



**OSSERVAZIONI AL
DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
n. 420/2018/R/GAS DEL 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"*

19 settembre 2018



INDICE

1. CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE	3
2. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA SICUREZZA E DELLA CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO	6
2.1 Orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto	6
2.1.1 Sorveglianza e ispezione della rete	6
2.1.2 Odorizzazione	10
2.1.3 Obblighi di registrazione e comunicazione	10
2.2 Orientamenti in materia di continuità del servizio di trasporto	12
2.2.1 Servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio	12
2.2.2 Standard specifici in materia di continuità	14
2.2.3 Ulteriori criteri di regolazione della continuità del servizio	15
3. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO	17
3.1 Tempo di comunicazione agli Utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità	17
3.2 Durata del malfunzionamento di un applicativo informatico	17
3.3 Tempo di risposta motivata a richieste scritte e a reclami scritti	20
3.4 Tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato	21
3.5 Tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura	22
3.6 Tempo di invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o per il potenziamento di punti esistenti	22
3.7 Comunicazione agli utenti del piano mensile degli interventi manutentivi e altre informazioni agli utenti	22
3.8 Osservazioni in merito alle proposte di modifica della regolazione della qualità commerciale del servizio	23
4. PROGETTI PILOTA IN MATERIA DI NUOVI UTILIZZI DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI	24
4.1 Ambito di applicazione	25
4.2 Fonti e tecnologie	26
4.2.1 Produzione/impiego di gas diversi dal gas naturale	26
4.2.2 Utilizzi innovativi delle infrastrutture esistenti	27
4.2.3 Iniziative di efficientamento energetico ed operativo	28
4.2.4 Iniziative carbon capture, sequestration & utilization (CCSU)	29
4.3 Promozione della realizzazione di hub sulle reti di trasporto	29
4.4 Orientamenti per lo sviluppo dei filoni di sperimentazione	29



1. CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione 420/2018/R/gas (nel seguito 'DCO'), recante *"Qualità e innovazione del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione – Inquadramento generale e linee di intervento"*, predisposto dall'Autorità di Regolazione per l'Energia Reti e Ambiente (di seguito: l'Autorità) in data 2 agosto 2018. Vengono, di seguito, richiamate alcune considerazioni di carattere generale, rimandando alle successive sezioni del documento per un'analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione.

La scrivente apprezza l'intento dell'Autorità di aggiornare la disciplina della Qualità del Servizio nel settore del Trasporto gas, al fine di rafforzare le disposizioni del precedente periodo regolatorio con l'intento di aumentare la sicurezza, l'affidabilità e la continuità del servizio nonché di incentivare l'efficienza della gestione del servizio. Si rileva, tuttavia, che la proposta di riassetto oggetto del DCO prevede, per le aree sicurezza, continuità e qualità commerciale solamente un sistema di penalità senza prevedere, specularmente, premi laddove la performance del trasportatore sia migliore dei livelli target previsti. Tale scelta risulta difficilmente comprensibile, tenuto conto che un sistema premi-penalità è presente, già da diversi anni, sia in Italia (nell'ambito della distribuzione gas, del bilanciamento del sistema gas e della trasmissione elettrica) che in altri paesi europei nei quali la regolazione del sistema gas è più evoluta, quali Francia, Regno Unito e Austria.

Si segnala inoltre l'opportunità di orientare la disciplina della qualità del servizio verso la qualità totale, introducendo, accanto alla rilevazione della qualità erogata attraverso gli indicatori previsti dalla regolazione, specifici meccanismi di incentivazione legati alla soddisfazione e al coinvolgimento degli *stakeholder*, anche allo scopo di orientare gli obiettivi di miglioramento continuo delle prestazioni e dei servizi offerti alle reali esigenze degli Utenti del sistema gas. In particolare, si ritiene possa essere adottato un meccanismo analogo a quello applicato nel Regno Unito che prevede specifici incentivi riferiti alla *"Customer and Stakeholder Satisfaction"* e allo *"Stakeholder Engagement"* dimensionati come quota percentuale dei ricavi di riferimento in relazione alla qualità del servizio percepita (che possono raggiungere rispettivamente fino all'1% e allo 0,5% dei ricavi annuali riconosciuti).

Con riferimento alla volontà dell'Autorità di incentivare progetti pilota particolarmente innovativi allo scopo di utilizzare l'infrastruttura di trasporto per l'integrazione di gas diversi dal gas naturale (biometano, altri green gas come ad esempio idrogeno e i gas sintetici), la scrivente esprime il proprio apprezzamento per tale iniziativa, in quanto permette all'infrastruttura gas di evolvere in modo fornire il proprio contributo alle politiche di decarbonizzazione.

Si evidenzia, tuttavia, l'opportunità che siano introdotte forme di incentivazione (già previste ad esempio nel Regno Unito) anche in relazione allo sviluppo e alla diffusione di tecnologie ovvero all'avvio di iniziative di efficientamento energetico delle reti e ottimizzazione delle attività operative, che possono comunque contribuire efficacemente, già nel breve periodo, alla decarbonizzazione.

Si ritiene opportuno, inoltre, che tale approccio sia esteso anche ad altri segmenti della filiera, come ad esempio lo stoccaggio e la rigassificazione, in quanto strettamente legati ed



interdipendenti con il trasporto. In particolare per quanto concerne lo stoccaggio, si evidenzia l'importanza di provvedere quanto prima alla valutazione dell'interazione dell'idrogeno con i giacimenti, in modo da verificare che tutte le infrastrutture del sistema possano accoglierlo senza che ciò comporti ripercussioni sulla sicurezza e sulla qualità dei servizi erogati. Peraltro, tenuto conto della prossima conclusione del periodo regolatorio per lo stoccaggio, il procedimento per la formazione della disciplina del successivo periodo regolatorio potrebbe rappresentare l'occasione per approfondire tali tematiche.

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

Con riferimento agli obiettivi generali di intervento delineati dall'Autorità, la scrivente ritiene condivisibile l'esigenza, ai fini della formazione dei provvedimenti finali in materia di qualità del servizio, di rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza del servizio, di aggiornare le disposizioni in tema di continuità del servizio e di semplificare la disciplina della qualità commerciale, pur richiamando la necessità, già espressa al precedente par. 1, che siano tenute opportunamente in conto le effettive istanze degli stakeholder del servizio di trasporto.

Si concorda altresì con gli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità volti a promuovere - in linea con le politiche energetiche nazionali ed europee di medio e lungo periodo - lo sviluppo e l'applicazione diffusa di tecnologie innovative a supporto della decarbonizzazione che permettano, mediante l'utilizzo innovativo delle infrastrutture del gas, l'integrazione delle fonti rinnovabili nell'infrastruttura esistente.

Partendo dall'assunto che entro il 2050¹ tutti i gas dovranno mostrare emissioni nette di carbonio pari a zero, si condivide l'opportunità di stimolare gli investimenti in ricerca e sviluppo in nuove tecnologie e/o finalizzati a nuovi utilizzi delle infrastrutture gas al fine di rendere possibile la diffusione di gas rinnovabili, quali biometano e gas sintetici, nonché di gas naturale con emissioni di carbonio ridotte in virtù dell'utilizzo di tecnologie di cattura, sequestro e riutilizzo della CO₂.

L'utilizzo delle infrastrutture del sistema gas esistenti per il trasporto, lo stoccaggio e la distribuzione di gas rinnovabili o decarbonizzati, abilitando il *sector coupling* tra i settori elettrico e gas, l'integrazione delle fonti rinnovabili, consente peraltro una riduzione significativa dei costi totali per il sistema energetico: introducendo modalità di stoccaggio "alternative" dell'energia elettrica, attraverso la sua conversione in gas, riduce la probabilità di accadimento di congestioni della rete di trasmissione elettrica - agevolandone quindi il bilanciamento, limitandone le esigenze di potenziamento nonché di stoccaggio stagionale e infragiornaliero - e, soprattutto, consentendo un maggiore sfruttamento delle fonti elettriche rinnovabili, in termini sia di quantità di energia producibile, grazie all'eliminazione dei vincoli derivanti dalla massima quantità di energia trasmissibile, sia di maggiore flessibilità di utilizzo di tali fonti, per loro natura

¹ <https://gasforclimate2050.eu/>



intermittenti e non programmabili, con la possibilità di utilizzarle a copertura del fabbisogno elettrico base, piuttosto che a copertura delle punte di domanda, riducendo in tal modo anche la necessità di generazione elettrica di back-up.

Relativamente ai green gas, al fine di favorirne la diffusione, si ritiene necessario che siano introdotti anche in ambito regolatorio opportuni meccanismi che ne incentivino l'utilizzo, in particolare in relazione agli utilizzi propri delle infrastrutture gas (c.d. *fuel gas*), nonché favoriscano la connessione alle reti di trasporto dei relativi impianti di produzione, in termini ad esempio di agevolazioni all'allacciamento, come già proposto dalla scrivente per il biometano nella risposta al DCO 361/2018/R/gas.

In relazione alle tecnologie *power to gas* e *power to hydrogen*, si evidenzia come le infrastrutture del sistema gas abbiano un ruolo chiave per lo sviluppo di tali tecnologie che, pur non avendo ancora raggiunto un livello di commercializzazione adeguato, saranno fondamentali per consentire la diffusione di gas diversi dal gas naturale nonché l'integrazione delle fonti rinnovabili nell'infrastruttura esistente.

Si condivide l'opportunità di considerare gli effetti del cosiddetto *sector coupling* tra elettricità e gas, anche nell'ottica di individuare a beneficio del sistema energetico, una combinazione equilibrata di tali vettori, in termini di bilanciamento tra efficienza dei costi e sicurezza dell'approvvigionamento.

Al fine di perseguire una politica di decarbonizzazione efficace, si auspica altresì che, unitamente ai potenziali benefici di una politica di *sector coupling* tra elettricità e gas, siano promosse anche iniziative volte all'uso congiunto delle infrastrutture gas esistenti sebbene afferenti a diversi segmenti della filiera, che consentirebbero peraltro la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, obiettivo comunque non secondario tenuto conto del ruolo ancora centrale – e non di semplice back-up alle energie rinnovabili - del gas in questa fase di transizione.

