



energy to inspire the world

Ns. Riferimento RAPAU/Prot. 2  
San Donato Milanese, 4 gennaio 2019

Spett.le  
Autorità di Regolazione per  
Energia Reti e Ambiente  
*Direzione Infrastrutture Energia e  
Unbundling*  
Piazza Cavour, 5  
20121 Milano

**Oggetto: Osservazioni di GNL Italia al documento di consultazione n. 590/2018/R/gas dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente.**

Con riferimento alla consultazione avviata dall'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente relativamente a "Orientamenti per la regolazione dei depositi di stoccaggio di GNL e dei servizi di *small scale LNG* forniti da infrastrutture regolate", si trasmette in allegato il documento "Osservazioni-Integrazioni al documento di consultazione n. 590/2018/R/gas".

Si conferma la disponibilità per qualunque approfondimento codesta Autorità ritenesse opportuno effettuare.

Cordiali saluti



OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI  
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE  
N. 590/2018/R/GAS

ORIENTAMENTI PER LA REGOLAZIONE DEI DEPOSITI DI  
STOCCAGGIO DI GNL E DEI SERVIZI DI SMALL SCALE  
LNG FORNITI DA INFRASTRUTTURE REGOLATE  
*Inquadramento generale e linee di intervento*

## INDICE

<b>1. CONSIDERAZIONI GENERALI .....</b>	<b>2</b>
<b>2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DELL'AUTORITÀ .....</b>	<b>4</b>
<b>3. INDIVIDUAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI STOCCAGGIO DI GNL CONNESSE O FUNZIONALI ALL'ALLACCIAMENTO E ALLA REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI TRASPORTO DEL GAS .....</b>	<b>5</b>
<b>4. APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 10 DEL DECRETO LEGISLATIVO 257/2016: REGOLAZIONE DELLA SEPARAZIONE CONTABILE DEI SERVIZI SSLNG .....</b>	<b>5</b>
<b>5. REGOLAZIONE DELLA SEPARAZIONE CONTABILE DEI SERVIZI SSLNG NEL CASO DELLE INFRASTRUTTURE DI STOCCAGGIO DI CUI ALL'ARTICOLO 9 DEL DECRETO LEGISLATIVO 257/2016 .....</b>	<b>7</b>
<b>6. REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE IN CASO DI EROGAZIONE DI SERVIZI SSLNG .....</b>	<b>7</b>
<b>7. REGOLAZIONE TARIFFARIA .....</b>	<b>8</b>
<b>8. EVENTUALI MECCANISMI DI GARANZIA DEI RICAVI O PEREQUATIVI .....</b>	<b>9</b>

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam al documento di consultazione “Orientamenti per la regolazione dei depositi di stoccaggio di gnl e dei servizi di Small Scale LNG forniti da infrastrutture regolate”, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 20 Novembre 2018.

Le osservazioni e le considerazioni riportate nel presente documento sono volte a fornire un contributo nella definizione e sviluppo di un mercato dei combustibili alternativi che consenta di perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione in modo economico ed efficiente, evitando interferenze nell’assetto competitivo della filiera dello SSLNG.

In linea generale si ritiene che ai servizi SSLNG debbano essere attribuiti tutti i costi di investimento e gestionali incrementali necessari alla loro erogazione nonché una quota, definita con opportuno driver, dei costi di investimento/gestione associati alle infrastrutture (esistenti o nuove) funzionali all’immissione del gas nella rete di trasporto. In particolare, si ritiene che i driver per l’attribuzione delle poste, sia di natura patrimoniale sia di natura economica, debbano risultare di chiara e semplice applicazione e debbano garantire una allocazione dei costi comuni quanto più possibile stabile nel tempo per evitare incertezze e volatilità nel costo dei servizi offerti. A tal fine si ritiene che nell’ambito del servizio di rigassificazione debbano essere individuati i costi di investimento/gestione associati alle seguenti attività:

- Approdo: attracco e scarica delle navi metaniere (es. pontile, bracci di scarica etc);
- Stoccaggio: immagazzinamento del GNL liquido (es. serbatoi criogenici, pompe sommerse etc);
- Vaporizzazione/immissione in rete: trasformazione del GNL allo stato gassoso e iniezione nella rete nazionale di trasporto (vaporizzatori, compressori, sistemi di recupero del *boil-off* etc.).

Per ciascuna di tali attività si ritiene debba essere attribuita al servizio SSLNG la quota parte del costo in funzione di opportuni *driver* che tengano conto dell’effettivo utilizzo delle infrastrutture da parte dei servizi SSLNG rispetto alla capacità tecnica complessiva.

