

Spett.le  
Autorità di Regolazione per Energia, Reti e  
Ambiente  
Direzione Infrastrutture Energia e  
Unbundling Unità Mercati gas all'Ingrosso  
Corso di Porta Vittoria, 27 – 20122 Milano  
c.a. Dott. Andrea Oglietti  
Ing. Marco Delpero

Inviata attraverso il modulo interattivo  
disponibile sul sito web dell'Autorità di  
Regolazione per Energia Reti e Ambiente  
("Autorità")

Milano, 31 maggio 2018

Prot ALNG\_ OUT\_0120

**Oggetto: Osservazioni al Documento per la Consultazione 182/2018/R/gas  
"Metodologia dei prezzi di riferimento e criteri di allocazione dei costi relativi al  
servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione –  
orientamenti iniziali" (di seguito "DCO")**

Spett. Autorità,

Il presente documento illustra le osservazioni di Terminale GNL Adriatico S.r.l (di seguito "Adriatic LNG" o la "Scrivente") al DCO, con particolare riferimento al quesito S11. *Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi impianti di Gnl.*

La Scrivente concorda pienamente con gli obiettivi definiti dall'Autorità nel capitolo 2 del DCO, in particolare con quanto espresso al punto 2.4, ossia garantire una metodologia tariffaria trasparente (2.4.a) e la non discriminazione tra utenti onde prevenire eventuali sussidi incrociati (2.4.b). Pertanto, si ritiene necessario ribadire quanto già segnalato in precedenti comunicazioni (Prot. ALNG\_0028/15, risposta al DCO 714/2016/R/Gas inerente l'"Introduzione di meccanismi di mercato per il conferimento agli utenti della capacità di rigassificazione" e risposta al DCO 413/2017/R/Gas inerente i "Criteri di regolazione delle tariffe e della qualità del servizio di trasporto del gas naturale per il quinto periodo di regolazione - Inquadramento generale e linee di intervento") relativamente al tema delle tariffe di trasporto del gas nei diversi punti di entrata alla rete nazionale in corrispondenza dei terminali di rigassificazione.

In particolare le diverse tariffe di *entry* attualmente in vigore creano un grave svantaggio in termini competitivi per la Scrivente rispetto alle imprese di rigassificazione concorrenti, anche e soprattutto alla luce dell'introduzione di meccanismi di mercato per il conferimento della capacità di rigassificazione<sup>1</sup>. A titolo di esempio, si rileva che con la deliberazione 795/2017/R/Gas del 30 novembre 2017, l'Autorità ha approvato i corrispettivi

<sup>1</sup> Delibere ARERA n. 660/2017/R/Gas e 653/2017/R/Gas nella parte in cui si riconosce il fattore di copertura dei ricavi solo ai concorrenti di Adriatic LNG per un prodotto fungibile come il servizio di rigassificazione.



unitari di capacità di rete nazionale (C<sub>Pe</sub> in euro/a/Smc/g) per l'anno 2018. Nello specifico, effettuando una comparazione tra i valori del C<sub>Pe</sub> per i tre terminali di rigassificazione, si evince un valore nettamente più alto del corrispettivo per il Punto di Entrata di Cavarzere. Nella tabella sotto vengono analizzati gli anni 2014, 2015, 2016, 2017 e 2018 e si evidenzia un valore costantemente più elevato della tariffa di entry presso il Punto di Cavarzere rispetto agli altri terminali concorrenti.

Tale aumento percentuale è ingiustificato, anche in ragione della circostanza che, a quanto consta, nel corso degli ultimi anni i terminali gestiti rispettivamente da GNL Italia Spa e OLT Off Shore LNG Toscana Spa hanno immesso limitate quantità di gas in rete, se comparate alle immissioni di gas effettuate da Adriatic LNG:

C <sub>Pe</sub> (euro/a/Smc/g)	2014	2015	2016	2017	2018
Panigaglia (GNL Italia)	0,836394	0,285391	0,291249	0,316480	0,260178
Cavarzere (Adriatic LNG)	0,523772	0,581490	0,589706	0,640791	0,526795
OLT Livorno (OLT Offshore)	1,066446	0,346081	0,355801	0,386623	0,317843

