

DCO 420/2018/R/GAS

***Qualità e Innovazione del servizio di
trasporto del gas naturale per il quinto
periodo di regolazione
Inquadramento generale e linee di intervento***

Osservazioni e proposte ANIGAS

Milano, 21 settembre 2018

Premessa

Anigas presenta le proprie osservazioni e proposte al DCO 420/2018/R/gas (DCO) con cui l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (Autorità) ha illustrato i propri orientamenti generali in materia di sicurezza, continuità e qualità commerciale del servizio di trasporto del gas naturale per il V periodo di regolazione – 5PRT (decorrenza 2020), nonché le proprie linee di intervento relative all'introduzione di progetti pilota di carattere sperimentale al fine di valutare eventuali utilizzi innovativi delle infrastrutture gas esistenti a supporto dei processi di miglioramento della sostenibilità del sistema energetico.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

In termini generali, Anigas condivide gli orientamenti e linee di intervento proposte nel DCO in quanto sembrerebbero essere migliorativi rispetto all'attuale regolazione.

Con riferimento alla sicurezza del servizio di trasporto e in particolare al tema odorizzazione del gas riconsegnato per usi domestici e similari, anche se combinato con usi tecnologici, ai clienti direttamente allacciati alla rete, si ritiene urgente un'armonizzazione tra l'attuale quadro regolatorio di cui all'articolo 5 della RQTG e quanto recentemente disposto dal decreto ministeriale 18 maggio 2018 (Decreto) in termini di obblighi di responsabilità e flussi informativi tra i diversi soggetti coinvolti. In particolare, in tema di:

- *responsabilità*: il Decreto pone in capo al datore di lavoro (cliente finale direttamente allacciato alla rete di trasporto del gas) l'onere di garantire tale uso del gas in condizioni di sicurezza con la facoltà di avvalersi del supporto dell'impresa di trasporto la quale odorizzerà tutto il gas riconsegnato, mentre la regolazione vigente prevede che sia l'impresa di trasporto responsabile dell'odorizzazione.
- *Flussi informativi*: il Decreto prevede che sia il Trasportatore a rivolgersi direttamente al cliente finale, senza il tramite dell'Utente del Trasporto. L'attuale regolazione prevede invece che la responsabilità di informare il cliente finale riguardo le informazioni e le dichiarazioni (categoria d'uso prevista dal Settlement Gas) da fornire al Trasportatore sia in capo agli utenti della rete di trasporto, i quali sono inoltre gli unici responsabili di eventuali conseguenze dannose verificatesi nei confronti dei propri clienti finali o di qualunque altro terzo, nonché nei confronti del Trasportatore, a causa della mancata, ritardata, errata, incompleta o non aggiornata comunicazione.

Ciò genera incertezza che rischia sia di confondere il cliente finale, sia di creare disallineamenti tra i dati in possesso dei diversi soggetti coinvolti, a discapito della sicurezza. Anigas auspica un coordinamento tra le disposizioni sopra richiamate, al fine di chiarire in modo univoco che, in coerenza con quanto contenuto nel Decreto, ruoli e responsabilità in tema di odorizzazione sono esclusivamente in capo ai Clienti Finali direttamente allacciati alla rete di trasporto e all'impresa di trasporto. Sono pertanto esclusi da ogni coinvolgimento gli *shipper* e i venditori sui quali non ricadono le responsabilità di odorizzazione e di gestione dei flussi informativi relativi alla categoria d'uso dei clienti finali.

Per quanto concerne la qualità commerciale del servizio di trasporto, con riferimento al mancato rispetto dei livelli specifici, indipendentemente dal pagamento dell'eventuale indennizzo, si evidenzia la necessità che le tempistiche previste siano coerenti con gli obblighi informativi in capo agli utenti della rete.

Relativamente agli utilizzi innovativi delle reti gas proposti con il DCO in relazione alla infrastruttura di trasporto, va premesso che Anigas accoglie con favore le iniziative finalizzate a sviluppare nuovi impieghi e utilizzi del gas.