Infine con riferimento alle infrastrutture di cui all'articolo 9 del Decreto Legislativo 257/2016 (di seguito Decreto) soggette a regolazione, e quindi in grado di offrire anche il servizio di rigassificazione, si ritiene che l'applicazione di un meccanismo di garanzia dei ricavi debba essere esaminato in relazione agli esiti delle analisi costi/benefici che i promotori delle iniziative sono tenuti a predisporre al fine di valutare la complessiva sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali impianti e funzionale alla dichiarazione di strategicità. Si ritiene infatti che ove tali infrastrutture siano in grado di apportare benefici significativi al sistema, il quadro di regolazione dovrebbe supportarne la realizzazione e garantirne la sostenibilità economico-finanziaria.

## 2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DELL'AUTORITÀ

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

Gli obiettivi generali di intervento dell'Autorità volti a definire un quadro di regolazione che possa supportare lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi che consenta di perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione in modo economico ed efficiente, evitando sussidi a carico dei servizi infrastrutturali regolati dei settori dell'energia che possano incidere sulla concorrenza nello sviluppo della filiera dello SSLNG, si ritengono condivisibili.

In relazione agli obiettivi specifici indicati nel documento di consultazione:

- si condivide l'opportunità di individuare il perimetro e le attività riconducibili ai servizi SSLNG forniti dai terminali di Gnl al fine di adottare una adeguata disciplina in materia di obblighi di separazione contabile. In tale prospettiva si auspica che i *driver* che saranno individuati per l'allocazione del costo tra servizi regolati e servizi SSLNG offerti in libero mercato siano in grado da un lato di supportare adeguatamente lo sviluppo di servizi SSLNG da parte degli impianti di rigassificazione italiani (anche tenuto conto di quanto avviene negli altri Paesi europei), ed al contempo di evitare distorsioni in relazione alla concorrenza dei servizi nella filiera dello SSLNG attraverso un incentivo al *bypass* della rete di trasporto;
- si condivide la volontà di favorire uno sviluppo efficiente delle infrastrutture strategiche di stoccaggio di Gnl connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale. Si ritiene necessario porre particolare attenzione in relazione alla tematica della selettività degli investimenti nonché di un utilizzo efficiente ed ottimizzato delle infrastrutture esistenti;
- si ritiene che, nel rispetto dei principi di promozione dell'efficienza del servizio di rigassificazione, della concorrenza, della tutela del consumatore finale e degli utenti dei servizi regolati, la regolazione debba comunque essere sviluppata in modo da favorire lo sviluppo e la diffusione dei servizi SSLNG alla luce del ruolo che possono avere nel supportare la transizione energetica e il raggiungimento degli obiettivi ambientali, in particolare nel settore dei trasporti.

### **3. INDIVIDUAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI STOCCAGGIO DI GNL CONNESSE O FUNZIONALI ALL'ALLACCIAMENTO E ALLA REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI TRASPORTO DEL GAS**

**S 2.** Osservazioni in merito all'individuazione dei criteri per l'individuazione delle infrastrutture di stoccaggio di Gnl connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale o di parti isolate della stessa.

L'orientamento dell'Autorità proposto nel documento di consultazione in merito alle infrastrutture di stoccaggio di Gnl connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale o di parti isolate della stessa da considerare strategiche ai sensi dell'articolo 9 del Decreto si ritiene condivisibile. In particolare è importante richiamare come il Decreto faccia esplicito riferimento alla rete nazionale di trasporto del gas naturale affinché tali infrastrutture ed insediamenti possano essere dichiarati strategici.

Parimenti si ritiene condivisibile l'orientamento dell'Autorità di prevedere che l'analisi costi benefici di cui al comma 8 del medesimo articolo 9, propedeutica ai fini della valutazione della strategicità dell'infrastruttura di stoccaggio di Gnl, faccia riferimento alla metodologia prevista per i Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto di cui alla deliberazione 468/2018/R/Gas e sia coerente con le *good practice* europee, ferma restando la possibilità per il promotore di valorizzare eventuali ulteriori specificità di tali infrastrutture, come peraltro richiamato dalla stessa Autorità.

### **4. APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 10 DEL DECRETO LEGISLATIVO 257/2016: REGOLAZIONE DELLA SEPARAZIONE CONTABILE DEI SERVIZI SSLNG**

**S 3.** Si condivide l'orientamento in materia di separazione contabile dei servizi SSLNG sopra delineato?

**S 4.** Quali si ritengono essere ulteriori criteri per ripartire gli investimenti e i costi d'esercizio comuni tra l'attività di rigassificazione di Gnl e le attività diverse cui sono riferibili i servizi SSLNG, ai fini della separazione contabile?

