

Roma, 1° dicembre 2022

CONTRIBUTO ASSOCOSTIERI

AUDIZIONE ARERA

"CRISI ENERGIA: PROSPETTIVE E PROPOSTE SETTORIALI"

30 NOVEMBRE 2022

Chi siamo

ASSOCOSTIERI è l'associazione di categoria, aderente a Confcommercio e Confrtrasporto, che rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica, composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dai depositi di GNL cosiddetti *small scale* e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'associazione gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

La nostra rappresentanza, ampiamente variegata e diversificata, si riferisce nell'ambito della distribuzione primaria, rappresentando i depositi fiscali costieri di prodotti energetici, infrastrutture strategiche ai sensi degli artt. 57 e 57-bis della legge 35/2012, indispensabili per lo stoccaggio e distribuzione dei prodotti petroliferi e nel settore del GNL alle infrastrutture ed insediamenti strategici ai sensi degli artt. 9 e 10 del D.Lgs 257/2016.

La logistica energetica riveste un ruolo particolarmente importante per l'Italia, caratterizzata da un forte dipendenza dalle importazioni, che garantiscono oltre il 94% dei fabbisogni nazionali.

Un sistema di infrastrutture energetiche efficiente e resiliente è essenziale per la competitività del Sistema Paese. Considerando le trasformazioni imposte dalla transizione ecologica, tale competitività è fortemente legata alla progressiva riconversione delle infrastrutture energetiche. A riguardo ASSOCOSTIERI vuole sottolineare che è necessario dare un giusto peso ai diversi vettori energetici, che dovranno coesistere nella fase di transizione: i carburanti del futuro, quali l'idrogeno, gli e-fuels ed i biocarburanti, i carburanti di transizione, quali il GNL/GNC ed il GPL, e i carburanti fossili tradizionali, quali benzina e gasolio, che dovranno continuare a sostenere una quota maggioritaria ancora per molto tempo. Se è importante adeguare la normativa per accogliere gli sviluppi tecnologici sull'idrogeno, è ancora più importante valorizzare il lavoro già realizzato sui biocombustibili, in particolare sul biometano, il cui ruolo è destinato a crescere di importanza, e sui carburanti alternativi, che si giovano di soluzioni *drop-in* per una progressiva conversione alle FER.

La recente crisi energetica ha inoltre evidenziato l'importanza per il Paese di un sistema di scorte strategiche e di stoccaggi, volto ad assicurare la sicurezza degli approvvigionamenti e quella necessaria ridondanza che può consentire una riduzione dei prezzi, in particolare per il settore del gas. ASSOCOSTIERI evidenzia come il settore del GNL, in particolare i grandi impianti di rigassificazione, siano stati chiamati nella fase contingente a massimizzare i quantitativi di prodotto importato, con l'evidente imperativo di accedere a fonti energetiche alternative al gas naturale importato dalla Federazione Russa, e che si trovano quindi in difficoltà nell'offrire servizi di *peak-shaving* e di stoccaggio di sicurezza. Occorrerà valutare le possibilità del sistema una volta trascorsa la fase emergenziale, e dopo che saranno entrati in piena operatività i nuovi terminali di rigassificazione previsti.

In prospettiva, occorrerà avviare delle riflessioni su come il sistema dei rigassificatori e degli stoccaggi di GNL che siano in grado di fornire gas alla rete possano essere usati per tale funzione.

1. Virtual Liquefaction e garanzie di origine

Le garanzie di origine (GO) del biometano sono certificazioni che attestano l'origine rinnovabile del gas naturale. La disciplina delle garanzie di origine del biometano (GO), prevista dal decreto legislativo 199/2021 (recepimento RED II) e dal decreto 15 settembre 2022 (decreto biometano), che dovrà essere perfezionata con l'emissione di un decreto ministeriale dedicato, e andrà ad affiancarsi al meccanismo ormai consolidato delle GO energia elettrica.