Il gas naturale rappresenta una risorsa strategica per il nostro Paese, ha oggi una posizione centrale nel soddisfacimento del fabbisogno energetico e questo grazie alla sua versatilità, al suo ridotto impatto ambientale rispetto alle altre fonti tradizionali_ e ancor di più grazie a una infrastruttura di rete ampiamente diffusa. Oggi, alla luce delle prospettive del settore energetico, il gas naturale è, peraltro, chiamato a rinnovarsi per rendere sempre più efficace il suo contributo nel percorso verso la decarbonizzazione. L'utilizzo dell'infrastruttura gas con questa prospettiva presenta un valore aggiunto rilevante, specialmente nell'ottica di una analisi costi benefici, in quanto sfrutta la rete esistente per il vettoriamento di nuove risorse a basso impatto ambientale, come il biometano, l'idrogeno e il gas di sintesi. Lo sviluppo di nuove tecnologie (come ad es. il power to gas, oggi ancora sperimentale) rappresenta un importante segnale da coltivare affinché il sistema evolva verso un approccio sinergico, e non più settoriale, fondato sulla cooperazione tra i vari vettori energetici e, con riferimento al gas naturale, verso una partnership con le fonti rinnovabili.

Alla luce di queste considerazioni, Anigas accoglie quindi con favore le previsioni contenute nel DCO allo scopo di introdurre meccanismi per promuovere, in un'ottica sperimentale, utilizzi innovativi delle **reti del gas** e lo sviluppo di tecnologie innovative per l'integrazione dei "green gas" nelle **reti del gas** esistenti.

Al tempo stesso, Anigas evidenzia l'opportunità di trattare tali temi in un contesto *ad hoc*, separato dalla qualità del servizio di trasporto del gas e con una prospettiva più ampia e approfondita che prenda in considerazione i possibili sviluppi innovativi del sistema gas nel suo complesso e, quindi, non solo con riferimento alla rete di trasporto ma anche in relazione alla rete di distribuzione, infrastruttura anch'essa fondamentale per garantire una maggiore diffusione e valorizzazione, in ottica di decarbonizzazione, delle fonti rinnovabili nel sistema energetico italiano, ad esempio come veicolo di trasporto e/o stoccaggio del biometano e degli altri gas rinnovabili.

A questo proposito, il gestore della rete di trasporto dovrebbe essere indirizzato a recepire sulle proprie reti le produzioni di “*green gas*” originate dall'immissione nelle reti di distribuzione dagli impianti di produzione che, a valle di un'analisi costi-benefici, risultino più facilmente ed economicamente connettabili a tali reti e che non trovino, nel bacino di clienti finali servito da tali impianti di distribuzione, una capacità di assorbimento sufficiente con conseguente limite alla produzione di gas rinnovabile.

Dall'esperienza maturata lato distribuzione in relazione alle richieste/manifestazioni di interesse ricevute dalle imprese relativamente a potenziali richieste di connessione alla rete di distribuzione di impianti di produzione di biometano, è emerso, infatti, che uno degli elementi che più smorza l'interesse dei potenziali produttori è l'impossibilità e/o il rischio di non poter immettere per intero in rete la propria produzione, a causa dei limiti derivanti da una capacità di assorbimento, rispetto alla portata producibile, vincolata alle dinamiche di prelievo dell'utenza che insiste su tali reti (prive come noto - per la distribuzione - di significative capacità di stoccaggio e con un line pack molto limitato per effetto delle contenute pressioni di esercizio). Per ovviare a tali limiti, è in fase di studio l'applicazione alle reti di distribuzione del gas naturale di apparecchiature (le c.d. cabine BI-REMI¹) che permettano, in ottica innovativa, di far evolvere la rete di distribuzione da mera infrastruttura per il recapito di energia ai clienti finali a strumento evoluto di captazione del gas (rinnovabile e non) e rilancio sulla rete di trasporto nazionale (*reverse flow* fisico dalla rete di distribuzione alla rete di trasporto).