Si condivide l'opportunità di procedere a una precisa identificazione di quali servizi previsti dal Decreto rientrino nell'attività di rigassificazione (in particolare i servizi

erogati dalle infrastrutture connesse alla rete di trasporto ai sensi dell'articolo 9 del Decreto) e quali siano invece da escludere, in quanto servizi erogati in regime di libero mercato.

Si ritiene altresì condivisibile l'intenzione dell'Autorità di adeguare coerentemente il TIUC prevedendo criteri per la separazione contabile tra attività svolte in regime regolato e in regime di libero mercato.

In linea generale si ritiene che ai servizi SSLNG debbano essere attribuiti tutti i costi di investimento e gestionali incrementali necessari alla loro erogazione nonché una quota, definita con opportuno driver, dei costi di investimento/gestione associati alle infrastrutture (esistenti o nuove) funzionali all'immissione del gas nella rete di trasporto. In particolare, si ritiene che i driver per l'attribuzione delle poste, sia di natura patrimoniale sia di natura economica, debbano risultare di chiara e semplice applicazione e debbano garantire una allocazione dei costi comuni quanto più possibile stabile nel tempo per evitare incertezze e volatilità nel costo dei servizi offerti.

Con riferimento alla proposta dell'Autorità di valutare tra le varie ipotesi l'utilizzo della "capacità effettiva conferita" dell'impianto si segnala come tale *driver* potrebbe non consentire di avere un'attribuzione stabile nel tempo dei costi comuni, a discapito della trasparenza e della capacità degli utenti di valutare l'evoluzione dei corrispettivi dei servizi sulla base dei quali intraprendono le proprie scelte di business. Inoltre in situazioni di limitato utilizzo dei servizi regolati tale *driver* di separazione contabile potrebbe risultare eccessivamente penalizzante per i nuovi servizi SSLNG, che si vedrebbero allocare una quota eccessiva dei costi incrementali condivisi. Tale condizione avrebbe il controproducente effetto di ridurre l'appetibilità di tali servizi non favorendo un impiego ottimale delle risorse.

Si ritiene che nell'ambito del servizio di rigassificazione debbano essere individuati i costi di investimento/gestione associati alle seguenti attività:

- Approdo: attracco e scarica delle navi metaniere (es. pontile, bracci di scarica etc);
- Stoccaggio: immagazzinamento del GNL liquido (es. serbatoi criogenici, pompe sommerse etc);

- Vaporizzazione/immissione in rete: trasformazione del GNL allo stato gassoso e iniezione nella rete nazionale di trasporto (vaporizzatori, compressori, sistemi di recupero del *boil-off* etc.).

Per ciascuna di tali attività si ritiene debba essere attribuita al servizio SSLNG la quota parte del costo in funzione di opportuni *driver* che tengano conto dell'effettivo utilizzo delle infrastrutture da parte dei servizi SSLNG rispetto alla capacità tecnica complessiva.

## **5. REGOLAZIONE DELLA SEPARAZIONE CONTABILE DEI SERVIZI SSLNG NEL CASO DELLE INFRASTRUTTURE DI STOCCAGGIO DI CUI ALL'ARTICOLO 9 DEL DECRETO LEGISLATIVO 257/2016**

**S 5.** *Si condivide l'orientamento in materia di separazione contabile in relazione alle infrastrutture di stoccaggio di Gnl di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 257/2016?*

L'orientamento dell'Autorità di rivedere la struttura dei comparti di cui al comma 6.9 del TIUC prevedendo l'introduzione di un nuovo comparto per individuare separatamente i depositi di stoccaggio di Gnl realizzati nell'ambito dell'articolo 9 del Decreto si ritiene condivisibile.

## **6. REGOLAZIONE DELL'ACCESSO ALLE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE IN CASO DI EROGAZIONE DI SERVIZI SSLNG**

**S 6.** *Osservazioni in merito alle proposte di regolazione dell'accesso.*

Con riferimento all'accesso ai servizi SSLNG si concorda con l'Autorità che le relative procedure debbano essere definite in coerenza con le disposizioni regolatorie vigenti per l'accesso ai servizi di rigassificazione, ove applicabili.

In particolare, si ritiene che l'accesso ai servizi SSLNG debba essere consentito a tutti i soggetti che ne facciano richiesta e che risultino in possesso dei necessari requisiti, tra cui la disponibilità di volumi di GNL in stoccaggio.

## 7. REGOLAZIONE TARIFFARIA

**S 7.** Osservazioni in relazione ai criteri da adottare per la definizione dei costi riconosciuti.

**S 8.** In relazione alle modalità di allocazione dei costi delle infrastrutture condivise si chiedono valutazioni puntuali basate su stime dei costi connessi allo svolgimento delle diverse attività.

