

**Osservazioni di ENI S.p.A. al Documento per la consultazione n. 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***

San Donato Milanese, 19 settembre 2018

Il presente documento contiene le osservazioni di Eni S.p.A. al 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”* (di seguito: DCO) di cui si condividono gli obiettivi delle linee di intervento.

### Osservazioni generali

In linea generale, si apprezzano le proposte dell’Autorità presentate nel DCO in quanto complessivamente migliorano gli standard di qualità del servizio di trasporto previsti finora e contribuiscono a rafforzare la sicurezza del servizio di trasporto.

In merito al tema dell’odorizzazione del gas per usi finali domestici o assimilabili ai clienti allacciati direttamente alla rete di trasporto, si sollevano perplessità circa la coerenza tra quanto disposto dal recente decreto del 18 maggio 2018 e quanto previsto dal quadro regolatorio. In particolare il decreto, nel caso di clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto del gas naturale, individua nel datore di lavoro direttamente connesso alla rete di trasporto del gas naturale (Cliente finale direttamente allacciato alla rete di trasporto) il responsabile dell’odorizzazione e dei relativi flussi informativi verso l’impresa di trasporto, mentre il quadro regolatorio in vigore (in particolare l’RQTG e il Codice di Rete di Snam) attribuisce all’impresa di trasporto tale responsabilità e prevede, alla luce del decreto del 18 maggio 2018, ingiustificati obblighi informativi in capo all’utente del trasporto. Di conseguenza, si ritiene necessario che il quadro regolatorio, ivi compreso il Codice di Rete dell’impresa di trasporto, venga adeguato alle disposizioni del sopracitato decreto, escludendo da ogni coinvolgimento in tema di odorizzazione gli *shipper*/utenti del trasporto e i venditori ai quali non sono attribuiti ruoli/responsabilità dal quadro normativo.

Condividendo gli obiettivi posti dall’ARERA, si apprezza l’orientamento di voler sancire il principio che l’organizzazione e la gestione del servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio ricada esclusivamente sul gestore della rete di trasporto interessata dall’interruzione.

L’impianto prospettato dall’ARERA, se abbiamo inteso correttamente, farebbe venir meno la facoltà dei clienti finali di scegliere se aderire, per il tramite gli utenti del trasporto, alla *Procedura Servizio alternativo fornitura gas* fornita da Snam Rete Gas oppure provvedere autonomamente all’organizzazione del servizio. Di conseguenza, qualora il cliente fosse interessato al servizio alternativo tramite carro bombolaio, avrebbe, come soluzione obbligata, la possibilità di richiederne l’attivazione all’impresa di trasporto. A nostro avviso, questa proposta ha il pregio di rendere potenzialmente più efficiente l’erogazione del servizio di trasporto alternativo, ottimizzando il ricorso ai carristi tramite una gestione centralizzata del rapporto con i medesimi da parte del soggetto (il trasportatore) che ha una visione d’insieme dell’effettiva portata dell’interruzione/riduzione e di conseguenza delle necessità associate. In ogni caso, diventa fondamentale, ancor più di oggi, che siano adottate modalità di selezione dei fornitori che garantiscano una effettiva competizione degli stessi e portino ad individuare i fornitori più competitivi per ciascuna area territoriale che compone il territorio nazionale, in modo da ridurre quanto più possibile il costo.

Per quanto riguarda l’individuazione dei soggetti che devono sostenere l’onere del carro bombolaio si osserva quanto segue.

In continuità a quanto oggi previsto, è condivisibile la proposta dell’Autorità che, qualora la causa dell’interruzione sia imputabile al trasportatore, pone a carico di quest’ultimo i costi del servizio di trasporto alternativo.

In tutti gli altri casi a nostro avviso gli interventi andrebbero distinti tra:

- quelli con preavviso, che consentono di volta in volta al titolare del PdR di confermare o meno l’interesse al servizio di trasporto alternativo in relazione alla specifica interruzione;
- quelli che, poiché in situazioni emergenziali, non consentono all’impresa di trasporto di verificare l’interesse del titolare del PdR prima di attivare il servizio alternativo di trasporto tramite carri.

Nel primo caso riteniamo corretto che il cliente, come avviene oggi, paghi il servizio di trasporto alternativo. E’ per questo motivo che, non potendo più optare per un “carrista” selezionato individualmente, è

indispensabile che, come già osservato, SRG individui i fornitori del servizio con procedure aperte per la selezione di quelli più efficienti.

Nel secondo caso sposiamo l'opportunità di istituire una componente tariffaria applicata al trasporto, a valle del PSV (e solo ai PdR diretti), che alimenti un apposito fondo presso la CSEA a copertura dei costi per l'erogazione del servizio di trasporto alternativo per evitare che i clienti finali titolari dei PdR coinvolti in interruzioni senza preavviso sostengano i relativi costi, non avendo avuto modo di manifestare l'eventuale mancato interesse per il servizio.

Tenuto conto che il servizio di trasporto alternativo sarà sempre organizzato dall'impresa di trasporto, è anche possibile ipotizzare un meccanismo di "socializzazione" che attraverso una componente variabile addizionale al trasporto applicata a tutti i PdR della rete consenta la copertura dei costi per l'erogazione del servizio di trasporto alternativo in tutti i casi in cui il relativo costo non debba rimanere a carico del trasportatore (interruzioni sia con sia senza preavviso).

