

RISPOSTA DI ENEL AL
DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE

2 AGOSTO 2018

Qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Inquadramento generale e linee di intervento.

OSSERVAZIONI GENERALI

Si evidenziano di seguito alcune considerazioni in merito alla qualità del servizio di trasporto (Sezione I) e all'utilizzo innovativo delle infrastrutture (Sezione II) che verranno trattate in maniera più esaustiva nell'ambito delle risposte ai singoli spunti di consultazione.

SEZIONE I

- Sicurezza del servizio – Odorizzazione. Si auspica di specificare meglio nella regolazione come si esplicita la responsabilità delle imprese di trasporto (TSO). A nostro avviso infatti dovrebbero essere proprio i TSO a richiedere e gestire tutte le informazioni verso il cliente finale, garantendo l'allineamento degli UdB, i quali dovrebbero essere sollevati da ogni onere e responsabilità in merito.
- Continuità del servizio – Servizio alternativo. Con riferimento al costo del servizio di trasporto alternativo (carro bombolaio) si propone che sia sempre a carico dell'impresa di trasporto, non potendo il cliente finale scegliere se avvalersi o meno del servizio e non avendo responsabilità circa la sua attivazione (o meno), ferma restando la possibilità di eventuali azioni del trasportatore in sua tutela verso terzi, e nei casi di forza maggiore la possibilità di attivare un fondo presso CSEA.
- Qualità commerciale: (i) Standard tempo risposta trasferimento capacità. Considerata la rilevanza che la capacità riveste per il servizio di trasporto, si ritiene opportuno mantenere lo standard relativo al suo trasferimento. Peraltro con riferimento alle considerazioni sulle proposte richiamate nel DCO - settlement e trasferimento automatico di capacità - vorremmo sottolineare che entrambe sono tematiche ancora fortemente in evoluzione; per inciso si evidenzia che la proposta di conferimento automatico della capacità riguarda soltanto i city gate. (ii) Riprogrammazione manutenzioni. Nel ritenere condivisibili le proposte relative al piano mensile degli interventi, si coglie l'occasione per sottolineare che le richieste di riprogrammazione degli interventi ad altro giorno lavorativo, per cause non imputabili al

cliente finale, dovrebbero essere sempre consentite ed i relativi costi non dovrebbero gravare né sul cliente finale né tantomeno sull'UdB.

SEZIONE II

- Nuovi utilizzi delle infrastrutture gas: (i) Obiettivi generali. Riguardo ai nuovi utilizzi dell'infrastruttura gas, Enel condivide in generale l'attenzione verso l'innovazione e in particolare se finalizzata allo sviluppo di tecnologie che favoriscono l'ampia diffusione della generazione da fonti rinnovabili e benefici ambientali in termini di decarbonizzazione. Si condivide in particolare il metodo che prevede ulteriori fasi di approfondimento e successive consultazioni di natura tematica, dato il carattere di ampio respiro nonché prospettico dei temi trattati. (ii) Obiettivi specifici. Ci sembra opportuno, in merito agli obiettivi specifici elencati (riguardanti gas diversi dal gas naturale e nuovi utilizzi delle infrastrutture del gas esistenti), che venga posta una particolare attenzione sulla neutralità tecnologica, al fine di valutare correttamente in un'ottica di *sector coupling*, costi e benefici per l'intero sistema energetico per l'individuazione delle diverse soluzioni sperimentali possibili.

RISPOSTE AGLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

S1. Osservazioni in merito agli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità

Enel condivide gli obiettivi generali di intervento sia per quanto riguarda la qualità del servizio di trasporto gas, peraltro già delineati in fase di avvio procedimento con la Delibera 82/2017/R/Gas, sia per quanto riguarda i nuovi utilizzi dell'infrastruttura gas sviluppati nella Sezione II del documento.

Riguardo ai nuovi utilizzi dell'infrastruttura gas, come premesso nelle osservazioni generali, gli obiettivi si ritengono condivisibili, al contempo le soluzioni innovative saranno da valutare secondo il principio della massima neutralità tecnologica.

E' certamente da approfondire come (i) le infrastrutture del gas potrebbero facilitare la diffusione di energia da fonti rinnovabili elettriche compensandone la non programmabilità, (ii) e in quali casi si possa immettere energia in surplus direttamente nella rete gas riducendo quindi il fabbisogno di importazione, (iii) immagazzinare nel tempo tale energia per poterla vettorare diversamente trasformandola poi nuovamente in energia elettrica (iv) valutare se tali progetti siano meritori di rientrare nell'ambito della ricerca (es. per le esternalità positive sull'intero sistema energetico) o se vadano lasciati allo sviluppo in regime di libero mercato.