La corretta implementazione delle GO permetterà, in particolare, di consentire una diffusione del bio-GNL nel settore dei trasporti che prescindendo dalla disponibilità di una connessione fisica tra uno o più impianti di produzione di biometano e un impianto di liquefazione. Il meccanismo, chiamato *Virtual Liquefaction*, potrà permettere di impiegare i terminali di rigassificazione, i depositi costieri di GNL e gli impianti di liquefazione di gas naturale connessi alla rete di fornire bio-GNL agli utenti finali.

A riguardo si ricorda che il 24 ottobre 2022 è stata avviata la procedura di consultazione del codice di rigassificazione del Terminale di rigassificazione di OLT Offshore LNG Toscana, che propone di modificare il Servizio di *Virtual Liquefaction*, già implementato presso il terminale ed orientato al solo gas naturale fossile, introducendo la possibilità di ritirare GNL che venga automaticamente identificato come bio-GNL, a fronte dell'esibizione di adeguate garanzie di origine da parte del cliente del Servizio di *Virtual Liquefaction*. JR

ARERA ha ricompreso nel proprio Quadro Strategico 2022-2025 (linea di intervento e) dell'Obiettivo Strategico OS.22) una previsione di sviluppo delle Garanzie di Origine per l'idrogeno e altri gas rinnovabili: ASSOCOSTIERI raccomanda che l'Autorità possa favorire una implementazione la più flessibile, permettendo un agevole trasferimento dei titoli che garantiscono la natura rinnovabile dei prodotti, e di conseguenza favorendo il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

2. Reverse flow sulla rete di distribuzione di gas naturale

A misura che i settori del biometano e del GNL assumono maggiore importanza si vanno ad evidenziare alcune problematiche che riteniamo meritevoli di ulteriore attenzione. In particolare, le immissioni nella rete di distribuzione del gas naturale di quantitativi di biometano, in particolare in aree rurali caratterizzate da un basso livello di domanda, possono eccedere la capacità di assorbimento della rete. Di conseguenza i produttori di biometano possono trovarsi nell'impossibilità di ottenere una connessione alla rete di distribuzione (rete



locale), e specie nel caso di piccoli impianti, posso trovare non attuabili le alternative, ovvero la connessione alla rete di trasmissione (rete nazionale), che elaborando quantità rilevanti può gestire le iniezioni di biometano, o la realizzazione di un impianto di liquefazione, che per i costi di installazione e di gestione non è indicato per basse producibilità, e che in ogni caso si giova di una connessione alla rete per gestire la variabilità insita in ogni produzione da biomassa.

Similmente, i depositi di GNL, che siano parte di terminali di rigassificazione o di liquefazione, oppure di depositi destinati agli impieghi finali del GNL nei settori dei trasporti ed industriali, si giovano di una connessione alle reti di distribuzione per una gestione economica e rispettosa dell'ambiente del boil-off-gas (BOG), ovvero dei quantitativi di gas naturale o biometano liquido che passano allo stato gassoso.

La necessità di un intervento è nota all'Autorità, che nel DCO 39/2020/R/gas ha indicato un percorso che prevede “progetti pilota finalizzati alla sperimentazione di soluzioni per la gestione ottimizzata e per nuovi utilizzi delle infrastrutture di trasporto e distribuzione del gas”, che comprendono lo sviluppo delle “reti bi-direzionali, in particolare attraverso la realizzazione di cabine bi-REMI, che permettono 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 (reverse flow fisico dalla rete di distribuzione alla rete di trasporto)”.