In particolare si evidenzia come il GNL, attraverso lo Small scale LNG, possa fornire un contributo rilevante agli obiettivi di decarbonizzazione, in quanto:

- rappresenta un importante driver per la diffusione del gas naturale nel settore dei trasporti pesanti;
- consentirebbe la metanizzazione di aree ancora non servite da reti di trasporto/distribuzione, a beneficio di clienti civili e industriali, e quindi la sostituzione dei combustibili fossili più inquinanti altrimenti utilizzati, a vantaggio del gas naturale.

Per quanto riguarda lo stoccaggio, si ritiene possa contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione, supportando le dinamiche in corso nel mercato elettrico - che vedono la generazione termoelettrica a gas passare da fonte di generazione principale a funzioni di back up del sistema in conseguenza dell'aumento della generazione da fonti rinnovabili non programmabili. Si ritiene quindi che anche tale settore debba essere oggetto di politiche di promozione rivolte a progetti che possano contribuire ad aumentarne la flessibilità di utilizzo (ad esempio in termini di maggiore capacità erogativa).

2. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA SICUREZZA E DELLA CONTINUITÀ DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

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

2.1 Orientamenti in materia di sicurezza del servizio di trasporto

Con riferimento alla regolazione della sicurezza del servizio, richiamando quanto già evidenziato nell'ambito delle precedenti consultazioni in materia, si evidenzia la necessità che sia garantito l'allineamento delle disposizioni regolatorie in materia con la specifica normativa nazionale, onde evitare il rischio che la loro sovrapposizione alle norme vigenti generi ambiguità/contraddizioni che possano depotenziarne l'efficacia ovvero renderne difficoltosa l'applicazione da parte degli operatori.

Fermo restando quanto sopra evidenziato, comprendendo la volontà dell'Autorità di monitorare gli operatori per verificare l'adeguato recepimento delle norme nazionali in materia di sicurezza, si ritiene condivisibile la previsione di obblighi di comunicazione ed eventualmente obblighi di servizio in materia di sicurezza, purché ogni disposizione eventualmente introdotta non risulti in contraddizione con le norme nazionali e tenga debitamente conto anche delle prassi internazionali adottate in materia, derivate dall'esperienza pluridecennale degli operatori infrastrutturali.

Si evidenzia inoltre che, un regime regolatorio che preveda l'individuazione di obiettivi da raggiungere senza prescrivere le modalità di raggiungimento degli stessi, stimolerebbe maggiormente l'innovazione, lasciando agli operatori del settore libertà di scelta degli strumenti più opportuni per traguardare tali obiettivi, inducendo gli stessi a servirsi di tutte le soluzioni e le migliori tecnologie disponibili.

Alla luce di quanto sopra, le proposte dell'Autorità finalizzate al miglioramento della sicurezza del servizio di trasporto del gas naturale si ritengono condivisibili nella misura di seguito descritta.

2.1.1 Sorveglianza e ispezione della rete

Con riferimento alla proposta di chiarire la differenza tra attività di sorveglianza della rete ed attività di ispezione con *pig*, la stessa si ritiene condivisibile, trattandosi di attività volte a individuare rischi di tipo diverso, ovvero, rispettivamente:

- eventuali interferenze di terzi e variazioni delle condizioni morfologiche del territorio;
- eventuali fenomeni corrosivi rilevanti.

Con riferimento alla definizione proposta per l'attività di sorveglianza, si condivide la stessa, suggerendo tuttavia di mantenere la specificazione contenuta nell'attuale RQTG in base alla



quale *“la sorveglianza può essere eseguita a piedi o con altri mezzi, in conformità a quanto previsto da norme tecniche vigenti in materia”* invece della dicitura proposta *“può essere effettuata a piedi, con automezzi o con elicottero”*, al fine di non escludere la possibilità di utilizzare altri mezzi, quali ad esempio l’aeroplano per l’ispezione aerea nonché l’adozione in futuro di altre nuove tecnologie.

Con riferimento all’introduzione dell’obbligo di ispezione non invasiva annuale dell’intera rete, a piedi o con altri mezzi, al fine di verificare l’assenza di dispersioni, la proposta si ritiene non condivisibile, in quanto inefficiente in un’ottica di bilancio costi/benefici e potenzialmente inefficace per le finalità indicate dall’Autorità, per quanto di seguito precisato.

In primo luogo si evidenzia che, data l’estensione della rete gestita da SRG (circa 33.000km) e la particolare morfologia del territorio italiano l’attività proposta risulta di difficile attuazione se non con costi molto elevati.

A fronte di tali elevati costi, si ritiene che questo tipo di ispezione nell’ambito del trasporto comporterebbe esigui benefici, di seguito rappresentati, tali da non giustificare l’adozione nella regolazione.

- La numerosità degli eventi di fuoriuscita di gas è molto limitata rispetto all’estensione della rete: negli anni 2017, 2016 e 2015 si sono verificati rispettivamente 9, 6 e 12 eventi con fuoriuscita di gas, classificati pertanto come Emergenze di Servizio. Tale considerazione è confermata dalle informazioni raccolte dalla banca dati europea del Gruppo EGIG “European Gas Incident Data Group” (www.egig.eu) a cui aderiscono i maggiori trasportatori gas europei e che rende pubblicamente disponibili i dati relativi ad incidenti² avvenuti a metanodotti onshore progettati per una pressione superiore ai 15 bar, a partire dal 1970³, nonché dall’ultimo report EGIG, di marzo 2018 che evidenzia per il periodo 1970 – 2016 una frequenza complessiva media di incidente pari a 0,31 incidenti/anno ogni 1.000 Km, con valori costantemente in diminuzione negli anni, a testimonianza di una sempre migliore progettazione, costruzione e gestione dei metanodotti.

Tali valori sono decisamente inferiori rispetto a quelli relativi al servizio di distribuzione del gas in Italia, riportati nella tabella seguente⁴ e la cui entità giustifica l’obbligo di ispezione per la localizzazione delle dispersioni di gas, in vigore ormai da alcuni anni:

Anno	Rete (km)	Rete ispezionata (km)	Numero dispersioni per 1.000 km rete ispezionata
2002	112.920	53.149	120
2003	116.083	47.600	140
2004	134.838	57.338	120
2005	149.598	62.630	130
2006	148.556	69.129	100
2007	155.660	72.246	90
2008	180.022	88.045	20
2009	192.946	105.419	120

² Per incidente si intende qualsiasi fuoriuscita di gas accidentale a prescindere dall’entità del danno verificatosi.

³ La rete dei metanodotti monitorati dall’EGIG ha una lunghezza complessiva di circa 142.800 km (a tutto il 2016) ed è rappresentativa di un’esperienza operativa pari a 4,41 milioni di Km per anno

⁴ Fonte: dati statistici pubblicati sul sito internet di ARERA



2010	189.986	106.088	60
2011	194.036	110.881	70
2012	195.763	113.159	114
2013	198.162	121.021	50
2014	198.897	122.925	50
2015	201.301	129.344	60

- la probabilità e le conseguenze di un'eventuale dispersione di gas dalle reti di trasporto di gas sono molto minori rispetto a quelle relative alle reti di distribuzione, soprattutto a causa delle significative diversità realizzative, sia in termini di materiali utilizzati, sia di modalità di posa che di contesti attraversati. In particolare, nelle reti di distribuzione è possibile siano presenti condotte realizzate con materiali diversi dall'acciaio (es. ghisa grigia con giunti canapa-piombo), con giunzioni meccaniche e posate in contesti altamente urbanizzati, in presenza di numerosi sottoservizi e canalizzazioni, nonché distanze dalle abitazioni molto ridotte; le reti interrate di trasporto del gas, invece, sono costituite da tubazioni in acciaio saldate, senza connessioni flangiate, e si sviluppano prevalentemente in territorio extraurbano. Eventuali condotte attraversanti contesti urbanizzati, garantiscono il rispetto delle distanze di sicurezza nei confronti di fabbricati previste dal Decreto 17 aprile 2008 *"Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8"* e sono spesso poste in manufatti di protezione (cunicoli, tubi di protezione) dotati di dispositivi di sfogo in cui vengono convogliate eventuali dispersioni e sui quali vengono effettuati i controlli previsti dal medesimo Decreto⁵ per rilevare l'eventuale presenza di gas.
- eventuali fuoriuscite significative di gas dalla rete di trasporto, sono di norma localizzabili tramite telelettura dei parametri di processo (pressione e portata) nei punti caratteristici della rete acquisita dai sistemi centralizzati del Dispacciamento di Snam Rete Gas, che ne assicura, tutti i giorni dell'anno nell'arco delle ventiquattrore, il monitoraggio continuo, nonché il tempestivo intervento tramite i sistemi di telecomando e/o l'attivazione della struttura di Pronto Intervento laddove venga evidenziata una perdita. Si evidenzia peraltro che, nel caso di danneggiamenti a tubazioni in esercizio provocati da soggetti terzi interferenti, la fuoriuscita di gas viene solitamente prontamente segnalata a SRG da tali soggetti e, comunque, per tali casi l'ispezione non invasiva annuale non avrebbe alcun beneficio in termini di aumento della sicurezza del servizio di trasporto.
- le dispersioni di gas sulla rete di trasporto dovute a rotture o danneggiamenti della rete, oltre che nel numero, sono poco significative anche dal punto di vista dei quantitativi emessi in atmosfera: nel 2017, ad esempio, tali volumi sono stati inferiori all'1% delle emissioni totali della rete di trasporto di SRG, la maggior parte delle quali è riconducibile ad emissioni pneumatiche, fuggitive e puntuali per interventi programmati di manutenzione o sviluppo della rete in esercizio.