Si auspica pertanto che nelle prossime consultazioni possano essere proposti i criteri per una oggettiva confrontabilità delle tecnologie eleggibili ad essere ammesse allo sviluppo di progetti pilota.

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

In merito alla sorveglianza e all'ispezione della rete si condivide l'orientamento dell'Autorità.

Per quanto riguarda l'odorizzazione, considerando quanto richiamato dalla stessa Autorità al punto 9.8 della consultazione, si auspica il superamento dell'attuale fase di impasse dovuta alle azioni dei TSO in particolare Snam Rete Gas (SRG) a seguito del DM 18 maggio 2018.

Infatti SRG ha proceduto recentemente, in asserita applicazione delle disposizioni del suddetto DM, alla richiesta direttamente ai clienti finali delle informazioni relative all'odorizzazione (con minaccia di disalimentazione del PdR, in caso di mancata presentazione di dette informazioni entro i termini fissati). Tuttavia nel farlo Snam non ha informato l'UdB né direttamente né attraverso la pubblicazione sul Portale Capacità dando luogo a notevoli problemi nella gestione commerciale, con il rischio di duplicazioni e disallineamenti dei dati, che in ogni caso hanno comportato notevoli disagi anche contrattuali tra i diversi soggetti coinvolti (cliente, società di vendita, UdB e Snam) con riflessi certamente negativi sulla qualità del servizio di trasporto.

Si ritiene pertanto necessario che la regolazione (RQTG) venga integrata, in maniera coerente con la disciplina normativa, al fine di chiarire come si esplicita il ruolo dell'impresa di trasporto quale soggetto responsabile di garantire che il gas riconsegnato per uso non tecnologico sia odorizzato, anche alla luce della facoltà per il cliente finale di provvedere direttamente alla medesima attività. A nostro avviso, in coerenza con un tale assetto di responsabilità, andrebbero declinate anche tutte le fasi della gestione delle informazioni verso il cliente finale circa gli obblighi in materia di odorizzazione e collegate alla sicurezza del servizio, in particolare riguardo: (i) categoria d'uso, (ii) dati sul reperibile H24, (iii) avvalimento da parte del cliente del servizio di fornitura alternativa (a regole vigenti). In altri termini, stante la responsabilità dell'impresa di trasporto e considerata la rilevanza del tema rispetto alla sicurezza del servizio, a nostro avviso non può che essere il TSO a richiedere e gestire tutte le informazioni sopra richiamate, disintermediando gli UdB al fine di evitare inutili duplicazioni di tali flussi informativi e possibili disallineamenti dei relativi dati. In tale ottica si rende necessaria una revisione del Codice di Rete SRG che attualmente, a nostro avviso in contrasto con l'assetto di responsabilità sopra richiamato, manleva Snam ed individua nell'UdB l'unico soggetto responsabile della gestione di tali informazioni.

Ovviamente, considerato che tali informazioni ad oggi sono necessarie anche al buon esito dei conferimenti di capacità occorrerebbe prevedere un opportuno meccanismo di allineamento degli Udb da parte dello stesso TSO per le finalità previste dalla regolazione, con conseguente esonero da ogni onere e responsabilità relativa alla correttezza di tali informazioni (così come ricevute dal TSO).

Onde evitare possibili duplicazioni e disallineamenti, a nostro avviso sarebbe utile che si prevedesse un flusso (anche tramite SII) che garantisca univoca definizione di tale informazione sia ai fini commerciali che tecnici.

S3. Osservazioni in merito alle modifiche proposte al servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio

In generale si ritengono condivisibili le modifiche proposte volte ad una razionalizzazione e semplificazione del servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio.

In particolare si ritiene ragionevole che nel caso di clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto sia attribuita alla sola impresa di trasporto la responsabilità di organizzare, attivare e gestire il servizio compresi gli adempimenti amministrativi ad esso correlati. Si ritiene altresì condivisibile che nel caso di punti della rete di trasporto interconnessi con la rete di distribuzione (*city gate*) la responsabilità sia parimenti attribuita all'impresa di trasporto a meno di esplicita indicazione contraria da parte dell'impresa distributrice che gestisce il city gate, che in tal caso si farà carico di garantire un servizio equivalente.