Dando seguito a tale orientamento ARERA ha proposto di includere tale tipologia di installazione nel programma di sperimentazione di progetti pilota finalizzati ad usi innovativi delle reti gas da ultimo disciplinato con la delibera 404/2022/R/gas. Peraltro, come riportato nel documento per la consultazione che ha preceduto tale provvedimento (DCO 250/2021), la valenza di tale soluzione, da attuare mediante l'installazione di una cabina bi-direzionale è stata riconosciuta anche in chiave di riduzione dell'emissione in atmosfera dei gas climalteranti, e quindi anche ai fini del recupero e convogliamento del gas evaporato a seguito di operazioni di stoccaggio e trasporto di GNL (cosiddetto Boil Off Gas, BOG). L'installazione di una cabina bi-REMI su una rete di distribuzione (o all'interconnessione tra una rete di distribuzione e quella di trasporto) diventa una soluzione che abilita la rete ad accogliere una pluralità di immissioni di gas, come auspicato anche dal Regolatore nella recente consultazione sulle regole per la connessione degli impianti di biometano – DCO 423/2022 – che in assenza di tale installazione necessiterebbero di altri sistemi, meno efficienti e ambientalmente più impattanti, per essere immesse nel sistema.

ASSOCOSTIERI rileva la piena corrispondenza della programmazione di ARERA con le esigenze del settore, e si limita a raccomandare una più rapida implementazione delle misure previste, che permetta una accelerazione dello sviluppo della produzione di biometano e della riconversione degli impianti biogas, in linea con gli indirizzi del decreto 15 settembre 2022 (decreto biometano), ed una gestione più funzionale dei quantitativi di boil-off-gas generati nei settori del GNL e del bio-GNL.



Occorre, pertanto, a nostro avviso, che ARERA anticipi, rispetto alle tempistiche previste per la sperimentazione sopra ricordata, la regolamentazione di tali practice, quantomeno dal punto di vista economico con riguardo alla copertura dei costi di capitale ed operativi dei gestori di rete, al fine di consentire agli operatori di procedere più speditamente alla predisposizione dei progetti, lasciando alla sperimentazione il compito di completare il quadro regolatorio per quanto attenga agli aspetti tecnico-gestionali.

3. Consegne multiple di bio-GNL tramite autocisterna criogenica

Il settore della produzione di biogas, che vede l'Italia leader a livello europeo, è chiamato a convertire una parte della produzione nella direzione del biometano e del bio-GNL. ASSOCOSTIERI segue tale evoluzione con grande interesse, in quanto sono ricompresi nella base associativa sia produttori di biocarburanti che stanno implementando impianti di liquefazione di biometano, sia operatori del settore del GNL che intendono convertire parte della propria rete logistica ai prodotti sostenibili.

A riguardo, ringraziamo l'Autorità per l'attenzione che ha voluto mostrare alle richieste di ASSOCOSTIERI relativamente ad un aumento della flessibilità di connessione e di distribuzione del prodotto.

In particolare, Assocostieri ha recentemente interessato l'Autorità ed il GSE in merito alla limitazione di cui all'articolo 61, comma 4, dell'Allegato A alla deliberazione 27/2019/R/GAS e ss.mm., che nell'interpretazione dell'Autorità avrebbe impedito la connessione di più impianti di produzione di biometano ad un unico impianto di liquefazione. La problematica è stata prontamente risolta con l'emissione della delibera 170/2022/R/GAS che prevede esplicitamente la possibilità di connettere diversi impianti di produzione di biometano ad un unico impianto di liquefazione.

Si rileva che permane l'obbligo di caricare i mezzi per il trasporto su strada del biometano in forma liquefatta presso un unico impianto di liquefazione e di scaricare scaricarne il contenuto in un unico punto. A riguardo ASSOCOSTIERI registra con favore l'orientamento di ARERA volto a permettere che il contenuto dei mezzi di trasporto di GNL possa venire scaricato in più punti, sotto determinate condizioni, come indicato nel Documento di Consultazione 423 del 16 settembre 2022, e raccomanda una celere definizione della problematica in tal senso.

4. Regolazione delle Comunità di Energia Rinnovabile

Le Comunità Energetiche Rinnovabili, previste dalla Direttiva Europea RED II (2018/2001/UE), sono raggruppamenti di cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni costituiti con lo scopo di produrre, scambiare e consumare energia da fonti rinnovabili.