Alla luce di quanto sopra illustrato, in alternativa all'obbligo di ispezione non invasiva, si propone di introdurre un obbligo di registrazione e comunicazione all'Autorità del numero di eventi che

⁵ Cfr. Art. 6.2 dell'Allegato A al Decreto



comportino fuoriuscita di gas, e di incentivare piuttosto gli interventi per ridurre le emissioni di gas dalla rete di trasporto (di cui anche al successivo par. 4.1), quali ad esempio, la sostituzione di strumentazione pneumatica attuata a gas con altra ad aria e/o elettroidraulica, la sostituzione di apparecchiature con altre tecnologicamente più avanzate a basse emissioni, l'impiego della tecnica della ricompressione del gas in linea in occasione degli interventi programmati sulla rete di trasporto, l'implementazione di modifiche impiantistiche, l'adozione di tecniche specifiche di rilevamento e riparazione delle emissioni fuggitive in impianto, quale ad esempio la tecnica LDAR (Leak Detection & Repair).

Con riferimento alla proposta di definire un intervallo temporale massimo di 6 anni per l'ispezione con PIG delle condotte in acciaio protette catodicamente in modo efficace, ove consentito dalle condizioni tecniche di ispezionabilità, si segnala che tale disposizione si sovrappone a quanto disposto dal Decreto 17 aprile 2008, Allegato A, Art. 6.5, che stabilisce frequenze di ispezione non fisse, ma in funzione delle condizioni e delle caratteristiche di ogni singola condotta. Peraltro, frequenze troppo alte, applicate indiscriminatamente a tutta la rete ispezionabile, sono poco significative per l'ottenimento di maggiori livelli di sicurezza del servizio (anche considerata la velocità di propagazione della corrosione), a fronte di costi consistenti a carico del sistema che potrebbero essere più efficacemente destinati ad altre forme di prevenzione. Tali principi trovano conferma nel documento CIG "Ricognizione tecnica e normativa in materia di ispezionabilità delle reti di trasporto di gas naturale", Cap. 6, pag. 20:

"[...] La frequenza con cui ripetere l'ispezione pig su una stessa condotta sarà di volta in volta data da opportune valutazioni fatte anche in funzione degli esiti dell'ispezione stessa o di un suo confronto con le precedenti o di altre informazioni specifiche che l'esercente possiede sulla condotta in esame. La ripetizione dell'ispezione su tempi troppo brevi (es. 2-3 anni), non avrebbe comunque alcun significato tecnico dal momento che, anche nel peggior caso, il fenomeno corrosivo ha solitamente tassi di crescita della diminuzione nello spessore molto contenuti. Una variazione di spessore tra due ispezioni, per poter essere correttamente stimata, richiede infatti che sia trascorso il tempo necessario affinché la grandezza sia variata di un valore almeno superiore ai livelli di rilevabilità ed incertezza dello strumento d'ispezione usato".

Pertanto, laddove l'Autorità intenda confermare l'introduzione di obblighi in merito alla frequenza di ispezione con pig, si propone di introdurre una frequenza di ispezione definita sulla base delle condizioni del singolo metanodotto e sui risultati dell'ultima ispezione, con un intervallo massimo di 10 anni, in linea con le prassi internazionali.

Con riferimento all'introduzione di un indicatore sulla percentuale annua di rete sottoposta ad ispezione mediante pig, si conferma quanto già espresso nelle precedenti consultazioni, ovvero che non si ritiene particolarmente utile la sua introduzione, in quanto scarsamente significativo ai fini della valutazione della politica di controllo, monitoraggio e manutenzione della rete, tenuto conto delle modalità di individuazione della frequenza di ispezione sopra illustrate (una percentuale elevata di ispezione potrebbe essere riferibile sia ad una rete con significativi problemi di corrosione piuttosto che a una buona politica di gestione della rete). In ogni caso si evidenzia che l'indicatore dovrebbe essere riferito non alla totalità della rete, ma solamente alla rete che risulta tecnicamente ispezionabile con pig.



2.1.2 Odorizzazione

Con riferimento al tema dell'odorizzazione, si ritiene necessario e urgente procedere col rapido completamento delle attività funzionali agli adeguamenti impiantistici che consentano un utilizzo in sicurezza del gas, anche alla luce delle nuove disposizioni del D.M. 18/5/2018. Il menzionato D.M., come noto, dispone che:

- nel caso di clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto di gas naturale che facciano, anche solo in parte, uso domestico o simile del gas, anche se combinato con usi tecnologici, l'onere di garantire tale uso del gas in condizioni di sicurezza per i lavoratori interessati, ai sensi del decreto legislativo n.81/2008 e s.m.i. in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, è del datore di lavoro;
- il Trasportatore supporti il datore di lavoro ove questi ne faccia espressa richiesta e raccolga le comunicazioni e le attestazioni del datore di lavoro, salva la mancata apertura dei punti di riconsegna chiusi e/o non in esercizio relativamente ai quali non siano state rilasciate le predette comunicazioni/attestazioni, ovvero salva la disalimentazione dei punti in esercizio;
- il regime degli oneri sostenuti dalle imprese di Trasporto successivamente alla sua entrata in vigore sia disciplinato dall'Autorità;
- al fine di garantire la sicurezza nell'uso del gas, si possa fare ricorso a soluzioni tecnico-impiantistiche alternative all'odorizzazione del gas, quali l'utilizzo di sensori di rilevamento della concentrazione di gas combustibili accoppiati con dispositivi di intercettazione automatica dei gas combustibili o sistemi equivalenti.

Considerato che codesta Autorità ritiene che quanto recentemente disposto dal decreto ministeriale 18 maggio 2018 non faccia venir meno gli obblighi e le responsabilità in capo al trasportatore in materia di odorizzazione del gas riconsegnato per usi finali domestici o similari, anche tecnologici, ai clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto, derivando detti obblighi e responsabilità direttamente da una norma primaria vigente (legge 1083/71), la scrivente Società reputa necessario e urgente avviare le attività funzionali a garantire l'adeguamento della normativa rilevante al fine di una rapida implementazione delle attività funzionali all'utilizzo in sicurezza del gas naturale a vantaggio dei clienti domestici e industriali. A tal proposito, la scrivente si rende disponibile sin d'ora per supportare l'Autorità e gli Enti competenti in tali attività.

2.1.3 Obblighi di registrazione e comunicazione

Con riferimento agli obblighi di registrazione e comunicazione annuale all'Autorità, si condivide la proposta dell'Autorità fatto salvo quanto di seguito precisato.

Si ritiene opportuno, come peraltro auspicato dalla Autorità medesima, che dati e informazioni siano raccolti evitando duplicazioni e sovrapposizioni tra loro e/o degli stessi con quelli riconducibili ad altri obblighi informativi in capo al trasportatore, nonché assicurandone la coerenza di formato con quelli già oggetto di trasmissione ai Ministeri (in particolare al MISE con riferimento alla consistenza della Rete Nazionale e della Rete Regionale) ad enti ed autorità competenti.



Con particolare riferimento all'obbligo di registrazione e comunicazione annuale all'Autorità dell'ubicazione della rete in aree esposte a condizioni di rischio, si propone di escludere dalla definizione di reti maggiormente esposte a condizioni di rischio di cui alla RQTG⁶ le zone ad alta pericolosità sismica e gli allacciamenti per le ragioni di seguito precisate.

I numero si eventi sismici verificatisi negli ultimi decenni sul territorio nazionale non hanno mai comportato conseguenze rilevanti per l'esercizio del sistema di trasporto del gas, né dal sistema di trasporto sono stati causati danni rilevanti a persone o cose in tali circostanze. Peraltro l'attività di sorveglianza della rete, condotta con qualsivoglia frequenza, non è in alcun modo in grado di prevenire e possibili conseguenze di un sisma sulla rete, aspetto che viene invece affrontato in fase di progettazione e realizzazione dell'opera.

Per quanto concerne gli allacciamenti, si rileva che, tenuto conto della definizione di allacciamento di cui alla RQTG come *"tratto di rete dedicato all'adduzione di gas ad un unico Punto di Riconsegna della rete di trasporto [...]"*, lo stesso non rappresenta di per sé un punto critico della rete; peraltro dal punto di vista della continuità di esercizio, possono piuttosto risultare maggiormente rilevanti le reti che adducono gas a più Punti di Riconsegna. Si evidenzia inoltre che i criteri di denominazione dei metanodotti adottati in sede di costruzione, stante peraltro l'assenza di una definizione di "allacciamento" prima della sua introduzione in ambito regolatorio, non sono stati univoci nel corso degli anni (e quindi un gasdotto che è funzionale al trasporto del gas ad un unico punto di riconsegna potrebbe non essere stato classificato già in fase di realizzazione come allacciamento). D'altra parte la denominazione assegnata al momento della costruzione del gasdotto potrebbe non essere più idonea allo stato attuale in conseguenza, ad esempio, della connessione/disconnessione di punti di riconsegna.

Stante quanto sopra rappresentato, laddove l'Autorità intendesse confermare l'attuale definizione di reti maggiormente esposte a condizioni di rischio, si ritiene necessario sia mantenuta anche la facoltà per l'impresa di trasporto di non prevedere nello stato di consistenza dei gasdotti l'appartenenza dei tratti a tale rete, purché effettui la sorveglianza o ispezione di ogni tratto della rete ogni 6 mesi.

Con riferimento alla proposta di introdurre un obbligo di registrazione dei dati e delle informazioni relativi alle dispersioni di gas localizzate a seguito di ispezione della rete e su segnalazione di terzi si ritiene la proposta condivisibile nei termini di cui al paragrafo 2.1.1.

⁶ "reti maggiormente esposte a condizioni di rischio" sono le seguenti parti di rete:

- (i) gasdotti posati in zone ad alta pericolosità sismica (i comuni e le zone classificati come zone sismiche 1 e 2, secondo la definizione dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 aprile 2006);
- (ii) gasdotti posati in aree a rischio idrogeologico elevato e molto elevato (individuate in base al decreto legge n. 180 del 1998 e successive modificazioni e al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 settembre 1998);
- (iii) allacciamenti;



2.2 Orientamenti in materia di continuità del servizio di trasporto

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

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

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

Con riferimento alle modifiche proposte in materia di servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio, pur condividendo le finalità sottese alla proposta dell'Autorità, la scrivente ritiene opportuno evidenziare preliminarmente che gli interventi manutentivi sulla propria rete sono indispensabili per garantire l'esercizio della stessa in condizioni di piena efficienza e sicurezza; pertanto, eventuali incentivi volti a ridurre durata e frequenza dovrebbero essere opportunamente individuati e calibrati in modo da stimolare un'effettiva ottimizzazione delle attività e correttamente bilanciare le esigenze di continuità operativa del servizio con quelle di affidabilità e sicurezza.