Con riferimento specifico al costo del servizio di trasporto alternativo si propone che sia interamente a carico dell'impresa di trasporto non solo qualora l'interruzione sia imputabile alla medesima impresa ma anche in tutti gli altri casi (responsabilità di terzi). Ovviamente sarà interesse dell'impresa di trasporto far valere quanto in suo diritto verso chi dovesse avere responsabilità, fermo restando che nei casi di forza maggiore si condivide la proposta di attivare un fondo presso CSEA.

Si evidenzia infatti che il cliente finale non potrà più scegliere, attraverso il suo fornitore, se avvalersi o meno del servizio organizzato dall'impresa di trasporto, e comunque non avrà alcuna responsabilità circa l'attivazione del medesimo servizio. Pertanto tutti i maggiori costi relativi al servizio alternativo, in luogo del regolare servizio di trasporto, non dovrebbero in nessun caso essere a suo carico e quindi il cliente dovrebbe corrispondere il solo costo della materia prima oltre al costo di trasporto standard.

S4. Osservazioni in merito alla modifica dello standard sul numero massimo di giorni di interruzione e proposte per la definizione di intervento manutentivo

Enel condivide la proposta dell'Autorità in merito a interruzione/riduzione della capacità a seguito di interventi manutentivi che prevede, al fine di ridurre i disservizi degli utenti, di diminuire il livello dello standard specifico attualmente pari a 3 giorni lavorativi.

S5. Osservazioni in merito a ulteriori criteri di regolazione della continuità del servizio, con particolare riferimento alla riduzione della soglia di capacità dei PdR per cui l'impresa di

trasporto è tenuta a monitorare la pressione minima contrattuale e alla revisione del sistema degli indennizzi automatici per la continuità del servizio

Si ritiene condivisibile la proposta di ridurre la soglia di capacità dei punti di riconsegna per cui l'impresa di trasporto è tenuta a monitorare il valore della pressione minima su base oraria (attualmente pari a 100.000 Smc/g) e l'introduzione di uno standard specifico con relativo indennizzo automatico differenziato per cliente finale direttamente allacciato alla rete di trasporto e *city gate*, con il versamento in un fondo presso CSEA a beneficio della generalità dei clienti nel caso di clienti sotto city gate.

S6. Osservazioni motivate in merito alle proposte di eliminazione o modifica dello standard relativo al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità

Il tema della capacità è certamente fondante per lo svolgimento del servizio di trasporto e ovviamente all'attenzione dell'Autorità sotto le diverse sfaccettature.

Di conseguenza il trasferimento di capacità e le tempistiche di comunicazione tra TSO e UdB sono giustamente tra le procedure meritevoli di standard di qualità commerciale.

Riteniamo pertanto che tale standard debba essere mantenuto anche per il quinto periodo regolatorio. Viceversa una sua eliminazione potrebbe essere percepita come una minore attenzione verso tale tema rischiando di dare un segnale a nostro avviso scorretto al TSO proprio in questa fase di evoluzione delle modalità di gestione del servizio di trasporto come ad esempio diffusione e miglioramento dei portali informatici. D'altra parte non può essere addotta come motivazione che la prestazione media di tale prestazione (tabella 2, pag. 21) sia stata svolta in un tempo inferiore rispetto ai tempi massimi previsti dallo standard, infatti lo stesso vale anche per tutte le altre prestazioni per le quali giustamente si propone il mantenimento proprio per dare un segnale di attenzione anche attraverso un monitoraggio ed una rendicontazione.

Con particolare riferimento alla regolazione delle partite fisiche ed economiche del bilanciamento (settlement) vorremmo sottolineare come tale disciplina nel suo complesso sia ancora fortemente in evoluzione anche nell'aspetto circoscritto riguardo il trasferimento di capacità automatico (DCO 114/2018/R/GAS). Infatti sono ancora in fase di verifica e conguaglio le partite pregresse dal 2013 ad oggi, attualmente siamo in una fase transitoria di sperimentazione e test per quanto riguarda i profili termici (WKr), che non prima del 1° ottobre 2020 permetteranno il calcolo del parametro "CA - consumo annuo normalizzato". E pertanto la prospettata implementazione di un trasferimento di capacità di trasporto, peraltro soltanto per i city gate, dovrà essere ancora correttamente pianificata e pertanto ed il mantenimento dello standard sulla prestazione continua ad essere fortemente significativo.