Tale innovazione potrebbe costituire una soluzione particolarmente efficiente in contesti dove gli impianti di produzione di gas rinnovabile (biometano, ma anche *power-to-gas* e idrogeno) sono situati in una posizione distante geograficamente dalla rete nazionale/regionale di trasporto.

¹ Si tratta di apparecchiature in fase di studio e/o primi impieghi anche da parte di importanti produttori di apparecchiature (che ne parlano - appunto - in termini di c.d. “cabine bi-Remi”) e anche in altri Paesi.

L'immissione dei gas rinnovabili sulla rete di distribuzione (con eventuale rilancio delle eccedenze di produzione sulla rete di trasporto) garantirebbe, inoltre, ai produttori minori costi di compressione del gas rispetto all'immissione diretta nella rete di trasporto ed, a maggior ragione, rispetto a soluzioni - quali quella ipotizzata al paragrafo 6.10 del presente DCO - che implicano l'utilizzo di carri bombolai e/o veicoli cisterna (soluzioni, queste, caratterizzate anche da maggiori esternalità negative in termini di rischi per la sicurezza, aumento del traffico veicolare e relativo incremento delle emissioni di inquinanti a livello locale).

OSSERVAZIONI PUNTUALI AI SINGOLI SPUNTI DI CONSULTAZIONE

Obiettivi generali di intervento dell'Autorità

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

Anigas condivide gli obiettivi generali dell'intervento dell'Autorità volti a rafforzare le disposizioni in materia di sicurezza del servizio, aggiornare le disposizioni in materia di continuità del servizio, nonché semplificare la disciplina della qualità commerciale

Con riferimento all'innovazione del servizio di trasporto e agli utilizzi innovativi delle infrastrutture del gas a supporto della decarbonizzazione e dell'integrazione delle fonti rinnovabili nelle infrastrutture esistenti, pur condividendo in linea generale gli obiettivi specifici illustrati dall'Autorità, si ritiene opportuno trattare tali temi in modo separato dalla qualità del servizio di trasporto del gas naturale.

Anigas ritiene infatti necessario prevedere approfondimenti specifici finalizzati alla promozione e sviluppo degli utilizzi innovativi delle reti del gas nel loro complesso, sia con riferimento alle reti di trasporto che a quelle di distribuzione del gas naturale.

Parte III – sicurezza e continuità del servizio di trasporto

Sicurezza del servizio

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

Si condividono gli orientamenti e le proposte in tema di sorveglianza e ispezione della rete e in tema di obblighi di registrazione e comunicazione.

Per quanto concerne l'odorizzazione del gas per i clienti finali direttamente allacciati alla rete di trasporto, si rimanda alle Osservazioni di Carattere Generale.

Continuità del servizio

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

Anigas condivide il principio che non solo l'organizzazione, ma anche la gestione del servizio di trasporto alternativo tramite carro bombolaio ricada operativamente sul gestore della rete di trasporto su cui ha origine l'interruzione.

Nel caso di punti di riconsegna della rete di trasporto interconnessi con gli impianti di distribuzione (*city gate*), si evidenzia che attualmente - anche nel caso di adesione alla *Procedura Servizio alternativo fornitura gas*, la gestione operativa (chiamare il carrista, fissare ora e luogo dell'intervento, allacciare il carro bombolaio al *city gate*, pagare le fatture del carrista e della materia prima, ribaltare i costi del servizio agli utenti e all'impresa di trasporto per gli importi di rispettiva competenza) è interamente in capo alle imprese di distribuzione.

Pertanto, quanto proposto dall'Autorità al punto 10.6 lettera a) del DCO risulta essere innovativo e migliorativo rispetto alla prassi attuale e dunque condivisibile.