Si rappresenta peraltro che l'aumento tra il 2014 ed il 2017 del numero degli interventi con preavviso, riconducibile fondamentalmente a interventi di natura manutentiva, è legato prevalentemente a necessità contingenti di ammodernamento della rete al fine di garantirne nel tempo la conformità alla normativa di riferimento.

2.2.1 Servizio di trasporto alternativo mediante carro bombolaio

Con riferimento al principio proposto dall'Autorità che "l'organizzazione e la gestione del servizio ricadono sul gestore della rete di trasporto su cui ha origine l'interruzione", si concorda con lo stesso, fatto salvo che, sia per le interruzioni che interessino clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto che per quelle che interessino city gate permanga rispettivamente in capo all'Utente o al distributore la facoltà (e conseguente onere) di attivare⁷ il servizio per lo specifico intervento, nonché l'obbligo di una loro attiva partecipazione nel fornire le informazioni e le indicazioni necessarie ai fini della gestione del servizio.

⁷ intesa come comunicazione al trasportatore della necessità o meno del servizio alternativo per lo specifico intervento



In relazione agli assetti di responsabilità proposti si ritiene opportuno siano confermati quelli attualmente previsti dalla RQTG con particolare riferimento agli aspetti inerenti alla contrattualizzazione nel rispetto delle procedure messe a disposizione da Snam Rete Gas.

Nel caso in cui l'Autorità confermasse il proprio orientamento, si segnala altresì la necessità di prevedere un opportuno raccordo con la regolazione nell'ambito della distribuzione. Resta fermo che tale regime di responsabilità nell'ambito della nuova RQTG non includerebbe casi di interruzioni sulla rete di distribuzione dovuti a interventi sulla medesima rete.

Per quanto riguarda l'assetto dei costi delineato, si condivide lo stesso relativamente alla previsione che i costi siano interamente a carico dell'impresa di trasporto qualora l'interruzione sia direttamente riferibile al servizio di trasporto, con ciò intendendo che l'interruzione debba essere dovuta ad interventi che hanno luogo sulla sua rete di trasporto. In tali casi si ritiene condivisibile anche il rimborso dei costi sostenuti dall'impresa di distribuzione nel caso la stessa organizzi autonomamente il servizio, fermo restando l'esclusione del costo della materia prima ed il riconoscimento al trasportatore dei costi rimborsati, fatte salve le esclusioni nel seguito precisate. Si sottolinea in ogni caso che, al fine di evitare eventuali comportamenti opportunistici, il rimborso dei costi alle imprese di distribuzione dovrebbe essere effettuato facendo riferimento a un numero di risorse predefinite e a costi standard. Si ritiene altresì necessario che sia chiarito se il nuovo regime prospettato prevede o meno per gli Utenti, in relazione al servizio alternativo con carri bombolai a beneficio dei clienti finali di competenza, la possibilità di organizzazione autonoma del medesimo servizio e in caso affermativo che siano precisate le modalità per il rimborso dei relativi costi.

In relazione alle previsioni relative all'ammissibilità dei costi del servizio alternativo tra i costi riconosciuti ai fini tariffari si ritiene che l'impresa di trasporto di norma debba essere ristorata attraverso il riconoscimento in tariffa dei costi sostenuti in relazione all'erogazione del servizio di trasporto alternativo, ivi compresi i costi rimborsati alle imprese di distribuzione. In tale contesto, quanto affermato in relazione alla non ammissibilità in tariffa dei costi in caso di interruzione imputabile alla medesima impresa è da intendersi limitato ai casi di accertata responsabilità diretta del trasportatore, senza lasciare spazio a categorie residuali che comportino una qualsiasi forma di allocazione diretta dei costi a carico del Trasportatore.

A tal proposito si ricorda che ai sensi del Cap. 14 del Codice di rete, SRG classifica gli interventi programmati che generano interruzioni/riduzioni della capacità di trasporto in "nuovi allacciamenti", "potenziamenti", "interferenze con opere di terzi" ed "altri interventi". Le prime tre categorie comprendono interventi programmati per cause esogene al mero mantenimento della rete: "nuovi allacciamenti" e "potenziamenti", sono interventi pianificati da SRG in risposta alle necessità di sviluppo delle infrastrutture di trasporto (a seguito di richieste di connessione o per esigenze del mercato e della domanda di trasporto di gas), mentre le "interferenze con opere di terzi" corrispondono ad interventi in conseguenza di lavori da parte di terzi che interferiscono con la rete esistente (realizzazione/ampliamenti di sedi stradali, autostrade, ferrovie, ecc.). La quarta tipologia "altri interventi" è da intendersi come categoria residuale che comprende tra gli altri gli interventi manutentivi propriamente detti, ovvero quelli necessari a mantenere al massimo livello le condizioni di sicurezza ed efficienza delle infrastrutture di trasporto.



Si sottolinea ad ogni modo che, a prescindere dalla tipologia, tutti i suddetti interventi sono fisiologici e indispensabili al fine di assicurare l'efficiente sviluppo e la necessaria manutenzione del sistema di trasporto e che il servizio con carro bombolaio, ove richiesto dall'Utente/distributore, è un'attività in assenza della quale il trasportatore non potrebbe procedere con tali interventi.

Si evidenzia peraltro che la regolazione vigente negli altri paesi europei non impone obblighi di organizzazione del servizio alternativo con carri bombolai in capo ai gestori delle reti di trasporto, né tantomeno gliene impone i costi.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene indispensabile che i costi associati al servizio di trasporto alternativo, qualora interamente posti a carico dell'impresa di trasporto, siano riconosciuti ai fini tariffari (ad eccezione dei costi rimborsati all'impresa di trasporto nei casi di rivalse su terzi o attraverso i contributi di allacciamento e i costi delle emergenze causate dal trasportatore), in quanto costi intrinseci allo sviluppo e alla gestione in sicurezza della rete ovverosia all'erogazione del servizio di trasporto più in generale.

Con riferimento all'istituzione di un fondo per la copertura degli oneri sostenuti dalle imprese di trasporto e distribuzione nei casi di interruzioni dovute a cause di forza maggiore successive a eventi eccezionali, si ritiene che l'accesso allo stesso debba essere consentito in tutti i casi in cui si siano registrate interruzioni del servizio o danneggiamenti alla rete gas a causa di condizioni o eventi eccezionali non ascrivibili al trasportatore medesimo; in questa prospettiva, dovrebbero rientrare a pieno titolo anche gli eventi e le situazioni correlate a fenomeni naturali avversi - compresi fulmini, terremoti, frane, incendi e inondazioni - a prescindere dal fatto che sia stato dichiarato lo stato di calamità naturale dalle autorità competenti.

2.2.2 Standard specifici in materia di continuità

Con riferimento all'intenzione dell'Autorità di introdurre una definizione univoca di intervento manutentivo, si ritiene la stessa condivisibile e a tal fine si propone la seguente definizione: "intervento volto a mantenere le condizioni di sicurezza e di efficienza della rete".

Con riferimento all'orientamento dell'Autorità di modificare, in riduzione, il livello associato all'indicatore numero massimo di giorni, su base annua, di interruzione/riduzione di capacità a seguito di interventi manutentivi, attualmente pari a 3, si ritiene tale proposta non condivisibile. A tale proposito, si ribadisce quanto già espresso nei paragrafi precedenti, ovverosia che gli interventi manutentivi che generano interruzione del servizio sono necessari e fisiologici al fine di assicurare la corretta manutenzione del sistema di trasporto e quindi la relativa gestione in sicurezza. Si ritiene pertanto che l'introduzione di ulteriori vincoli - e relative penalità - in tale ambito, anziché incentivare a una maggiore efficienza potrebbe avere ripercussioni su una corretta e puntuale attività di manutenzione della rete che, in determinate circostanze, potrà esigere un numero di ore maggiore rispetto al valore medio di durata registrato annualmente.

Si evidenzia peraltro che la regolazione vigente negli altri paesi europei non impone limiti relativamente a numerosità e/o durata degli interventi manutentivi, ma introduce unicamente degli standard relativi al rispetto della programmazione di tali interventi.



Laddove l'Autorità intendesse confermare tale orientamento, si ritiene opportuno un adeguato coordinamento tra le disposizioni in ambito continuità relative agli indennizzi e quelle relative al servizio alternativo a mezzo carri bombolai: ove i costi del servizio con carri bombolai in occasione di interruzioni dovute ad interventi manutentivi siano posti a carico del trasportatore, questo si configurerebbe come un vero e proprio servizio alternativo a quello di trasporto "tradizionale" - a mezzo di metanodotti- e consentirebbe al trasportatore di garantire, ove richiesta, la continuità del servizio senza eccezioni e senza alcun disservizio per Clienti finali e Utenti; in caso di mancato coordinamento delle disposizioni il trasportatore si troverebbe comunque costretto ad erogare indennizzi per mancato rispetto dei livelli di continuità del servizio nonostante la continuità sia stata ugualmente garantita attraverso il servizio alternativo. Si propone pertanto che, ove le previsioni in materia di servizio alternativo con carri bombolai di cui al presente DCO fossero confermate, i casi in cui il servizio sia attivato con oneri a carico del trasportatore non siano considerati interruzioni del servizio ai fini della determinazione degli indicatori di continuità per l'erogazione degli indennizzi.

