

Prot. N. 119u.2017

Calderara di Reno (BO), 31 luglio 2017

Invio via e-mail

Spett. le
**Autorità per l'Energia Elettrica il Gas
e il Sistema Idrico**
Direzione Infrastrutture
Piazza Cavour, 5 – 20121 Milano
infrastrutture@autorita.energia.it

OGGETTO: Osservazioni sul documento per la consultazione 484/2017/R/GAS – aggiornamento delle direttive per le connessioni degli impianti di produzione di biometano alle reti del gas naturale

In merito al documento in oggetto, riportiamo di seguito le osservazioni che la Scrivente, associazione di categoria che dal 1948 rappresenta i proprietari di stazioni di servizio che erogano metano per autotrazione e i trasportatori di CNG a mezzo carri bombolai, pone alla Vs. attenzione.

Spunto per la consultazione S2: osservazioni sul tema delle soluzioni rispetto alla differenziazione delle specifiche autotrazione e immissione in rete.

Premesso che:

1. l'importanza del tema trattato risulta per la scrivente strategica per il mantenimento dell'attuale attività dei punti vendita esistenti e per lo sviluppo dei nuovi;
2. dal 2013, con la prima emanazione del decreto interministeriale 5 dicembre 2013 "*Modalità di incentivazione del biometano immesso nella rete del gas naturale*", più volte sono risultati vani i tentativi di concretizzare l'uso di questa fonte energetica rinnovabile;
3. il biometano è incontrovertibilmente importante per la propria natura rinnovabile, ma dovrà ritagliarsi fette di mercato in una realtà oggi molto competitiva, per cui la sua effettiva penetrazione risulta di difficile previsione;
4. Snam Rete Gas nel corso di incontri in sedi istituzionali (CUNA e MiSE) ha più volte sostenuto che il limite di 20 mg/m³ di zolfo totale è già, di fatto, rispettato per tutto il gas di importazione. Resta pertanto escluso solo quello nazionale (8 - 10 Mld m³/anno).

Il documento di consultazione 484/2017/R/GAS pubblicato il 28 giugno u.s. prevede, al punto 6.9, che:

"Rispetto a tale aspetto la soluzione che appare più ragionevole, non essendo possibile prevedere restrizioni all'immissione in rete basandosi sulle specifiche per autotrazione, appare l'installazione di apparecchiature di purificazione presso le stazioni di servizio a valle del punto di riconsegna."

Il quadro che viene proposto nel sopracitato documento è quindi quello per cui, a fronte di potenziali e probabilmente limitate immissioni di biometano in rete, **tutte le stazioni di rifornimento** di metano per auto (a oggi pari a 1.192 impianti) devono essere modificate e potenziate in funzione di tali possibili immissioni future.

A prescindere dall'impatto tecnico/economico che tale provvedimento porterà, è lecito chiedersi: perché, se è vero che non è possibile imporre restrizioni all'immissione di biometano in rete, è viceversa possibile imporre (a fronte di tali immissioni) che tutti i punti vendita esistenti debbano per forza adeguarsi tecnicamente ed economicamente?

Il provvedimento appare a noi iniquo e spropositato, soprattutto se ricordiamo come gli standard imposti non siano mai stati giustificati con dati sperimentali e sulla cui reale opportunità, la Scrivente nutre diverse perplessità.

L'impressione è che si voglia semplicemente scaricare sulla parte più debole del "sistema gas naturale" un onere che nessuno vuole accollarsi.

Dopo anni passati a lottare per dare al metano per auto la stessa dignità degli altri carburanti e a combattere per eliminare tutti gli elementi che da sempre rendono la competizione con gli stessi sfavorevole, scopriamo improvvisamente, dopo 4 anni di frustrante attesa (dal 2013 ad oggi), di aver fatto un enorme passo indietro.

Quale stazione di servizio erogante benzina, gasolio, GPL è obbligata a effettuare controlli qualitativi sul carburante erogato? Nessuna.

Eppure questo è lo scenario che si prepara per il nostro settore.

Improvvisamente ci scopriamo più deboli, più complessi, più costosi, meno competitivi.

Nasceranno meno punti vendita perché saranno ancora più onerosi di quanto non lo siano già oggi. Gli imprenditori saranno meno propensi a impegnarsi, "perché erogare metano per auto è molto più complesso che erogare altri carburanti".

Chi oggi esercisce impianti con un venduto annuo inferiore ai 500.000 m³ potrebbe decidere di rinunciare e chiudere la propria attività, perché non redditizia.

Vorremmo sapere perché chi decide di produrre biometano da immettere in rete non possa essere obbligato a garantire le migliori qualità tra i vari usi possibili, visto che comunque un "upgrading" del biogas lo deve fare.

Vorremmo capire come mai l'industria automobilistica non comprenda che provvedimenti di questo tipo rischiano di essere un freno allo sviluppo distributivo, a fronte di un vantaggio (biometano) di entità incognita.

Vorremmo capire se il Ministero dello Sviluppo Economico comprenda che provvedimenti di questo tipo rischiano di vanificare anni di lavoro nella direzione di un mercato alternativo dei carburanti ecocompatibili per autotrazione.

Purtroppo, la portata del provvedimento, e le sue ricadute, ci impongono di opporci con ferma decisione.

Le alternative ci sono e sono ovvie, semplici e percorribili:

1. chi produce biometano e lo immette in rete deve rispettare gli standard qualitativi più restrittivi tra i vari utilizzi possibili;
2. tutti i soggetti che oggi immettono gas in rete proveniente da coltivazioni nazionali devono rispettare un contenuto massimo di 20 mg/m³ di zolfo totale.

Confidando che quanto sopra espresso venga attentamente valutato e trovi favorevole accoglimento, porgiamo distinti saluti.

FEDERMETANO

Licia Balboni
Presidente