Nei casi in cui la conformazione della rete di trasporto non consenta di collegare il carro bombolaio a monte del *city gate*, in attesa che il gestore di rete adegui – in tempi congrui – la configurazione impiantistica della rete di trasporto in modo da poter gestire autonomamente il servizio alternativo di fornitura, sarà necessario il coinvolgimento dell'impresa di distribuzione – titolare dell'impianto – per il collegamento del carro bombolaio a valle del punto di riconsegna della rete di trasporto e dovrà essere implementato un coordinamento tra impresa di trasporto e impresa di distribuzione al fine di garantire la sicurezza delle operazioni e del personale (dell'impresa di trasporto) che opererà sugli impianti (dell'impresa di distribuzione).

Nel caso di clienti direttamente allacciati alla rete di trasporto, si valuta positivamente la proposta di attribuire alla sola impresa di trasporto la responsabilità di organizzare, attivare e gestire il servizio alternativo tramite carro bombolaio. Tale proposta sembrerebbe far venire meno l'attuale facoltà dei clienti di aderire, per il tramite degli utenti, alla *Procedura Servizio alternativo fornitura gas* oppure provvedere autonomamente alla predisposizione del servizio. Se abbiamo inteso bene la proposta dell'Autorità, qualora il cliente fosse interessato al servizio alternativo tramite carro bombolaio, non avrebbe alternativa a richiederne l'attivazione all'impresa di trasporto.

Per questo motivo:

- si evidenzia la necessità che i fornitori del servizio alternativo vengano selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica – così come proposto da Snam nella proposta di modifica del proprio codice n.53 dello scorso luglio. Ciò garantirebbe un livello di concorrenza tale da efficientare i relativi oneri a beneficio del sistema;
- si ritiene corretto prevedere un fondo presso la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA), destinato alla copertura economica degli oneri sostenuti dalle imprese di trasporto e distribuzione, nei casi in cui si siano registrate interruzioni del servizio oltre gli standard di qualità stabiliti a causa di condizioni o eventi eccezionali, in analogia con il Fondo eventi eccezionali attivo nel settore elettrico, e in tutti i casi in cui l'interruzione è senza preavviso e, per tale motivo, il Trasportatore non ha modo di richiedere preventivamente al cliente se è interessato al servizio sostitutivo o meno.

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

S5. Osservazioni in merito a ulteriori criteri di regolazione della continuità del servizio, con particolare riferimento alla riduzione della soglia di capacità dei PdR per cui l'impresa di trasporto è tenuta a monitorare la pressione minima contrattuale e alla revisione del sistema di indennizzi automatici per la continuità del servizio

Si condivide.

Parte IV – Qualità commerciale del servizio di trasporto

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

In termini generali, il fatto che le prestazioni siano state svolte in un tempo inferiore rispetto ai tempi massimi previsti dalla regolazione non è sinonimo di garanzia per il futuro.

Pertanto, considerata la rilevanza che la capacità riveste per il servizio di trasporto, si ritiene maggiormente tutelante mantenere lo standard inerente al tempo di comunicazione agli utenti di documentazione irricevibile per il trasferimento di capacità. Inoltre, si evidenzia che le proposte di revisione relative all'assegnazione automatica della capacità riguardano solamente il conferimento della capacità di trasporto ai city gate.

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

Si condivide l'introduzione di uno o più standard relativi ai tempi di ripristino degli applicativi informatici il cui malfunzionamento ha impatti economici sull'utente del trasporto, sia per la tipologia del servizio fornito dall'applicativo che per la tempistica del malfunzionamento (a ridosso delle scadenze di caricamento previste).

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

Si condividono le modifiche proposte degli standard sui tempi di risposta alle richieste scritte pervenute al trasportatore.