Laddove l'Autorità intendesse comunque confermare la proposta in oggetto, si evidenzia la necessità che il nuovo livello specifico che sarà definito non sia tarato sul valore medio sinora registrato, che potrebbe non essere rappresentativo di interventi di maggior rilevanza cui può essere associata l'interruzione di servizio. In tale ottica si ritiene ragionevole la previsione di un livello non inferiore a 2 giorni equivalenti a capacità intera annui. Al fine di incentivare il contenimento della durata delle interruzioni del servizio, si ritiene inoltre opportuno associare al meccanismo delle penali un sistema di premi, in cui il premio sia commisurato allo sforzo messo in essere per raggiungere e superare lo standard.

2.2.3 Ulteriori criteri di regolazione della continuità del servizio

Con riferimento a quanto proposto in merito alla riduzione della soglia di capacità conferita dei PdR per cui l'impresa di trasporto è tenuta a monitorare la pressione minima contrattuale con un sistema di rilevazione in continuo su base oraria, si ritiene la proposta non condivisibile.

Si richiama in merito quanto già evidenziato nell'ambito delle precedenti consultazioni in materia di qualità del servizio, ovvero che il mancato rispetto della pressione minima garantita contrattualmente è un fenomeno percepito come problematico solo dai clienti finali che ricadono in alcune tipologie produttive (quali ad esempi termoelettrici, metanauto, ecc...), infatti nessun disservizio è stato segnalato a SRG e nessun reclamo è stato avanzato in occasione dei casi di mancato rispetto del valore minimo contrattuale verificatisi in questi anni. Si evidenzia a tal proposito che, poiché la pressione minima contrattuale di riconsegna garantita da SRG è superiore alla pressione effettiva di utilizzo da parte di Imprese di distribuzione e Clienti finali direttamente allacciati (di norma, 5 bar o inferiori), eventuali cali della pressione in rete a livelli tali da causare il blocco degli impianti di riduzione sono eventi con probabilità di accadimento pressoché nulla nell'esercizio della rete di trasporto, a meno di situazioni di emergenza.

Laddove l'Autorità decidesse di confermare tale proprio orientamento, la scrivente ritiene opportuno segnalare la necessità che sia previsto un tempo di adeguamento congruo rispetto al numero di PdR oggetto dell'obbligo in questione: in particolare si ritiene tecnicamente fattibile



l'adeguamento dei PdR attualmente con capacità conferita superiore ai 75.000 Smc/giorno nell'ambito di un periodo regolatorio di 4 anni.

Con riferimento alla proposta di introdurre uno standard specifico - con relativo indennizzo automatico - associato al mancato rispetto della pressione minima contrattuale presso i PdR oggetto di monitoraggio in continuo, si ritiene la stessa non condivisibile. A tal proposito si richiama quanto già rappresentato in riferimento al monitoraggio in continuo della pressione di riconsegna e si evidenzia che la maggior parte degli abbassamenti di pressione si rendono necessari al fine di limitare il più possibile l'emissione di gas naturale in atmosfera in occasione di interventi manutentivi.

SRG infatti, in sintonia con i prioritari obiettivi di decarbonizzazione e riduzione delle emissioni di gas serra posti dall'Unione Europea, richiamati anche nella Sezione II del DCO in oggetto, è da tempo impegnata a ridurre le proprie emissioni di gas naturale in atmosfera. In tale contesto, in occasione degli interventi su rete in esercizio che richiedano la depressurizzazione di porzioni di gasdotto, SRG provvede a isolare il tratto di metanodotto interessato e, se tecnicamente fattibile, anziché ventare integralmente il gas in esso contenuto, lascia che, svuotandosi gradualmente per via dei prelievi di Clienti Finali e Imprese di Distribuzione, la pressione di esercizio si riduca fino ad un valore che permetta di minimizzare la quantità di gas da scaricare in atmosfera. Tale modalità consente inoltre di continuare ad esercire gli impianti di valle fino al momento della depressurizzazione completa, riducendo in tal modo il periodo di interruzione vera e propria e l'eventuale ricorso a carri bombolai presso i PdR interessati. Si evidenzia a tal proposito che l'obbligo di rispetto della pressione minima contrattuale attualmente imposto dalla RQTG impone già un limite per tali iniziative: molti interventi di abbassamento della pressione potrebbero essere infatti effettuati ben al di sotto dei valori minimi contrattuali, che Snam Rete Gas è tenuta a rispettare.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si propone di non introdurre standard specifici - e relativi indennizzi - connessi all'abbassamento della pressione sotto il valore minimo contrattuale, ma al contrario di esonerare l'impresa di trasporto dal rispetto del valore minimo della pressione di esercizio laddove tale abbassamento sia pianificato e concordato con i Clienti Finali / Imprese di Distribuzione nell'ambito delle attività di programmazione delle interruzioni del servizio.

3. CRITERI DI REGOLAZIONE DELLA QUALITÀ COMMERCIALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

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.

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.

3.1 Tempo di comunicazione agli Utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità

Con riferimento alle proposte relative all'indicatore relativo al "tempo di comunicazione agli Utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità," nulla osta da parte delle scrivente all'eliminazione dello stesso; tuttavia si suggerisce all'Autorità di mantenerne l'applicazione esclusivamente per i trasportatori che non dispongano di una piattaforma informatica per l'inserimento e la gestione delle richieste stesse, onde evitare il rischio di vanificare in tali casistiche i benefici sinora derivati dall'applicazione dello standard medesimo.

3.2 Durata del malfunzionamento di un applicativo informatico

Con riferimento alla proposta di introdurre uno standard specifico relativo al tempo di ripristino a seguito di malfunzionamento di un applicativo informatico, si ritiene tale orientamento condivisibile nei termini di seguito illustrati.

Col DCO in esame l'Autorità propone "l'introduzione di uno o più standard che assicurino un'efficace gestione del malfunzionamento e un ripristino più rapido possibile dell'applicativo informatico a seguito di un malfunzionamento" e in particolare uno standard specifico associato all'indicatore "durata del malfunzionamento di un applicativo informatico". In relazione alla valutazione prospettata circa l'adeguatezza e l'efficacia della disciplina rispetto agli obiettivi prefigurati, si ritiene imprescindibile che si tenga conto che, per propria natura, lo standard specifico corrisponde al livello di qualità che deve essere garantito al singolo Utente nell'ambito di una singola prestazione. Si evidenzia a tal proposito che non sussiste una relazione uno a uno tra malfunzionamento e disservizio all'Utente: infatti il malfunzionamento di un applicativo informatico determina un effettivo disservizio solo per gli Utenti che nel medesimo frangente stanno effettuando o cercano di effettuare una transazione e non riescono a portarla a termine. L'eventuale applicazione della disciplina degli standard specifici incentrata sulla durata dei malfunzionamenti occorsi, invece che sul disservizio realmente arrecato all'Utente, risulterebbe



dunque impropria, in quanto si applicherebbe anche agli Utenti che non stanno usufruendo di alcuna prestazione. Per tale motivo si ritiene opportuno valutare l'adozione di soluzioni ritenute più idonee e più efficaci in questo campo, che verranno illustrate successivamente.

In merito alla soluzione proposta dall'Autorità, stante quanto premesso, si ritiene innanzi tutto auspicabile che venga definito il perimetro entro il quale applicare la nuova disciplina in discussione.

In particolare, rientrerebbero nel perimetro gli applicativi informatici a disposizione degli Utenti per la gestione delle attività di seguito elencate:

- conferimenti/trasferimenti/cessioni di capacità;
- prenotazioni;
- azioni di bilanciamento;
- allocazioni;

Inoltre tenuto conto del fatto che, come precedentemente evidenziato, a fronte di un malfunzionamento dell'applicativo informatico, solamente in determinate circostanze si produce un disservizio effettivo per l'utente, si ritiene che l'applicazione della disciplina debba prevedere l'individuazione dei casi in cui risulti fattualmente preclusa all'utente la propria operatività a causa della mancata disponibilità dei sistemi a supporto dei processi di business, attività questa complessa e non sempre fattibile. Si evidenzia peraltro che, con l'introduzione delle modalità alternative dell'espletamento delle attività, previste attualmente dalla RQTG, gli utenti hanno a disposizione procedure operative alternative che di norma consentono loro di effettuare e completare le transazioni procedurali nei termini fissati; si ritiene pertanto consono che la disciplina preveda anche l'esclusione di queste fattispecie dal computo del livello di servizio.

Si ritiene altresì che ai fini del computo del livello di servizio erogato debbano essere considerate esclusivamente le ore di effettiva indisponibilità dell'applicativo per l'Utente, escludendo pertanto i periodi di indisponibilità che ricadano al di fuori della fascia oraria di effettivo utilizzo dello specifico applicativo.

Inoltre si ritiene necessario siano escluse dal computo le indisponibilità legate ad interventi manutentivi programmati resi noti agli Utenti tramite pubblicazione sul sito internet del trasportatore, ovvero debba essere esclusa una fascia oraria di durata congrua al fine di consentire questa tipologia di interventi (ad esempio, nell'ambito della regolazione dello stoccaggio, richiamato dall'Autorità, è esclusa la fascia oraria dalle 22:00 alle 6:00).

Per una maggiore omogeneità tra i sistemi, si suggerisce inoltre di allineare la classificazione in base alla durata del malfunzionamento con quella prevista per lo stoccaggio:

- malfunzionamenti brevi, se la durata è minore o uguale a 8 ore;
- malfunzionamenti lunghi, se la durata è maggiore di 8 ore ma minore o uguale a 24 ore;
- malfunzionamenti lunghissimi, se la durata è maggiore di 24 ore.

In sintesi, in relazione all'introduzione di uno standard specifico e relativo indennizzo, si evidenzia che questo tipo di meccanismo presenta notevoli criticità legate alla necessità di identificare e tracciare il malfunzionamento, gli Utenti che stanno cercando di usare



l'applicativo, e tra questi quelli che neanche attraverso il ricorso a procedure alternative hanno potuto concludere le operazioni e quindi sarebbero i legittimi destinatari dell'indennizzo. Peraltro, stante l'obbligo di pubblicazione dei malfunzionamenti in corso, tale meccanismo si presta ad utilizzi strumentali in termini di accesso intenzionale agli applicativi nel corso del malfunzionamento allo scopo di ottenere l'indennizzo.