S7. Si concorda con l'introduzione di uno o più standard relativi al tempo di ripristino di un applicativo informatico a seguito di un malfunzionamento? Motivare la risposta

Enel condivide la proposta dell'Autorità concordando sull'importanza rivestita dalla gestione informatica nel servizio di trasporto in analogia peraltro con quanto disposto dalla regolazione della qualità del servizio di stoccaggio.

Si condivide quindi la proposta di introduzione di tali standard al fine di incentivare la riduzione dei casi e dei tempi di durata dei malfunzionamenti delle piattaforme ed applicativi informatici del trasportatore, posto che sono numerosi i processi per i quali è previsto l'utilizzo di tali sistemi da parte degli utenti. A tal fine sarebbe opportuno anche disporre che i giorni effettivi a disposizione degli utenti per le operazioni che richiedano l'uso di piattaforme/portali decorrano da quando è pienamente funzionale il sistema informatico del trasportatore.

S8. Osservazioni motivate in merito alle modifiche proposte degli standard sui tempi di risposta alle richieste scritte

S9. 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 punti di riconsegna e le richieste relative alla riprogrammazione degli interventi manutentivi? Motivare la risposta

In ottica di semplificazione si ritiene condivisibile la proposta dell'Autorità volta ad unificare categorie diverse con una tempistica unica.

Con riferimento al punto 12.14 andrebbe confermato che i giorni lavorativi prospettati siano relativi al tempo di risposta del trasportatore alle eventuali osservazioni a bilancio ricevute dagli utenti. Tale tempistica dovrebbe in ogni caso armonizzarsi con i giorni a disposizione degli utenti per inviare osservazioni a decorrere dalla pubblicazione degli esiti e con le altre tempistiche di fatturazione correlate, inclusa la risalita in EPSU delle partite economiche.

S10. Osservazioni in merito all'introduzione di uno standard relativo al tempo di risposta motivata a reclami scritti

Si ritiene del tutto ragionevole la proposta dell'Autorità.

S11. Osservazioni in merito alle proposte di modifica della regolazione della qualità commerciale del servizio

Preme evidenziare in merito agli interventi manutentivi, che oltre agli aspetti relativi alla comunicazione per la programmazione degli interventi sulla rete di trasporto per il quale si condivide la proposta dell'Autorità, un aspetto ad oggi non regolato su cui a nostro parere è bene intervenire.

In particolare ci riferiamo alle richieste di riprogrammazione degli interventi ad altro giorno lavorativo per cause non imputabili al cliente finale.

Ad esempio nel caso in cui il cliente finale sia una centrale termoelettrica, coinvolta in un intervento manutentivo da tempo pianificato, che all'ultimo momento viene selezionata da Terna come essenziale per garantire l'esercizio in sicurezza della rete elettrica, la riprogrammazione debba essere sempre consentita e ovviamente i relativi costi non possono gravare né sul cliente finale né sull'UdB.

Ciò premesso riteniamo che le riprogrammazioni di interventi manutentivi a carattere eccezionale, non riconducibili alla volontà del cliente finale, devono essere ammissibili con oneri non imputabili al cliente finale stesso o all'UdB. Nella fattispecie dell'esempio sopra riportato, tale onere a nostro parere potrebbe essere imputato al sistema elettrico.

S12. Osservazioni sull'ambito di applicazione dei progetti e delle tecnologie selezionate

S13. Si ritiene che debbano essere prese in considerazione ulteriori fonti o tecnologie?

In merito ai possibili ambiti di applicazione sono a nostro avviso necessarie alcune preliminari riflessioni e chiarimenti, considerato l'obiettivo generale di integrazione della produzione da fonti rinnovabili nel sistema energetico attraverso la valorizzazione delle infrastrutture esistenti, in particolare delle reti gas.

In primo luogo, per quanto riguarda la sperimentazione in relazione all'impiego di gas diversi dal gas naturale, sarà opportuno distinguere tra le tecnologie che saranno selezionate; da un lato quelle collegate all'economia circolare (biogas e biometano), e dall'altro quelle di trasformazione di energia elettrica rinnovabile in gas (*power to gas* e *power to hydrogen*). Nel primo caso, infatti, si tratta di valorizzare sottoprodotti o rifiuti organici utilizzandoli quali fonti rinnovabili programmabili, mentre nel secondo caso si tratta di accumulare o trasportare in altra forma surplus di energia non programmabile. In particolare in quest'ultimo caso occorrerebbe indagare il dimensionamento ideale degli impianti sia in termini di capacità che utilizzo nel tempo dell'energia.