Anigas rileva che nel DCO viene proposta l'introduzione di un nuovo standard specifico per le richieste pervenute al trasportatore in esito alle sessioni di aggiustamento (*settlement*). A tal proposito, si evidenzia che le tempistiche a disposizione degli Utenti per comunicare al trasportatore le richieste di rettifica dei valori nell'ambito del *settlement* dovranno essere fissate in modo congruo, anche tenuto conto dell'esperienza maturata nei processi di aggiustamento di quest'anno.

S9. Si concorda, in particolare, con l'introduzione di uno standard relativo al tempo di risposta motivata a richieste scritte, in cui confluirebbero anche le richieste relative all'attività di discatura dei punti di riconsegna e le richieste relative alla riprogrammazione degli interventi manutentivi? Motivare la risposta.

Si condivide.

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

Si condivide.

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

Si condivide quanto proposto nel DCO circa la pubblicazione del piano mensile degli interventi di manutenzione programmata in un'un'apposita sezione del sito internet dell'impresa di trasporto.

Si evidenzia, inoltre, che le richieste di riprogrammazione degli interventi per cause non riconducibili al cliente finale (ad esempio, nel caso di una centrale termoelettrica, coinvolta in un intervento manutentivo da tempo pianificato, che all'ultimo momento viene selezionata da Terna come essenziale per garantire l'esercizio in sicurezza della rete elettrica) dovrebbero essere sempre consentite, anche qualora non pervengano entro le tempistiche previste dal Trasportatore, e i relativi eventuali costi ed oneri sostenuti per lo spostamento dell'intervento non dovrebbero essere a carico del cliente finale stesso, né all'Utente.

Parte V – Verso utilizzi delle infrastrutture Gas

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

In aggiunta a quanto già espresso nelle *Osservazioni di carattere generale* in tema di decarbonizzazione e valorizzazione delle fonti rinnovabili relativamente alle tecnologie indicate nel DCO (biogas e biometano, *power-to-gas*, *power-to-hydrogen*, paragrafi da 16.4 a 16.8 del DCO), si ritiene in particolare, con riferimento al *power-to-hydrogen*, che andrebbe massimizzata la capacità di assorbimento dell'idrogeno nelle reti del gas. Una volta effettuate le dovute verifiche tecniche e di sicurezza, si auspica che il limite di accettabilità - attualmente definito soltanto nel rapporto tecnico UNI/TR 11537:2016 - pari a 0,5% possa essere innalzato, anche in analogia alle sperimentazioni attualmente in corso in altri Paesi europei nei quali sono autorizzate percentuali più elevate.

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

Non si formulano ulteriori osservazioni rispetto a quanto già evidenziato su fonti e tecnologie innovative.

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

Richiamando quanto già espresso nelle *Osservazioni di carattere generale*, si ritiene che la proposta di promuovere la realizzazione di uno o più *hub* sulle reti di trasporto gas - in cui far confluire, attraverso l'eventuale impiego di carri bombolai e/o veicoli-cisterna, il gas prodotto da fonti rinnovabili esistenti - debba essere valutata nel contesto di una più ampia riflessione circa gli utilizzi innovativi delle reti di gas intese nel loro complesso. Relativamente a ciascun impianto di produzione di gas rinnovabile, la regolazione, a valle di una specifica analisi costi benefici, dovrebbe indirizzare i produttori e i gestori di rete verso la modalità di immissione in rete (di trasporto o di distribuzione, con l'eventuale rilancio sulla rete di trasporto, qualora vi sia un eccesso di produzione rispetto alla capacità assorbibile dall'impianto di distribuzione) più efficiente. Andrebbe, in ogni caso minimizzato il ricorso al trasporto tramite carro bombolaio e veicolo cisterna (circoscrivendolo, ad esempio, ai casi di alimentazione delle stazioni di rifornimento di gas per autotrazione, qualora l'allaccio alla rete del gas non rappresenti una soluzione più efficiente) per limitare gli impatti in termini di sicurezza, aumento del traffico veicolare e relativo incremento delle emissioni di inquinanti a livello locale.

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

Si rimanda alle osservazioni generali.