Si ritiene condivisibile l'approccio proposto dall'Autorità in relazione a criteri per la determinazione del costo riconosciuto delle infrastrutture di stoccaggio di Gnl connesse alla rete nazionale di trasporto del gas, definite strategiche ai sensi del Decreto, in continuità con i principi applicati per le altre infrastrutture regolate.

Come riportato nel precedente spunto di consultazione, si ritiene che ai servizi SSLNG debbano essere attribuiti tutti i costi di investimento e gestionali incrementali necessari alla loro erogazione nonché una quota, definita con opportuno driver, dei costi di investimento/gestione associati alle infrastrutture (esistenti o nuove) funzionali all'immissione del gas nella rete di trasporto. In particolare, si ritiene che i driver per l'attribuzione delle poste, sia di natura patrimoniale sia di natura economica, debbano risultare di chiara e semplice applicazione e debbano garantire una allocazione dei costi comuni quanto più possibile stabile nel tempo per evitare incertezze e volatilità nel costo dei servizi offerti. A tal fine si ritiene che nell'ambito del servizio di rigassificazione debbano essere individuati i costi di investimento/gestione associati alle seguenti attività:

- Approdo: attracco e scarica delle navi metaniere (es. pontile, bracci di scarica etc);
- Stoccaggio: immagazzinamento del GNL liquido (es. serbatoi criogenici, pompe sommerse etc);
- Vaporizzazione/immissione in rete: trasformazione del GNL allo stato gassoso e iniezione nella rete nazionale di trasporto (vaporizzatori, compressori, sistemi di recupero del *boil-off* etc.).

Per ciascuna di tali attività si ritiene debba essere attribuita al servizio SSLNG la quota parte del costo in funzione di opportuni *driver* che tengano conto dell'effettivo utilizzo delle infrastrutture da parte dei servizi SSLNG rispetto alla capacità tecnica complessiva.

Si ritiene inoltre che per i Terminali esistenti gli ammontari da retrocedere secondo la logica sopra descritta debbano essere prioritariamente utilizzati ai fini della copertura della quota di ricavi non coperta da fattore di garanzia, al fine di incentivare gli operatori all'offerta di tali servizi SSLNG. In linea generale, indipendentemente dalle modalità che saranno definite per l'allocazione dei costi di utilizzo di infrastrutture regolate condivise, si ritiene che i corrispettivi per l'offerta dei servizi SSLNG dovrebbero poter essere liberamente determinati dall'operatore in funzione delle condizioni di mercato.

Con riferimento alla regolazione tariffaria di nuovi impianti si condivide l'orientamento dell'Autorità di adottare un approccio coerente con le scelte che verranno operate in relazione ai terminali esistenti. In merito alla valutazione del costo riconosciuto di capitale ascrivibile al servizio di rigassificazione, si ritiene che la limitata numerosità degli impianti nonché le specificità sia tecnologiche che realizzative rendano difficoltoso e poco significativo l'utilizzo di costi *standard*.

## 8. EVENTUALI MECCANISMI DI GARANZIA DEI RICAVI O PEREQUATIVI

### **S 9.** *Osservazioni in merito ai meccanismi di garanzia dei ricavi.*

Si condivide l'orientamento dell'Autorità di confermare le disposizioni in materia di fattore di copertura dei ricavi relativamente ai terminali di rigassificazione che ne hanno diritto ai sensi della RTRG e che, ai sensi dell'articolo 10 del Decreto, offriranno anche servizi SSLNG. In relazione a tali Terminali si ritiene, come già segnalato in precedenti occasioni, che il fattore di garanzia debba essere opportunamente dimensionato al fine di assicurare l'equilibrio economico-finanziario previsto dalla Legge 481/1995, ovvero la copertura di costi operativi, ammortamenti e una congrua remunerazione del capitale investito.

Con riferimento alle infrastrutture di cui all'articolo 9 del Decreto soggette a regolazione, e quindi in grado di offrire anche il servizio di rigassificazione, si ritiene che l'applicazione di un meccanismo di garanzia dei ricavi debba essere esaminato in relazione agli esiti delle analisi costi/benefici che i promotori delle iniziative sono tenuti a predisporre al fine di valutare la complessiva sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali impianti e funzionale alla dichiarazione di strategicità. Si ritiene infatti che



ove tali infrastrutture siano in grado di apportare benefici significativi al sistema, il quadro di regolazione dovrebbe supportarne la realizzazione e garantirne la sostenibilità economico-finanziaria.