

## OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Edison esprime il proprio apprezzamento riguardo all'indirizzo generale dei contenuti del presente documento di consultazione (DCO) sulla qualità del servizio di trasporto per il quinto periodo regolatorio (5PRT).

Fermo restando che la qualità commerciale del servizio di trasporto ha recentemente raggiunto livelli soddisfacenti, come peraltro desumibile dalle performance rilevate nel corso del quarto periodo di regolazione, Edison accoglie favorevolmente la volontà dell'Autorità di migliorare ulteriormente gli standard vigenti in materia di qualità del servizio di trasporto. L'allineamento dei nuovi standard a prestazioni più sfidanti, oltre quelle già tragguardate è, a nostro avviso, incentivo per una gestione più semplice ed efficiente del servizio.

Con riferimento ai contenuti riguardanti l'innovazione del servizio di trasporto, esprimiamo di seguito le nostre considerazioni.

A valle dell'acquisizione di Gas Natural Vendita Italia (oggi Edison Energie), Edison si è recentemente qualificato come operatore anche nell'attività della fornitura di gas metano per autotrazione. Inoltre, si sta affacciando al business della vendita di GNL, anche in qualità di maggiore importatore di GNL in Italia attraverso un contratto di lungo termine e ha avviato un progetto per la realizzazione di depositi costieri di GNL, di cui uno sito a Ravenna. Attraverso una delle proprie aziende Edison opera, inoltre, nel settore della gestione e smaltimento dei rifiuti industriali e, conseguentemente, Edison avrebbe la possibilità di porsi come potenziale "system integrator" dell'intera filiera del biometano (produzione/shipping/vendita).

Alla luce del quadro sopra descritto, Edison condivide l'introduzione di meccanismi volti a incentivare e supportare lo sviluppo di tecnologie innovative per l'integrazione di gas diversi dal gas naturale (in particolare biometano) nelle reti di trasporto esistenti, a fronte delle nuove sfide poste dalla decarbonizzazione.

In merito al contenuto di dettaglio del DCO, formuliamo di seguito le nostre osservazioni.

## OSSERVAZIONI DI CARATTERE PUNTUALE

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

Edison condivide gli obiettivi dell'Autorità per la determinazione dei provvedimenti in materia di qualità e di tariffe per il servizio di trasporto del gas naturale per il SPRT, che risultano peraltro allineati agli obiettivi strategici dell'ultimo quadriennio ancora in corso<sup>1</sup>, in ottica di stabilità e continuità regolatoria.

Le principali linee di intervento che l'Autorità intende sviluppare per il prossimo periodo regolatorio ci sembrano, del resto, **coerenti con quanto già prospettato dall'Autorità stessa nelle precedenti pubblicazioni** nonché con il quadro normativo europeo nell'ottica di:

- rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza e continuità del servizio, e
- semplificare la disciplina della qualità commerciale.

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

In tema di sicurezza del servizio, suggeriamo una riflessione sull'assetto delle responsabilità relativamente a tutte le attività inerenti **l'odorizzazione del gas riconsegnato per usi finali domestici o similari, anche tecnologici, ai clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto**, come peraltro recentemente disposto dal DM 18 maggio 2018. La normativa primaria, infatti, pone **obblighi e responsabilità in materia di odorizzazione** in capo all'impresa di trasporto e al "datore di lavoro" (cliente finale direttamente allacciato alla rete di trasporto) e, pertanto, sembra di fatto sollevare da ogni responsabilità i soggetti diversi da questi ultimi, seppur coinvolti nella filiera commerciale, in particolare, gli utenti del trasporto e gli utenti della distribuzione. Per questi motivi, riteniamo opportuna una **revisione delle disposizioni**, attualmente previste dall'impresa di trasporto, con l'obiettivo di ridurre fino ad eliminare del tutto gli obblighi di comunicazione in materia per gli utenti del trasporto, soprattutto se vincolanti in relazione ad attività impattanti come i conferimenti di capacità. Pertanto, si auspica, in futuro, la creazione di un **flusso**

---

<sup>1</sup> Ci riferiamo al "Quadro strategico per il quadriennio 2015-2018", approvato dall'Autorità.

**informativo diretto tra l'impresa di trasporto e il cliente finale**, che consentirebbe di reperire direttamente dall'utente finale le dichiarazioni più aggiornate sull'utilizzo del gas, in ottica di una riduzione dei tempi di comunicazione e di tutela della sicurezza del sistema.