Stante quanto sopra rappresentato, alla luce degli obiettivi indicati dall'Autorità, delle caratteristiche peculiari di questo ambito e in analogia coi provvedimenti adottati in alcuni paesi europei su questo medesimo fronte (ad esempio in Francia), si propone l'introduzione di un sistema premi – penalità basato su uno o più indicatori di carattere generale, in luogo degli standard specifici prefigurati dall'Autorità. In particolare si potrebbe valutare l'introduzione di un indice di disponibilità, su base mensile, dei portali che gestiscono i processi di business sopra citati nelle fasce orarie di effettivo utilizzo.

Tale soluzione offrirebbe significativi e oggettivi vantaggi sia da un punto di vista del miglioramento dei servizi erogati che del loro monitoraggio.

In particolare, un meccanismo di tipo premi – penalità, attuato attraverso il ricorso ad un apposito fondo, incentiverebbe il gestore a intraprendere iniziative di sviluppo e miglioramento a beneficio dell'intero sistema gas. D'altra parte l'introduzione di uno standard generale in luogo dello standard specifico prefigurato comporterebbe una serie di vantaggi tra cui maggiore tracciabilità, trasparenza nonché oggettività di misurazione, oltre ad escludere la possibilità di un eventuale utilizzo strumentale degli applicativi da parte degli Utenti, al fine di ottenere indebitamente il riconoscimento di indennizzi.



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.

3.3 Tempo di risposta motivata a richieste scritte e a reclami scritti

Pur condividendo l'intenzione dell'Autorità di provvedere alla semplificazione della disciplina relativa al tempo di risposta motivata a richieste scritte, la proposta dell'Autorità si ritiene solo parzialmente condivisibile per le ragioni di seguito precisate.

L'accorpamento di indicatori diversi, tenuto conto della numerosità e della eterogeneità delle attività ad essi sottese, risulta essere un'operazione delicata, in tal senso i valori proposti per alcuni indicatori potrebbero essere congrui per alcune di tali attività e risultare troppo sfidanti per altre. È il caso ad esempio della proposta di unificazione dei 3 indicatori *"tempo di risposta motivata a richieste scritte relative all'attività di discatura dei PdR"*, *"tempo di risposta a richieste scritte relative alla riprogrammazione di interventi manutentivi"* e *"tempo di risposta motivata a richieste scritte sul servizio di trasporto"*: per i primi 2 indicatori il tempo di risposta proposto, di 5 giorni lavorativi, può essere considerato condivisibile, mentre nel caso del terzo indicatore, attualmente valorizzato a 20 gg, la proposta potrebbe risultare non sostenibile. Si evidenzia infatti che in questo indicatore confluiscono richieste riconducibili a tematiche estremamente variegata dal punto di vista dei contenuti e della rilevanza, che spesso, per essere evase in termini esaustivi e qualitativi adeguati, richiedono verifiche approfondite nonché il coinvolgimento di diverse funzioni aziendali, con tempi difficilmente definibili a priori; anche nel caso in cui la richiesta scritta si riferisca a una prestazione, l'accettazione della stessa necessiterebbe comunque di tempi adeguati per l'analisi della documentazione disponibile e la verifica delle informazioni fornite dal richiedente.

Laddove l'Autorità ritenesse comunque di procedere all'accorpamento prospettato, si propone di mantenere separato l'indicatore relativo alle richieste "generiche" sul servizio di trasporto e il relativo livello, ferma restando la previsione, di cui al comma 28.3 RQTG, che la risposta motivata ad una richiesta scritta che si riferisca ad una prestazione deve contenerne



l'accettazione, con ciò intendendo che può essere rilasciata senza necessariamente aver dato luogo all'effettuazione della prestazione stessa o ad attività ad essa afferenti. Si propone altresì di accorpare unicamente gli altri 2 indicatori assumendo un livello non inferiore a 4 gg lavorativi, alla luce dei tempi medi di risposta a richieste di riprogrammazione sinora registrati.

Con riferimento all'introduzione di un indicatore per i reclami scritti fatti pervenire al gestore dall'utente, si ritiene opportuno chiedere conferma che il "reclamo", come definito al punto 12.17 del DCO in esame, corrisponda all'atto che l'operatore del sistema gas (nella fattispecie l'utente del sistema) deve preventivamente presentare al trasportatore, nei casi in cui ritenga opportuno presentare successivamente reclamo all'Autorità, ai sensi della disciplina prevista dalla delibera del 18 maggio 2012, 188/2012/E/com. Nel caso in cui l'ipotesi prefigurata risultasse corretta, si chiede di attestare il valore dello standard inerente il "tempo di risposta motivata a reclami scritti" al termine di 45 giorni solari decorrenti dalla data di ricevimento del reclamo, previsti dalla disciplina in vigore, in luogo dei 30 giorni lavorativi proposto nel DCO in esame.

Diversamente si ritiene opportuno che sia meglio precisato l'ambito di applicazione del reclamo di cui al presente DCO e che in ogni caso, allo scopo di renderne più efficiente la gestione da parte del trasportatore, ne siano previsti dei contenuti minimi in analogia con quanto prescritto all'art. 3, comma 7, dell'allegato A alla precitata deliberazione.

3.4 Tempo di risposta motivata a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato

Con riferimento al livello specifico proposto per la risposta a richieste scritte relative alla contabilità del gas trasportato, pari a 1 giorno lavorativo, si ritiene lo stesso condivisibile anche alla luce delle nuove modalità di determinazione della contabilità di cui alla Deliberazione 72/2018/R/gas.

Con riferimento al livello specifico proposto per l'indicatore inerente al tempo di risposta a richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento nelle procedure di *settlement* si ritiene che le modalità e i termini che verranno definiti debbano essere coerenti con quanto previsto dalla regolazione specifica vigente e/o in fase di definizione.

In particolare si evidenzia che a seguito della riforma della disciplina del *settlement* gas ai sensi della Delibera 72/2018/R/gas, sono previsti due differenti regimi – e relativi algoritmi – per la determinazione della contabilità a seguito delle sessioni di aggiustamento: uno associato alle Sessioni di Aggiustamento Pregresse ai sensi della Delibera 670/2017/R/gas (anni contabili dal 2013 al 2019) già recepito nel Codice di Rete vigente e approvato con Delibera 220/2018/R/gas e uno associato alle Sessioni di Aggiustamento ai sensi della suddetta Delibera 72/2018/R/gas, oggetto di una proposta di aggiornamento del Codice già trasmessa in Autorità.

Si evidenzia che, in entrambi i casi, il tempo di risposta motivata a richieste di revisione da parte dell'Utente del Bilanciamento è computato a partire dal termine per la comunicazione da parte degli Utenti delle richieste di revisione.

Per le Sessioni di Aggiustamento Pregresse il Codice di Rete prevede altresì che il tempo di risposta sia pari a 4 gg lavorativi, mentre la delibera di approvazione 220/2018/R/gas prevede per la prima sessione di aggiustamento un termine di 5 giorni che l'Autorità si riserva di reiterare



tenuto conto della complessità dell'algoritmo utilizzato nonché della numerosità degli anni oggetto delle sessioni pluriennali; per le Sessioni di Aggiustamento ai sensi della Delibera 72/2018/R/gas invece la proposta di aggiornamento del CdR prevede che il tempo di risposta motivata sia pari a 4 giorni lavorativi.

Alla luce di quanto rappresentato si ritiene dunque opportuno che il tempo di risposta sia determinato a partire dal termine per la comunicazione da parte degli Utenti delle richieste di revisione e che il livello specifico nell'ottica di perseguire gli obiettivi di semplificazione cui il presente DCO è ispirato, sia unico per le richieste relative ad entrambe le tipologie di sessioni di aggiornamento e pari a 5 gg lavorativi, per tener conto delle difficoltà di gestione derivanti dalle Sessioni di Aggiustamento Pregresse.

3.5 Tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura

Con riferimento alla riduzione del livello specifico relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al verbale di misura, dagli attuali 15 gg lavorativi a 10 gg lavorativi, si ritiene la proposta condivisibile. Si evidenzia tuttavia che la scrivente non trova riscontro tra i propri dati relativi ai tempi medi di esecuzione della prestazione, consuntivati e comunicati all'Autorità negli ultimi 2 anni, e i corrispondenti riportati nella Tabella 2 del DCO.

3.6 Tempo di invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o per il potenziamento di punti esistenti

Con riferimento all'orientamento dell'Autorità di mantenere lo standard relativo al tempo di invio del preventivo per la realizzazione di nuovi punti o per la realizzazione di punti esistenti, si condivide la proposta dell'Autorità.

3.7 Comunicazione agli utenti del piano mensile degli interventi manutentivi e altre informazioni agli utenti

Con riferimento all'obbligo per l'impresa di trasporto di comunicare agli Utenti e agli operatori di rete interconnessi (incluse le imprese di distribuzione) il piano mensile degli interventi di manutenzione programmata, includendovi tutti gli interventi che possono avere un impatto anche potenziale sulla capacità di trasporto, la scrivente, posto che l'attuale regolazione non prevede l'inclusione nel piano mensile di tali fattispecie di interventi, ritiene tale proposta non condivisibile per quanto di seguito illustrato.

Si segnala innanzi tutto che le operazioni in questione sono attività di conduzione che rientrano tra le quotidiane attività di manutenzione periodica degli impianti, sono svolte da personale formato ed addestrato e hanno una durata di pochi minuti; pertanto l'eventualità che tali interventi degenerino in interruzioni della capacità di trasporto ha carattere di eccezionalità. Si evidenzia peraltro che la sola operazione di manovrabilità totale o parziale di valvole di



intercettazione di rete e/o allacciamenti, richiamata come esempio, viene effettuata almeno una volta all'anno sulle valvole di intercettazione appartenenti ad oltre 22.000 impianti della rete di trasporto, dei quali in particolare circa 7.000 sono relativi a punti di intercettazione di Punti di Riconsegna: un obbligo di comunicazione di questo genere di interventi, comporterebbe la gestione da parte del trasportatore di migliaia comunicazioni con i soggetti coinvolti.