ASSOCOSTIERI promuove lo sviluppo delle Comunità di Energia Rinnovabile in ambito portuale: lo sviluppo della logistica energetica portuale, nella direzione dei carburanti



alternativi e sostenibili, deve trovare una sinergia con l'autoproduzione e l'autoconsumo promossi dalle CER.

ASSOCOSTIERI accoglie con favore l'impegno profuso dall'Autorità nella definizione di un quadro regolatorio adeguato, e approva pienamente il metodo operativo stabilito con la delibera n.120/2022/R/EEL del 22 marzo 2022, che ha comportato l'avvio di diversi procedimenti per l'implementazione delle disposizioni previste dai decreti legislativi 199/2021 e 210/2021 in materia di autoconsumo, prevedendo adeguati momenti di confronto e consultazioni dedicate.

La recente emissione della delibera n.573/2022/r/eel del 15 novembre 2022 riguardo il TISSPC (testo integrato sistemi semplici di produzione e consumo) è il primo elemento del nuovo assetto, ed è atteso il prossimo aggiornamento del TISDC (testo integrato sistemi di distribuzione chiusi).

Rileviamo tuttavia che a distanza di 4 anni dall'emissione della RED II (Direttiva (UE) 2018/2001) il pieno recepimento non è ancora concluso, e che lo stesso d.lgs. 199/2021, recepimento della RED II, estende la disciplina transitoria fino alla definizione della disciplina definitiva (art.8 c.2). Il MASE ha recentemente avviato una consultazione relativa al DM incentivi CER, che si concluderà il 12 dicembre 2022. FR

Auspichiamo che anche l'Autorità possa ricoprire un ruolo di supporto e di stimolo nell'emissione dei provvedimenti necessari.

In particolare, rimaniamo in attesa del prossimo aggiornamento della regolazione transitoria (adottata con la deliberazione 318/2020/R/EEL).

Rileviamo inoltre che il Documento per la Consultazione 390/2022/r/eel, nell'esprimere una serie di proposte e di soluzioni che appaiono razionali e condivisibili, sembra introdurre alcune differenze interpretative con le Regole Tecniche del GSE (*GSE - Regole tecniche per l'accesso al servizio di valorizzazione e incentivazione dell'energia elettrica condivisa - 4 aprile 2022*), in particolare rispetto alle definizioni.

5. Conclusioni

Si presentano in sintesi le proposte di Assocostieri:

1. Virtual Liquefaction e garanzie di origine

Per consentire lo sviluppo della filiera del bio-GNL è necessario supportare il meccanismo della *Virtual Liquefaction* e affiancarlo al sistema delle GO biometano, in modo da consentire il prelievo di bio-GNL presso i rigassificatori, i depositi costieri, gli impianti di liquefazione e qualunque sito di stoccaggio, in modo flessibile.

ASSOCOSTIERI raccomanda tale orientamento venga sostenuto dall'Autorità e auspica che possa essere incluso negli aggiornamenti del Quadro Strategico 2022-2025.



2. Reverse flow sulla rete di distribuzione di gas naturale

Per consentire lo sviluppo della produzione di biometano e dei terminali GNL e bio-GNL le reti di distribuzione del gas naturale devono evolvere divenendo strumento evoluto di captazione del gas (rinnovabile e non) e rilancio sulla rete di trasporto, consentendo il *reverse flow* fisico dalla rete di distribuzione alla rete di trasporto.

3. Consegne multiple di bio-GNL tramite autocisterna criogenica

È necessario snellire ulteriormente le regole per la distribuzione del bio-GNL, consentendo alle autocisterne criogeniche di effettuare consegne in più punti di consegna

4. Regolazione delle Comunità di Energia Rinnovabile

È necessaria una accelerazione nell'emissione dei provvedimenti che andranno a regolare la disciplina definitiva delle CER e delle CER portuali.

ASSOCOSTIERI ringrazia per l'occasione di confronto e rimane a disposizione per offrire il proprio supporto nella attuale fase emergenziale.

L'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

ASSOCOSTIERI
Il Direttore Generale


Avv. Dario Soria