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

Con riferimento agli utenti direttamente allacciati alla rete di trasporto, nel DCO si prospetta l'eliminazione della facoltà di organizzare ed attivare autonomamente il servizio alternativo di trasporto del gas naturale tramite carro bombolaio. In linea di massima, la proposta non sembra presentare criticità e non ci vedrebbe contrari. Tuttavia, sarebbe opportuno precisare più nel dettaglio se la disposizione si dovrà applicare a qualsiasi tipologia di intervento.

Per quanto riguarda i punti di riconsegna interconnessi con gli impianti di distribuzione, Edison **condivide la proposta di ARERA di prevedere il riconoscimento diretto da parte dell'impresa di trasporto all'impresa di distribuzione** degli oneri connessi all'attivazione del servizio alternativo tramite carro bombolaio, nei casi in cui sia stata quest'ultima ad attivarlo. Tale riassetto nel processo di allocazione dei costi, consentirebbe di semplificare le modalità in essere di attribuzione dei costi del servizio, nei confronti degli utenti del servizio di distribuzione.

Per i casi di interruzioni dovute a cause di forza maggiore, **è condivisibile la proposta di istituire un fondo dedicato presso la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali**, destinato ai gettiti relativi al servizio alternativo di fornitura. A tal proposito, sarebbe opportuno precisare quali siano le tipologie di interruzioni del servizio a causa di eventi eccezionali oltre gli standard di qualità stabiliti.

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

Le proposte contenute nel DCO volte a ridurre i tempi previsti per standard specifici, come il numero massimo di interruzione della capacità, a seguito di interventi manutentivi, non possono che trovarci favorevoli, nell'ottica di **tutelare maggiormente l'utente del trasporto**.

Come ulteriore considerazione, riteniamo importante che, nei casi di **interruzioni programmate sulla rete di trasporto**, sia assicurata all'utente, in particolare quello termoelettrico, una **maggiore flessibilità nella richiesta di riprogrammazione di tali interventi**. Sebbene la regolazione vigente non preveda la possibilità di effettuare gli interventi di manutenzione in giorni diversi da quelli lavorativi, sarebbe preferibile poter (ri)programmare i fermi produzione in periodi meno impattanti per la produzione termoelettrica, eventualmente prevedendo la possibilità di effettuare tali interventi durante le ore notturne e/o nei giorni festivi, al limite riconoscendo all'impresa di trasporto i maggiori oneri sostenuti per l'intervento.

***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.***

Sempre in materia di continuità del servizio di trasporto, Edison **apprezza gli orientamenti dell'Autorità relativamente alla pressione del gas presso i punti di riconsegna** della rete di trasporto, finalizzati al monitoraggio più efficace dei valori minimi effettivamente rilevati, su base oraria. Infatti, la riduzione della soglia attuale di capacità rappresenta senz'altro uno stimolo al miglioramento della prestazione del servizio di trasporto: modificando il valore minimo della capacità, ad un valore inferiore a 100.000 Smc/giorno, è possibile **ricomprendere un maggior numero di utenze** e, pertanto, **ampliare lo spettro di monitoraggio**.

Tuttavia, oltre alle opportune revisioni delle disposizioni in materia di continuità, ci preme evidenziare l'importanza delle **specifiche di pressione minima contrattuale garantita dall'impresa di trasporto in riconsegna, con particolare riferimento alle utenze termoelettriche direttamente collegate alla rete di trasporto**.

Ai fini del funzionamento di tali impianti, infatti, sono determinanti le prestazioni garantite dall'impresa di trasporto in termine di pressione al punto di riconsegna.

Come noto, i valori minimi di pressione garantiti dall'impresa di trasporto<sup>2</sup> non tengono conto della tipologia di utente sotteso e, pertanto, possono essere inferiori alla soglia necessaria a garantire nel tempo il corretto funzionamento degli impianti termoelettrici allacciati al punto. Pur riconoscendo l'impegno dell'impresa di trasporto ad esercire valori effettivi di pressione superiori alla minima prevista, di fatto non vi è sufficiente garanzia del loro rispetto, oltre al fatto che sensibili variazioni del livello di pressione possono determinare conseguenze significative nelle attività di generazione elettrica, fino a causarne anche l'interruzione, con **rilevanti impatti gestionali ed economici**.

Stante l'importanza del livello di pressione minima garantita contrattualmente, sarebbe auspicabile che gli utenti termoelettrici potessero avere **sufficiente garanzia di adeguati livelli di pressione**, mediante debita formalizzazione degli impegni contrattuali da parte del trasportatore.