L'inclusione nel piano mensile degli interventi manutentivi di interventi che - salvo casi eccezionali, che daranno luogo a emergenze/interventi senza preavviso - non determineranno interruzioni/riduzioni di capacità, rischierebbe quindi di genere confusione e distogliere l'attenzione di Distributori e Utenti dagli interventi che invece sicuramente ne determineranno e che dovranno essere da loro opportunamente gestiti in termini di eventuale attivazione del servizio alternativo con carri bombolai e di informativa nei confronti dei clienti finali direttamente allacciati alla rete.

Per quanto concerne la proposta di introdurre per il trasportatore l'obbligo di pubblicazione del piano mensile degli interventi in un'apposita sezione del proprio sito internet, si concorda con tale previsione, rilevando tuttavia la necessità che ciascun Utente/Impresa di distribuzione abbia visibilità unicamente sulle informazioni relative ai punti di propria competenza.

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

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

Con riferimento alle proposte di modifica della regolazione della qualità commerciale del servizio, le finalità e l'orientamento dell'Autorità si ritengono condivisibili nei limiti di quanto precisato nei precedenti paragrafi da 3.1 a 3.7.

Con riferimento all'orientamento di confermare il livello e i meccanismi degli indennizzi automatici attualmente previsti dalla RQTG, la scrivente ritiene la proposta condivisibile.

Con riferimento all'orientamento dell'Autorità di confermare le modalità di registrazione e comunicazione dei dati attualmente previsti dalla RQTG, salvo eventuali modifiche che si dovessero rendere necessarie in caso di modifica degli standard di qualità commerciale, si ritiene la proposta condivisibile.



4. PROGETTI PILOTA IN MATERIA DI NUOVI UTILIZZI DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

La scrivente intende preliminarmente esprimere il proprio apprezzamento per l'impegno dell'Autorità in relazione ai temi dello sviluppo e dell'applicazione diffusa di tecnologie innovative a supporto della decarbonizzazione e dell'integrazione delle fonti rinnovabili con l'infrastruttura di trasporto esistente. L'innovazione rappresenta, infatti, uno strumento indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità energetica ed ambientale definiti a livello europeo e nazionale.

L'introduzione di un regime incentivante stimolerebbe i trasportatori ad innovarsi nelle aree dove sono prospettati nel futuro maggiori opportunità, pur in assenza di un profitto immediato. Al contrario, l'assenza di incentivi si tradurrebbe in un ritardo nell'adozione delle più avanzate tecnologie fino al momento in cui il loro grado di sviluppo non sia tale da consentirne un ritorno economico immediato, con il rischio di aumentare i tempi utili al raggiungimento degli obiettivi prospettati.

Con riferimento all'introduzione dei meccanismi incentivanti delineati, si concorda che tale introduzione avvenga già in concomitanza con l'avvio del quinto periodo di regolazione, in quanto le sfide presentate dalla trasformazione energetica non potranno essere vinte se non attraverso una continua attività di innovazione - da promuovere con urgenza alla luce della rapida trasformazione del settore - che in assenza di opportune forme di promozione non potrebbe essere intrapresa, con conseguente perdita di opportunità per la collettività. In tale prospettiva diversi sistemi di regolazione europei⁸ hanno già introdotto specifici elementi di supporto ed incentivazione allo sviluppo di soluzioni innovative.

Stanti tali premesse, con riferimento alla volontà di incentivare progetti innovativi che consentano di utilizzare l'infrastruttura di trasporto per il vettoriamento di gas diversi dal gas naturale, nonché di favorire il *sector coupling* con il settore elettrico, la scrivente esprime il proprio apprezzamento per tale iniziativa che consente di massimizzare il contributo dell'infrastruttura gas alla decarbonizzazione, in linea con gli obiettivi della politica energetica nazionale di cui alla SEN⁹.

Si rappresenta tuttavia l'opportunità che tale approccio sia esteso anche ad altri segmenti della filiera del gas, come ad esempio lo stoccaggio e la rigassificazione, in quanto strettamente legati ed interdipendenti con il trasporto. In particolare per quanto concerne lo stoccaggio, si evidenzia l'importanza di provvedere quanto prima alla valutazione dell'interazione dell'idrogeno con i giacimenti, in modo da verificare che tutte le infrastrutture del sistema possano accoglierlo senza che ciò comporti ripercussioni sulla sicurezza e sulla qualità dei servizi erogati. Si richiama peraltro che, tenuto conto della prossima conclusione del periodo regolatorio per lo stoccaggio, il procedimento per la formazione della disciplina del successivo periodo regolatorio potrebbe rappresentare l'occasione per approfondire tali tematiche.

⁸ Ad esempio Regno Unito, Francia e Germania.

⁹ "Strategia energetica nazionale" – Ministero dello Sviluppo economico - 10 novembre 2017.



Si ritiene altresì che l'innovazione si declini in più forme, che includono non solo lo sviluppo di nuove tecnologie ma anche l'implementazione di nuovi processi operativi, pertanto si ravvisa l'opportunità che siano introdotte forme di incentivazione (già previste ad esempio nel Regno Unito) anche in relazione allo sviluppo e alla diffusione di tecnologie ovvero all'avvio di iniziative di efficientamento energetico delle reti e ottimizzazione delle attività operative, che possono comunque contribuire efficacemente, già nel breve periodo, alla decarbonizzazione.

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?

4.1 Ambito di applicazione

Con riferimento all'ambito di applicazione prospettato dall'Autorità, la scrivente intende evidenziare come gli obiettivi di decarbonizzazione posti a livello europeo e nazionale siano traguardabili non solo attraverso l'impiego di gas diversi dal naturale come fonte energetica alternativa - cui consegue l'utilizzo innovativo delle infrastrutture esistenti per il trasporto (ed eventualmente lo stoccaggio) di tali gas - ma anche attraverso l'efficientamento energetico delle reti e l'ottimizzazione delle attività operative nonché attraverso l'utilizzo di tecnologie *carbon capture, sequestration & utilization*; si ritiene pertanto che l'Autorità debba tenerne opportunamente conto nell'individuazione degli ambiti di applicazione dei progetti e delle tecnologie che intende promuovere, che dunque dovrebbero riguardare:

1. produzione/impiego di gas diversi dal gas naturale;
2. utilizzi innovativi delle infrastrutture esistenti in relazione alla loro capacità di trasportare (ed eventualmente stoccare) i gas diversi dal gas naturale;
3. iniziative di efficientamento energetico e operativo;
4. iniziative *carbon capture, sequestration & utilization* (CCSU).

Si evidenzia altresì che, al di là delle tecnologie individuate dall'Autorità, che in quanto poco mature potranno sicuramente beneficiare dei meccanismi prospettati di promozione di progetti pilota - che ne favoriranno lo sviluppo e la diffusione nel medio-lungo periodo - sono ad oggi disponibili tecnologie che, pur non necessitando di progetti pilota per la loro implementazione, possono contribuire efficacemente, già nel breve periodo, alla decarbonizzazione e che quindi si ritiene opportuno siano adeguatamente incentivate.



Si citano a tal proposito:

- interventi per il monitoraggio e la riduzione delle emissioni di gas naturale in atmosfera: come anticipato al paragrafo 2.1.1, si tratta ad esempio di interventi per la sostituzione di apparecchiature volti a ridurre tali emissioni, l'impiego della tecnica della ricompressione del gas in linea in occasione degli interventi programmati sulla rete di trasporto, l'implementazione di modifiche impiantistiche e l'adozione di specifiche tecniche di rilevamento e riparazione delle emissioni fugitive negli impianti della rete di trasporto;
- iniziative che favoriscano la diffusione di veicoli per il trasporto alimentati a gas naturale/biometano ovvero LNG/Bio-LNG anziché con carburanti tradizionali a maggior impatto ambientale (ad esempio realizzazione stazioni di rifornimento CNG e LNG).

Si ritiene altresì opportuno siano attivati contemporaneamente investimenti anche in tecnologie digitali a supporto della gestione della rete, al fine di aumentarne l'efficienza. Si richiamano a tal proposito alcuni esempi di tecnologie digitali a supporto:

- "Tecnologie innovative di monitoraggio e sorveglianza della rete": si tratta di sistemi centralizzati di acquisizione di segnali, dati e informazioni, da apparati di campo o dispositivi/apparecchiature di monitoraggio (ad esempio sensori in fibra, , ecc.) che permettono un monitoraggio più accurato, automatizzato e frequente della rete di trasporto, che anche a seguito della diffusione di tecnologie innovative di decarbonizzazione sarà sempre più complessa e articolata (più punti di immissione).
- "Digital Twin": si tratta di un modello digitale dell'intera rete di trasporto (e di tutti i relativi asset e punti caratteristici, quali impianti di immissione, pipe, centrali di compressione, ecc.), che permette la simulazione di scenari in ambiente digitale (ad esempio immissione di quantitativi specifici di gas da impianti distribuiti, come P2G, P2H, ecc.) al fine di analizzare gli impatti sull'intero sistema, prevedere gli effetti e ottimizzare così le attività di installazione e messa in esercizio delle tecnologie innovative di decarbonizzazione.

In particolare si evidenzia come la tecnologia "Digital Twin" consentirebbe di massimizzare il beneficio sistemico e ambientale derivante dalla diffusione delle tecnologie proposte dall'Autorità, consentendo una gestione integrata ottimale anche a fronte della una maggiore complessità di esercizio derivante dall'integrazione di gas diversi dal naturale e dal *coupling* tra rete elettrica e rete gas.