La prima conseguenza di tale struttura tariffaria è la paradossale minore competitività dei terminali più utilizzati aggravata dalle già citate norme sulle nuove modalità di allocazione della capacità residua con meccanismi di mercato. Così il mercato del gas in Italia è in posizione di svantaggio nei confronti di altri mercati, se si considera che il minor utilizzo di alcuni terminali sia causato dalla loro obsolescenza o da vincoli tecnici e operativi (es. impossibilità di attracco di navi con volume superiore a 70.000 m<sup>3</sup> di GNL<sup>2</sup>).

Con riferimento agli esiti delle simulazioni tariffarie presentate da Snam nel corso del Workshop tenutosi lo scorso 2 maggio 2018, la Scrivente intende segnalare, per ciascuna delle ipotesi menzionate, l'importanza di introdurre un cd. "hub rigassificazione", in parallelo con quanto avviene per il cd. "hub stoccaggi", con l'applicazione del medesimo livello di sconto previsto per gli stoccaggi e come previsto al comma 2 dell'articolo 9 del Regolamento UE 2017/460 del 16 Marzo 2017 ("EU TAR Network Code"). Adriatic LNG ritiene necessario definire degli sconti alle tariffe di trasporto per gli impianti di GNL in considerazione del loro contributo al sistema in termini di flessibilità e sicurezza degli approvvigionamenti. Il comma 1 dell'art. 9 dell'EU TAR Network Code prevede come condizione per applicare lo sconto alle imprese di stoccaggio la competizione "*con un punto di interconnessione*" ed è pacifico che questa condizione sia soddisfatta<sup>3</sup> dalle imprese di rigassificazione stanti le dinamiche di mercato.

Si ricorda qui che le imprese di rigassificazione sono già assimilate alle imprese di stoccaggio dalla normativa in vigore per quanto riguarda la partecipazione alla sicurezza degli approvvigionamenti<sup>4</sup>, in particolare se ci si riferisce al connubio stoccaggio – rigassificazione previsto nelle norme sviluppate e consolidate dal Ministero dello Sviluppo Economico e a quanto già sviluppato in materia di *Peak Shaving*.

<sup>2</sup> Codice di Rigassificazione GNL Italia, Capitolo 2, p.3.

<sup>3</sup> Sebbene non richiesta dal comma 2 dell'articolo 9 dell'EU TAR Network Code.

<sup>4</sup> Per un esempio, il D. Lgs n. 164 del 23 Maggio 2000 comma 6 dell'articolo 3 prevede in materia di autorizzazione all'importazione di equiparare stoccaggi di gas e stoccaggi di GNL: "*Per le importazioni di GNL, ai fini del rispetto dell'obbligo di cui all'articolo 12, comma 2, le imprese del gas naturale possono computare come stoccaggio strategico il 50 cento della capacità dei serbatoi di stoccaggio presenti nell'impianto di rigassificazione (...)*"



Inoltre uno sconto all'entry delle imprese di rigassificazione sarebbe particolarmente rilevante nella prospettiva di creazione di un hub del gas in Italia con maggiore concorrenza fra punti di entrata<sup>5</sup> e la possibilità di esportare il GNL rigassificato verso i paesi del Nord Europa. Di più, l'attuale situazione è antitetica con la Comunicazione Commissione sulla Strategia GNL del 16 Febbraio 2016 che prevede *inter alia* che “*Il problema della non ottimale distribuzione dei terminali di GNL può essere affrontato (...) migliorando l'accesso ai terminali esistenti*”<sup>6</sup>. Inteso, ovviamente, anche per quanto riguarda i costi di trasporto.

Si richiede dunque all'Autorità di considerare effetti di mitigazione del sistema attuale prevedendo, per esempio, per i terminali di rigassificazione una tariffa unica nazionale di *entry* in rete (hub rigassificazione) con opportuno regime di perequazione tale da garantire un sistema più efficiente e competitivo a beneficio di tutti grazie all'effetto trainante dei terminali più utilizzati e al fine di evitare discriminazione tra le varie infrastrutture.

