà apportare modifiche a tutte quelle cabine ReMi non dotate di un congruo attacco per carro bombolaio all'esterno della cabina, nonché dotate di accesso idoneo per lo stesso.

Ciò potrebbe comportare un aggravio dei costi legati alle attività di modifica e sistemazione degli impianti e delle aree afferenti agli stessi.

Con riguardo al riconoscimento da parte del TSO all'impresa di distribuzione che gestisce il *city gate*, dei costi relativi al servizio sostitutivo nei casi in cui ad organizzare e ad attivare il servizio sia stata la stessa impresa di distribuzione SGI ritiene opportuno che l'Autorità definisca in maniera dettagliata quali costi il trasportatore debba riconoscere all'impresa di distribuzione (ad esempio se esclusivamente il costo della fornitura del carro oppure anche il costo del personale dell'impresa di distribuzione presente durante l'intervento).

***S 4. Osservazioni in merito alla modifica dello standard sul numero massimo di giorni di interruzione e proposte per la definizione di intervento manutentivo.***

SGI non ritiene opportuno ridurre il numero massimo di giorni di interruzione/riduzione della capacità a seguito di interventi manutentivi anche alla luce degli interventi eseguiti negli ultimi anni che in diverse occasioni hanno richiesto tempi di intervento pari a 36 ore, pertanto SGI si auspica che venga mantenuto il livello dello standard attuale che consente di effettuare gli interventi manutentivi programmati di maggior criticità con più margine di operatività.

A tal riguardo si osserva inoltre che per interventi su metanodotti di Rete Nazionale di maggior diametro, le stesse norme tecniche di buona regola non consentono interventi di durata inferiore.

***S 8. Osservazioni motivate in merito alle modifiche proposte degli standard sui tempi di risposta alle richieste scritte.***

***S 9. Si concorda, in particolare, con l'introduzione di uno standard relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte, in cui confluirebbero anche le richieste relative all'attività di discatura dei PdR e le richieste relative alla riprogrammazione degli interventi manutentivi? Motivare la risposta.***

SGI concorda con l'unificazione dei 3 standard in uno unico, purché si fissi il livello dello standard a 10 giorni (anziché 5) che corrisponde alla media degli attuali 3 standard.

***S 10. Osservazioni in merito all'introduzione di uno standard relativo al tempo di risposta motivata a reclami scritti.***



SGI concorda con l'intento dell'Autorità di introdurre uno standard relativo al tempo di risposta motivata a reclami scritti purché tale reclamo provenga da un utente del trasporto

***S 12. Osservazioni sull'ambito di applicazione dei progetti e delle tecnologie selezionate.***

***S 13. Si ritiene che debbano essere prese in considerazione ulteriori fonti o tecnologie?***

***S 14. Si condivide la proposta di promuovere la realizzazione di uno o più hub sulle reti di trasporto gas esistenti?***

SGI vede con favore l'approccio dell'Autorità riguardo gli ambiti di applicazione come anche la realizzazione di hub, tuttavia ritiene che andrebbe fatto qualche ulteriore sforzo verso la sperimentazione di tecnologie power to gas, in particolare da energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile non programmabile (tipicamente eolico o fotovoltaico) che non riesce ad essere immessa in rete per mancanza di domanda nell'area connessa.

SGI valuta con particolare interesse i progetti in cui vengono impiegate tecnologie già esistenti e sperimentate di produzione e immissione di idrogeno nella rete di trasporto gas in concentrazioni che non pregiudichino l'utilizzo corrente del gas naturale; di conseguenza andrebbe inquadrato il contesto regolatorio all'interno del quale si possano avviare e sviluppare progetti pilota P2G.

Sotto questo profilo rileviamo la necessità di intervenire anche dal punto di vista della normativa tecnica di riferimento, per quanto attiene in particolare le percentuali di idrogeno ammissibili.

I gestori delle reti di trasporto potrebbero sicuramente contribuire alla diffusione di tali tecnologie per favorirne uno sviluppo che ne faciliti la realizzazione (favorendo dal lato dei costi la nascita di opportune economie di scala) in questo senso sarebbe auspicabile l'introduzione fra i cespiti ammortizzabili, riconosciuti ai fini tariffari, di una categoria riferita ad impianti tecnologici per il Power To Gas (elettrolizzatori, catalizzatori per metanazione e gli impianti accessori di compressione, miscelazione e stoccaggio) qualora funzionali alla stabilizzazione ed al bilanciamento operativo delle rete, mediante l'immissione di idrogeno e/o gas di sintesi compatibili con la miscelazione al metano derivanti da energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili non programmabili.

Come già osservato in altre sedi, sarebbe opportuno prevedere un quadro regolatorio fortemente incentivante legato all'ottenimento di contributi UE con meccanismi di premialità anche maggiori rispetto agli incentivi previsti per la realizzazione di infrastrutture di trasporto gas.