***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.***

Con riferimento allo standard "tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità", in generale concordiamo col ritenere che l'utilizzo di portali informatici per le attività legate al trasferimento di capacità tra utenti, consenta di avere un controllo dei dati di richiesta inseriti e, conseguentemente, un feedback *real time* circa la correttezza della stessa.

Tuttavia, non siamo favorevoli alla eliminazione dello standard, in considerazione dei seguenti aspetti:

- Sono ancora pochi i gestori della rete di trasporto che dispongono di un portale informatico dedicato ad attività rilevanti, quali l'inserimento e la gestione delle richieste di trasferimento della capacità di trasporto;

---

<sup>2</sup> Ai sensi del vigente codice di rete, l'impresa di trasporto pubblica, prima del processo annuale di conferimento di capacità, i livelli di pressione minima contrattuale di riconsegna, validi per un anno termico presso ciascun Punto di Riconsegna. L'impresa di trasporto si impegna a rendere disponibile, presso i suddetti Punti di Riconsegna, il gas ad una pressione non inferiore alla pressione minima contrattuale pubblicata.

- È possibile il verificarsi di casi di indisponibilità dell'applicativo, per cui si potrebbero rendere necessarie soluzioni alternative per il trasferimento di capacità tra utenti;
- Le eventuali modifiche alla regolazione, introdotte a seguito del richiamato documento per la consultazione 114/2018/R/GAS in tema di revisione dei conferimenti, riguarderebbero solo la capacità di trasporto relativa ai *city gate* e ai relativi punti di uscita e, pertanto, rimarrebbero ancora in essere gli scambi di capacità relativi alle utenze dirette.

Ciò detto, propendiamo per il mantenimento delle attuali disposizioni con identica applicazione per tutti i gestori del servizio di trasporto, compresi quelli che dispongono di una piattaforma informatica per l'inserimento e la gestione dei dati degli utenti.

In relazione all'introduzione di uno o più standard specifici relativi al "*tempo di ripristino di un applicativo informatico a seguito di un malfunzionamento*", riteniamo che tale orientamento possa rappresentare uno stimolo all'efficienza dell'impresa di trasporto nel dare seguito alle richieste degli utenti e nel miglioramento generale del servizio fornito dall'impresa di trasporto, in considerazione del fatto che il funzionamento dei sistemi informativi è di fondamentale rilevanza per l'operatività degli utenti.

Tuttavia, ai fini della corretta formulazione dello standard più appropriato, riteniamo opportuna una **ridefinizione degli indicatori ad oggi previsti per i casi di malfunzionamento**<sup>3</sup>.

In generale, riteniamo che la scelta dell'indicatore corretto andrebbe calibrata sul tipo di attività svolta dal portale. Per questo motivo, riteniamo opportuna una **differenziazione per processo**, distinguendo tra:

- le attività svolte *ex-ante* (cioè prima della delivery del gas), caratterizzate spesso da scadenze stringenti, e
- le attività svolte *ex-post* (cioè svolte a valle della delivery del gas), per loro natura meno impattanti.

Per le attività svolte *ex-ante* (tra cui, ad esempio, le nomine e il *booking* di capacità) l'indicatore della durata, in termini di ore consecutive di disservizio, non sempre rappresenta una corretta *proxy* della qualità del servizio reso. Ad esempio, per le attività di programmazione dei flussi su più cicli, attraverso il portale "Logistica Gas", è sufficiente un'ora di interruzione per classificare un malfunzionamento come "lungo" per cui si rendono necessari indicatori di tempo più stringenti. Inoltre, suggeriamo l'articolazione di indicatori più complessi, che tengano conto anche di altri aspetti rappresentativi della qualità del servizio

---

<sup>3</sup> Ai sensi dell'articolo 29 della RQTG.

reso dalle imprese di trasporto (ad es.: il numero di casi di malfunzionamento avvenuti a ridosso di scadenze definite dal codice di rete).

Per le attività svolte *ex-post* (tra cui, ad esempio, il controllo della reportistica disponibile), invece, riteniamo adeguata la regolazione vigente.

***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.***

Come anticipato nelle considerazioni di carattere generale, Edison accoglie con favore la direzione intrapresa dall'Autorità in materia di qualità del servizio di trasporto: per perseguire il raggiungimento di un elevato standard qualitativo nel servizio di trasporto non è possibile prescindere dalla definizione di obiettivi sfidanti.