Ciò consentirebbe di:

- Trattare in modo equo le fonti flessibili in forza del principio di non penalizzazione di una fonte rispetto ad un'altra (rigassificazione vs stoccaggi);
- Ridurre il valore del corrispettivo di entry in rete da terminali di rigassificazione, rispetto ai corrispettivi attualmente in vigore, e aumentare la competitività del mercato Italia anche in seguito all'introduzione del meccanismo di allocazione ad asta della capacità di rigassificazione, a beneficio della sicurezza del sistema. In particolare, nelle attuali condizioni di mercato dove i margini per gli operatori del mercato del gas sono bassi e i differenziali tra i vari hub ridotti, il livello dei corrispettivi di ingresso in rete può rappresentare un ostacolo alla partecipazione di questi ultimi alle aste per l'aggiudicazione della capacità di rigassificazione.

Le simulazioni sui corrispettivi tariffari rese disponibili da Snam evidenziano, per ciascuna delle ipotesi sottese, corrispettivi di entry in rete anche molto diversi tra i vari terminali di rigassificazione. Ognuna delle ipotesi potrebbe quindi avvantaggiare o svantaggiare un terminale rispetto ad un altro, soprattutto nell'ottica della vendita ad asta della capacità di rigassificazione. Ciò è inaccettabile e creerebbe un'artificiale distorsione nella scelta di approvvigionamento. In particolare, a supporto della nostra posizione riguardante la creazione di un hub della rigassificazione, ci preme evidenziare che:

- Le ipotesi 0 e 1 avvantaggerebbero i terminali di Panigaglia e OLT a discapito del terminale della Scrivente;
- Le ipotesi 2, 3 e 4 pur avvantaggiando il terminale della Scrivente rispetto ai terminali di OLT e Panigaglia, aumenterebbero in modo ingiustificato i corrispettivi di entry per tutti i terminali. Ciò è evidente che sfavorirebbe la partecipazione alle aste da parte degli operatori, a discapito della liquidità del mercato Italia.

In merito alla proposta dell'Autorità di cui al punto 12.4 del DCO, ossia l'applicazione di uno sconto pari al 100% delle tariffe di trasporto da e per lo stoccaggio, si ritiene che una tale disposizione, se non fosse applicata in maniera non discriminatoria anche ai punti

---

<sup>5</sup> Si sottolinea quanto detto dalla Commissione UE in materia di tariffe di trasporto nel “**Quo Vadis EU Gas Market regulatory framework – Study on a Gas Market Design for Europe**” (Giugno 2017) a p. 33 “*Supplier specific EU entry tariffs – possible differentiation of pipeline – based and LNG-based EU import tariffs as a potential way to increase supplier competition*”.

<sup>6</sup> §1, p. 4 della Comunicazione Commissione sulla Strategia GNL.



di entrata da terminali di rigassificazione, creerebbe un notevole effetto distorsivo tra le fonti. In linea con quanto già evidenziato sopra, ciò arrecherebbe notevoli danni agli operatori dei terminali GNL, oltre che uno svantaggio competitivo per i terminali stessi – spesso in competizione con il servizio dello stoccaggio – che rappresentano una fonte di flessibilità importante per il sistema nazionale del gas, anche in conseguenza delle previsioni in materia di offerta dei servizi di flessibilità introdotte dal TIRG.

Al fine di evitare che si creino distorsioni artificiali tra lo stoccaggio e la rigassificazione, Adriatic LNG auspica, quindi, che vengano definiti sconti in maniera non discriminatoria alle tariffe di trasporto da e per lo stoccaggio e ai punti di entry da impianti GNL e che una tale previsione sia definita congiuntamente alla revisione del fattore di copertura dei ricavi per i terminali di rigassificazione, prevedendo il riconoscimento di tale istituto al 100% dei ricavi di riferimento al terminale di rigassificazione, così come avviene per l'operatore di stoccaggio.

Si resta disponibili per qualsiasi chiarimento ed eventuali ulteriori informazioni che l'Autorità richiedesse in merito.

Cordiali saluti



Corrado Papa  
Direttore Commerciale