In corrispondenza dei *city gate*, nei casi in cui i costi non debbano restare a carico del trasportatore, riteniamo invece ragionevole che venga effettuata la ripartizione dell'onere legato al servizio di trasporto alternativo tra gli UdD coinvolti, secondo le modalità previste nel codice di rete tipo per la distribuzione indipendentemente dal fatto che l'impresa di distribuzione si avvalga del servizio offerto dal trasportatore oppure provveda in autonomia all'organizzazione del servizio alternativo.

#### *S 1. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.*

Si condividono gli obiettivi espressi dall'ARERA di:

- a) rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza del servizio di trasporto;
- b) aggiornare le disposizioni in materia di continuità del servizio di trasporto;
- c) semplificare la disciplina della qualità commerciale;
- d) promuovere utilizzi innovativi delle reti di trasporto e lo sviluppo di tecnologie innovative a supporto del processo di decarbonizzazione.

#### *S 2. Osservazioni in merito ai criteri di regolazione della sicurezza del servizio e ai relativi obblighi di registrazione e comunicazione dei dati.*

Si accolgono positivamente le proposte dell'ARERA che integrano efficacemente l'RQTG in vigore:

- chiarendo i contenuti e le finalità delle attività di sorveglianza e di ispezione che finora non sono state chiaramente distinte;
- rafforzando il controllo della sicurezza del servizio di trasporto, ad esempio con l'introduzione di un obbligo annuale di ispezione non invasiva della rete che consente un controllo approfondito della rete, seppur esterno, e introducendo un intervallo temporale massimo entro cui effettuare un'ispezione invasiva delle condotte in acciaio catodicamente protette, finora non chiaramente previsto.

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

Rimandiamo al relativo paragrafo contenuto nelle Osservazioni generali.

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

Si accoglie con favore l'obiettivo di ridurre i disservizi per gli utenti nei casi di interventi manutentivi diminuendo l'attuale livello fissato a 3 giorni lavorativi dell'indicatore che misura il numero massimo di giorni di interruzione/riduzione della capacità a seguito di interventi manutentivi che impattano sulla capacità disponibile presso un PdR.

*S 5. 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 apprezza la volontà di voler estendere il monitoraggio della pressione al PdR e del sistema di indennizzi automatici.

*S 6. 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.*

Concordiamo sul venir meno della necessità di uno standard di qualità sul tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità, per le imprese di trasporto che dispongono di una piattaforma informatica per l'inserimento e la gestione di tali trasferimenti e cessioni di capacità. Riteniamo, invece, necessario che tale standard sia mantenuto per i gestori del servizio di trasporto che non dispongono di portali informatici, anche successivamente all'entrata in vigore dei conferimenti automatici prospettati dal DCO 114/2018/R/gas che riguardano solo i conferimenti ai *city gate*.

*S 7. 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.*

Si concorda sulla proposta, in quanto rappresenta un metodo per valutare la rapidità con cui viene ripristinato un malfunzionamento di un applicativo informatico che può causare notevoli disagi all'utente, anche da un punto di vista economico, sia per la tipologia del servizio fornito dall'applicativo che per la tempistica del malfunzionamento (a ridosso delle scadenze di caricamento previste).

La presenza di malfunzionamenti informatici che non consentono o provocano ritardi nella comunicazione tra l'utente e il gestore del trasporto deve essere tenuta in considerazione nei casi previsti dal Codice che prevedono risposte/reazioni di entrambe le parti entro certe tempistiche.

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

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

Riteniamo condivisibili le proposte dell'Autorità.

*S 11. Osservazioni in merito alle proposte di modifica della regolazione della qualità commerciale del servizio.*

Accogliamo positivamente la proposta dell'Autorità di pubblicare il piano mensile degli interventi di manutenzione programmata, inclusi gli interventi che possono avere un impatto anche potenziale sulla capacità di trasporto, in un'apposita sezione del sito internet dell'impresa di trasporto. Si segnala inoltre che le richieste di riprogrammazione degli interventi manutentivi ad altro giorno lavorativo per cause non riconducibili al cliente finale dovrebbero essere sempre consentite con oneri non imputabili al cliente finale stesso, né all'UdB.

*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?*

*S 15. Osservazioni sullo sviluppo dei filoni di sperimentazione e sui criteri di selezione dei progetti ammissibili.*

Il ruolo delle infrastrutture del gas può senz'altro essere fondamentale per facilitare la produzione di energia da fonti rinnovabili, anche elettriche. È pertanto condivisibile l'orientamento di voler facilitare la sperimentazione di utilizzi alternativi delle infrastrutture che tengano in considerazione le esigenze dell'intero settore energetico, con l'obiettivo di individuare le soluzioni più efficienti per soddisfare la domanda finale di energia. È però indispensabile che nuovi utilizzi delle infrastrutture venano preceduti da valutazioni preliminari che tengano conto, tra le altre cose, oltre all'analisi costi/benefici, anche degli aspetti inerenti la sostenibilità ambientale.