Con riferimento all'introduzione di uno standard specifico per le richieste di revisione della contabilità del gas trasportato relative a sessioni di aggiustamento nelle procedure di *settlement*, la proposta dell'Autorità ci vede favorevoli, stante la **rilevanza delle attività relative alle sessioni di aggiustamento**.

Con riferimento alla proposta di accorpate in un unico standard alcuni degli standard previgenti, **non siamo favorevoli all'inclusione dello standard relativo al "tempo di risposta motivata a richieste scritte relative all'attività di discatura dei punti di riconsegna"**, in quanto si tratta di un tema dagli impatti rilevanti in termini di esposizione per l'utente del servizio di trasporto. Infatti, la discatura, che già prevede un lungo iter per l'approvazione finale, è ad oggi uno strumento, a tutela dell'utente di trasporto, in grado di limitare i casi di morosità e, pertanto, ci sembra opportuno continuare a monitorare con uno standard *ad hoc* i tempi di evasione della richiesta relativa alla discatura. Inoltre, ai fini della qualità del servizio di trasporto,

sono previsti ad oggi 3 giorni lavorativi per il rispetto dello standard, ben superiori alla performance media osservata nel periodo di regolazione corrente (mediamente, meno di 1 giorno lavorativo). Per questi motivi, anche tenendo conto della generale riduzione prospettata per le tempistiche associate a tutti gli altri standard, non ci sembra una scelta efficace portare il tempo previsto a 5 giorni lavorativi.

Infine, con riferimento alla possibilità di introdurre uno **standard specifico relativo al “tempo di risposta motivata a reclami scritti”**, la **proposta di 30 giorni lavorativi ci sembra poco sfidante**, in virtù del fatto che i tempi delle azioni correttive poste in essere dall’impresa di trasporto dovrebbero essere ridotti, in coerenza con quanto previsto per l’indicatore relativo al “tempo di risposta motivata a richieste scritte relative al servizio di trasporto”. Inoltre, facendo un parallelismo con la regolazione della qualità commerciale di vendita, per cui è previsto uno standard di 30 giorni solari<sup>4</sup>, si può affermare che le richieste mediante reclami scritti inerenti al servizio di trasporto potrebbero essere gestite in tempi inferiori, per la natura stessa delle richieste e per la ridotta numerosità degli utenti di trasporto.

<b><i>S 11. Osservazioni in merito alle proposte di modifica della regolazione della qualità commerciale del servizio.</i></b>
--

In relazione all’obbligo per l’impresa di trasporto di comunicare agli utenti del servizio di trasporto e agli operatori di rete interconnessi (TSO e DSO) il **piano mensile degli interventi di manutenzione programmata, concordiamo con il mantenimento di tale disposizione.**

Stante l’importanza dei potenziali impatti economici derivanti da interventi manutentivi sulla rete di trasporto, auspichiamo, in futuro, che **tutte le informazioni sulle manutenzioni siano più fruibili e facilmente identificabili dall’utente**. Pertanto, siamo d’accordo con la proposta di ARERA di prevedere **un’unica sezione ad hoc**, all’interno del sito internet dell’impresa di trasporto, anche per rendere più facilmente monitorabili gli interventi di manutenzione presso i principali *interconnection points*.

<b><i>S 12. Osservazioni sull’ambito di applicazione dei progetti e delle tecnologie selezionate.</i></b>
---

---

<sup>4</sup> Ai sensi dell’Articolo 15 del TIQV (standard specifico dal 2019).



Si condividono in linea generale le proposte dell'Autorità. Si ritiene opportuno dare priorità a progetti che possano valorizzare nel più breve termine i benefici della decarbonizzazione, quali ad esempio i progetti di produzione di biometano da FORSU/fanghi/biomasse agricole, che può essere immesso in rete senza effettuare interventi significativi sull'infrastruttura di trasporto esistente. Sono infatti evidenti i vantaggi alla sostenibilità ambientale che deriverebbe da un suo utilizzo come carburante per autotrazione.

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

No, non si individuano ulteriori fonti o tecnologie da considerare.

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

Si condivide la possibilità di promuovere la creazione 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.***

Si ritiene opportuno che siano incentivati i progetti realizzati da operatori integrati lungo l'intera filiera, che, in quanto tali, ne garantirebbero una gestione economicamente efficiente e maggiormente sostenibile.