4.2 Fonti e tecnologie

4.2.1 Produzione/impiego di gas diversi dal gas naturale

Con riferimento a tale ambito si ritiene dovrebbero essere presi in considerazione progetti inerenti le tematiche ovvero che implementino le tecnologie di seguito riportate:



1. Biometano: progetti per l'incremento dell'efficienza e la riduzione dei costi di produzione del biometano e di upgrading del biogas in biometano, per rendere tale combustibile maggiormente competitivo e sostenibile. Rientrano in tale ambito, a titolo esemplificativo, i progetti che sperimentano nuovi sistemi efficienti di digestione anaerobica e upgrading del biometano, di innovazione nella tecnologia di gassificazione (anche al plasma) di biomasse e di sviluppo del cosiddetto biometano di terza generazione (prodotto anche da alghe, per il quale si rimanda al successivo par.4.2.4).
2. Idrogeno: progetti power to gas e power to hydrogen per individuare la configurazione più idonea da un punto di vista tecnico-economico in termini di scelte delle celle (Alcaline, PEM, SOEC), sfruttamento dei prodotti secondari (energia termica e ossigeno) anche mediante l'integrazione con processi di metanazione, al fine di rendere tale combustibile maggiormente competitivo e sostenibile.
3. Metanazione (produzione di metano di sintesi a partire da idrogeno e anidride carbonica): progetti che sperimentano metodologie più efficienti di conversione a mezzo di processi biologici (c.d.: metanazione biologica), anche realizzati all'interno dei giacimenti di stoccaggio ovvero combinati ai processi di upgrading del biogas, e a mezzo di processi termochimici.

Con riferimento alle tecnologie di cui al presente paragrafo, si evidenzia che, per non limitarne sinergie e possibilità di sviluppo, il quadro regolatorio non dovrebbe impedire agli operatori del settore gas l'attività di trasformazione di un vettore energetico in un altro.

4.2.2 Utilizzi innovativi delle infrastrutture esistenti

Con riferimento a tale ambito si ritiene dovrebbero essere presi in considerazione progetti inerenti le seguenti tematiche ovvero che implementino le tecnologie di seguito riportate:

1. Progetti per la valutazione della resilienza delle infrastrutture attuali (rete e stoccaggio) e degli impatti sugli apparecchi utilizzatori al variare della concentrazione di idrogeno nella rete.
2. Hydrogen Separation Technology (HST) - tecnologie che consentono la separazione dell'idrogeno da una miscela di gas e che potrebbero essere adottate sulla rete con duplice finalità: la salvaguardia degli utilizzatori/porzioni di infrastruttura più sensibili alla presenza di idrogeno nel gas riconsegnato, e la riconsegna di idrogeno puro anche da reti in cui il gas naturale non è stato del tutto sostituito dall'idrogeno.
3. Reverse flow: tecnologia che consente il passaggio di gas in contropressione, che potrebbe essere adottata all'interfaccia tra reti di trasporto e distribuzione, rendendo bidirezionale il flusso di gas fisico tra tali reti, al fine di risolvere il problema della saturazione delle reti di distribuzione ad opera delle immissioni di gas rinnovabili (ad esempio idrogeno e biogas) nei periodi di minor consumo.



Con riferimento al Reverse flow, ove l'Autorità intendesse considerare tali tecnologie nell'ambito dei progetti pilota ammessi alle politiche di promozione, si evidenzia la necessità che il quadro regolatorio sia adeguatamente integrato.

4.2.3 Iniziative di efficientamento energetico ed operativo

Sono ad oggi disponibili attività/soluzioni che, pur essendo basate su tecnologie ben note, necessitano di progetti pilota per sperimentarne l'applicazione nell'ambito del trasporto gas e pertanto si ritiene opportuno siano adeguatamente promosse.

Con riferimento a tale ambito si ritiene dovrebbero essere presi in considerazione progetti inerenti le seguenti tematiche ovvero implementino le tecnologie di seguito riportate:

1. Turboespansori: questa tecnologia che utilizzano il salto di pressione degli impianti di regolazione e riduzione del gas per produrre energia elettrica e che potrebbero essere adottati per ridurre la pressione ai PdR in luogo delle valvole di laminazione attualmente in uso, che laminano il gas dissipando energia. Il beneficio ambientale consiste quindi nel recupero dell'energia della riduzione di pressione, altrimenti persa, per la produzione di energia elettrica utilizzabile in primo luogo per il preriscaldamento, e, ove in eccesso, cedibile alla rete.
2. Organic Rankine Cycle (ORC): questa tecnologia utilizza il calore prodotto negli impianti di compressione del gas per la generazione di energia elettrica. I fumi di scarico del turbocompressore scaldano un fluido organico che si espande in una turbina collegata ad un generatore che produce elettricità. Il beneficio ambientale consiste nel recupero dell'energia termica dei fumi, altrimenti persa, per la produzione di energia elettrica utilizzabile in primo luogo per autoconsumo e, ove in eccesso, cedibile alla rete.
3. Adsorbed Natural Gas (ANG): questa tecnologia consente lo stoccaggio del gas proveniente dalla depressurizzazione di tronchi di metanodotto in occasione di lavori sulla rete in esercizio, in serbatoi su autocisterna riempiti con materiale adsorbente che aumenta fino ad un fattore tre il volume di gas stoccabile nel range 0 – 100 bar. Il riempimento può avvenire senza l'ausilio di compressori, sfruttando la pressione di metanodotto. Il gas stoccato nei serbatoi può essere reimpresso in una rete di trasporto o di distribuzione con pressione inferiore a quella del serbatoio, senza l'ausilio di compressori. Il beneficio ambientale consiste nella riduzione delle emissioni di metano in atmosfera in occasione della depressurizzazione di tratti di metanodotto, senza necessità di ricorrere a compressori, evitando quindi anche i relativi consumi.
4. Nuove tecnologie per il monitoraggio e la riduzione delle emissioni di gas naturale in atmosfera

Con riferimento alle tecnologie di cui ai precedenti punti 1 e 2, si evidenzia che per beneficiare appieno del loro potenziale, il quadro regolatorio non dovrebbe impedire la cessione da parte



degli operatori del settore gas dell'energia recuperata e non diversamente utilizzata in loco, in forma di energia elettrica.

4.2.4 Iniziative carbon capture, sequestration & utilization (CCSU)

CCSU (cattura, stoccaggio, eventuale trasporto e riutilizzo dell'anidride carbonica): progetti per l'incremento dell'efficienza e la riduzione dei costi del processo, anche in combinazione con processi di *steam reforming* (produzione di idrogeno da idrocarburi con coproduzione di anidride carbonica). Rientrano in tale ambito anche i progetti che sperimentano nuovi sistemi di cattura biologica (BECCS) dell'anidride carbonica, quali ad esempio ad opera di alghe poi utilizzabili come biomasse, nonché eventuali progetti che ne prevedano il trasporto attraverso rete verso siti industriali per l'utilizzo come materia prima/gas di processo.

4.3 Promozione della realizzazione di hub sulle reti di trasporto

Con riferimento alla proposta di promuovere la realizzazione di uno o più hub sulle reti di trasporto, si ritiene la proposta condivisibile, ferma restando la necessità che siano adeguatamente disciplinati gli aspetti inerenti le responsabilità di realizzazione e gestione dell'impianto di connessione e dell'impianto di misura, ricalcando quanto già previsto in merito in ambito biometano dalla Deliberazione 46/2015/R/gas, nonché gli aspetti inerenti la qualità del gas immesso in rete.

4.4 Orientamenti per lo sviluppo dei filoni di sperimentazione

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

In linea generale, la scrivente condivide la proposta dell'Autorità in relazione allo sviluppo dei filoni di sperimentazione e sui criteri di selezione dei progetti ammissibili e si rende sinora disponibile a partecipare a momenti di approfondimento e confronto che saranno previsti dall'Autorità preliminarmente alle consultazioni tematiche.

Per quanto concerne le modalità di riconoscimento dei costi dei progetti ammessi alla sperimentazione agli operatori del trasporto, si ritiene che in questa fase si potrebbe adottare, a partire dal quinto periodo di regolazione, un sistema ispirato a quello applicato in Regno Unito nell'ambito della regolazione RIIO-1 prevedendo, in analogia al meccanismo c.d. "*Network Innovation Allowance*", uno specifico riconoscimento tra i ricavi di trasporto per finanziare progetti in innovazione, determinato come quota percentuale dei ricavi annuali riconosciuti. A



tal proposito si auspica l'adozione di un valore di riconoscimento pari all'1% dei ricavi di riferimento¹⁰.

Si concorda altresì con la volontà dell'Autorità di prevedere la possibilità per i soggetti promotori di beneficiare dell'intero riconoscimento dei costi in caso di ammissione del progetto, che consente di evitare eventuali fenomeni di *lock-in* tecnologico, nonché con la previsione di un processo di selezione competitiva dei progetti medesimi. Si suggerisce comunque l'introduzione di un ulteriore meccanismo analogo alla "*Network Innovation Competition*" contemplato dalla regolazione nel Regno Unito, prevedendo la possibilità per i soggetti promotori di accedere a specifici fondi per il finanziamento di progetti innovativi mediante un processo di selezione competitiva. Le imprese potrebbero ricevere un incentivo sotto forma di trattenimento di una percentuale del finanziamento ricevuto analogamente al meccanismo proposto dall'Autorità per l'ottenimento di fondi europei.

Con riferimento alla proposta dell'Autorità di prevedere che l'ammissibilità dei progetti sia improntata su logiche di selettività multicriterio, tra cui anche quelli alla base dell'analisi costi benefici, si condivide in termini generali tale orientamento ferma restando la previsione che il promotore del progetto possa valorizzare eventuali specificità attraverso l'elaborazione di benefici non rappresentati nell'ambito dei suddetti criteri. Tuttavia si ritiene di fondamentale importanza che tra i criteri di selezione siano inclusi indicatori in grado di valorizzare benefici afferenti aspetti peculiari dei progetti pilota che, stante la scarsa maturità delle tecnologie impiegate e lo stato sperimentale delle iniziative, potrebbero essere non noti o al momento non quantificabili, oltre che per loro natura spesso non monetizzabili.

Si propone infine di considerare la possibilità di definire una road map delle tecnologie da sperimentare attraverso i progetti pilota in linea con una strategia di sviluppo predefinita e coerente.

¹⁰ L'allowance di National Grid Gas per finanziare i progetti in innovazione risulta nel range di 0,5%-1% per il periodo 2013-2021.