In secondo luogo, per quanto riguarda gli utilizzi innovativi delle reti gas sarebbe opportuno distinguere gli interventi che riguardano esclusivamente le reti di trasporto gas (TSO) da quelli che potrebbero coinvolgere anche le reti di distribuzione (DSO); a maggior ragione per le reti di distribuzione gas, e comunque in ogni caso, sarebbe opportuno approfondire le implicazioni per garantire la qualità del servizio per gli utenti ed i clienti finali. Per questo motivo a nostro parere si dovrebbe dare priorità a tecnologie relative alla rete di trasporto infatti, mentre per quest'ultima alcune applicazioni sono già mature e con richieste di allacciamento alla rete (es. biometano), per la rete di distribuzione occorrerebbero ulteriori passaggi sia di natura tecnica che regolatoria.

Anche attraverso tali distinzioni e approfondimenti si potrà capire meglio quali siano le tecnologie innovative di cui promuovere lo sviluppo, considerandone sia applicazioni diffuse che maggiormente accentrate.

S14. Si condivide la proposta di promuovere la realizzazione di uno o più hub sulle reti di trasporto gas esistenti?

Per scegliere come far confluire il gas prodotto da fonti rinnovabili nelle infrastrutture esistenti è opportuno valutare attentamente la sostenibilità ambientale di tutto il processo. Saranno da favorire quelle ubicazioni che già beneficiano della presenza di fonti rinnovabili non programmabili con surplus significativi, nonché la prossimità di aree zootecniche/agricole o industriali e la vicinanza di infrastrutture esistenti elettriche e gas.

Fermo restando la priorità a sperimentazioni su reti di trasporto gas, si potrebbe pensare ad applicazioni che favoriscano la replicabilità, per una facilità di bilanciamento, in situazioni peculiari che potrebbero necessitare di una modulazione dell'energia su base anche stagionale.

Nel caso di eventuale trasporto stradale saranno certamente da approfondire tutti i fattori che possono concorrere alla valutazione del bilancio complessivo del progetto, soprattutto elementi di carattere ambientale come ad esempio l'alimentazione dei veicoli, le emissioni degli stessi, la sicurezza del trasporto stradale.

S15. Osservazioni sullo sviluppo dei filoni di sperimentazione e sui criteri di selezione dei progetti ammissibili

In vista delle prossime consultazioni tematiche, per una metrica uniforme, andrebbero messi a fuoco i criteri di selezione dei progetti che riguarderanno i diversi campi di applicazione, tenendo anche conto delle distinzioni già evidenziate in risposta alla S.13.

A nostro avviso per garantire la neutralità tra le diverse tecnologie, almeno in una prima fase di comparazione, non si dovrebbe prescindere dall'individuazione di un rapporto tra benefici e costi che sia oggettivo e quantificabile in modo univoco e non dipenda quindi da valutazioni soggettive sui benefici non quantificabili (es. economie di apprendimento).

Inoltre, sarà importante avere evidenza degli scenari futuri rispetto ai quali valutare gli investimenti in progetti pilota. Nella consultazione si fa riferimento, per il contesto nazionale, alle linee di indirizzo strategico in materia energetica ed ambientale fornite dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN). La SEN indica un obiettivo al 2030 di penetrazione delle energie rinnovabili del 28% rispetto al totale dei consumi energetici nazionali (recentemente incrementato dalla Commissione Europea al 32%) e del 55% rispetto al totale della domanda elettrica. Per valutare le diverse soluzioni tecnologiche di integrazione delle fonti rinnovabili, occorre comprendere quale sarà il modello attraverso il quale si

raggiungerà l'obiettivo, ad esempio quanta parte sarà coperta da generazione distribuita o da generazione accentrata.

Infatti, anche da questi scenari futuri dipenderanno sia la scelta della soluzione tecnologica più adeguata che le possibili localizzazioni e la taglia ottimale dei progetti pilota. In quest'ottica potrebbero trovare spazio certamente progetti che insistono su siti industriali e siano in grado di creare sinergie che contribuiscano all'ulteriore abbattimento delle emissioni di CO₂, privilegiando così l'aspetto ambientale.