

DCO 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

Osservazioni e proposte Anigas

Milano 21 dicembre 2018

OSSERVAZIONI GENERALI

Anigas condivide in linea di principio gli orientamenti dell'Autorità riportati nel DCO 590/2018 in materia di condizioni tecniche di accesso ed erogazione dei servizi forniti dalle 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, in attuazione dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 257/2016 (di seguito: infrastrutture di stoccaggio di Gnl) e in materia di separazione contabile relativa ai servizi di Small Scale LNG in attuazione dell'articolo 10 del medesimo decreto legislativo.

In particolare, Anigas ritiene fondamentale che la disciplina regolatoria oggetto del DCO 590/2018 sia definita in modo coordinato con la regolazione che l'Autorità provvederà a definire in attuazione delle disposizioni ex. art 14 del decreto legislativo n. 257/2016 in materia di reti isolate alimentate a gas naturale derivante da Gnl rigassificato (reti alimentate a Gnl) e in coerenza con le finalità della direttiva europea sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (DAFI) recepita appunto con il sopra richiamato decreto legislativo, di promuovere la diffusione e la disponibilità di tali infrastrutture di Gnl per perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione in modo sostenibile.

Anigas, insieme ad Assogas ed Utilitalia, ha formulato le proprie osservazioni al DCO 216/2018 per l'attuazione delle disposizioni ex. art 14 del decreto legislativo n. 257/2016 in materia di reti isolate alimentate da Gnl (che per completezza si allega alla presente), formulando un modello di riferimento da applicare al sistema di distribuzione del gas naturale mediante l'impiego di reti - ad isola o interconnesse - alimentate a GNL, ispirato alla **parità di condizioni economiche di accesso all'utilizzo del vettore energetico gas naturale** a tutti i soggetti che oggi non sono raggiunti dalla rete di distribuzione di gas naturale.

Posta l'uguaglianza del combustibile e della molecola chimico-fisica oggetto di distribuzione (visto che il Gnl una volta rigassificato diventa esattamente gas naturale), secondo Anigas **il modello regolatorio di riferimento da applicare alle reti alimentate a Gnl dovrebbe ricalcare quello già previsto per la distribuzione del gas naturale a mezzo reti**, in quanto anche a dette reti isolate dovrebbe applicarsi la disciplina del Decreto Letta, ovvero un regime concessorio, tariffario e commerciale equivalente a quello definito per il servizio di distribuzione e vendita del gas naturale.

La diffusione di tali reti isolate alimentate a Gnl, laddove economicamente sostenibili ma non raggiungibili con reti di distribuzione interconnesse a rete di trasporto, contribuirebbe già nel breve periodo a perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione mediante la sostituzione dei combustibili più inquinanti attualmente utilizzati in tali aree isolate e fungerebbe da volano alla diffusione di punti di distribuzione di Gnl, funzionali all'utilizzo del Gnl nei trasporti e da parte delle utenze industriali *off-grid*. Ciò anche in sinergia con le produzioni locali di biometano e in futuro con il gas di sintesi prodotto da processi di *power to gas* che sfruttano energia da fonti rinnovabili.

Il modello formulato da Anigas risulta inoltre in linea con le **previsioni del Piano Energetico Regionale 2015-2030 della Sardegna**, che individua il gas naturale

strategico per la transizione energetica dell'Isola e permetterebbe di perseguire l'obiettivo strategico della metanizzazione della Sardegna a condizioni di sicurezza e di prezzo per i cittadini e le imprese sarde analoghi a quelle delle altre regioni italiane, come previsto dal **Patto per lo sviluppo della Sardegna firmato il 29 luglio 2016 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Sardegna**.

Lo sviluppo della metanizzazione tramite il GNL potrebbe anche usufruire della "finestra" di prezzi competitivi del GNL attesi in diminuzione fino al 2024-2025, aumentando la competitività del Paese, allineando maggiormente i prezzi energetici a quelli europei, migliorando la sicurezza dell'approvvigionamento e delle forniture, contribuendo alla decarbonizzazione del sistema energetico in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

In quest'ottica, appare di fondamentale importanza che il recepimento degli articoli 9, 10 e 14 del decreto legislativo n. 257/2016 avvenga in modo coordinato e a tal fine Anigas di seguito riporta alcune osservazioni preliminari agli orientamenti formulati dall'ARERA nel DCO 590/2018, **chiedendo** di trasmettere contributi più specifici a valle di **un confronto con gli Uffici competenti dell'Autorità sul modello di logistica di sistema ipotizzato da Anigas**. Si ritiene infatti importante valutare e verificare la percorribilità del sistema di logistica ipotizzato per la gestione degli approvvigionamenti del Gnl destinato alle reti isolate e formulare osservazioni puntuali sulle proposte di implementazione dell'articolo 9 e 10 del decreto legislativo a valle di un eventuale riformulazione del suddetto modello.

Pur condividendo infatti il principio di evitare meccanismi incentivanti e sussidi incrociati a carico di servizi infrastrutturali regolati del settore del gas, Anigas evidenzia la necessità di un confronto con gli Uffici dell'Autorità sull'opportunità di riconoscere delle forme di parziale garanzia dei ricavi delle infrastrutture Gnl destinati ad alimentare le reti ad isola in Sardegna.

Per comodità di lettura, si riporta di seguito lo stralcio del documento interassociativo Anigas, Assogas e Utilitalia sulle reti isolate a Gnl relativo alla logistica di sistema e alle condizioni economiche di tutela del servizio di vendita del gas naturale.

Logistica di sistema

Al fine di **garantire la parità di condizioni di accesso al sistema** e una **pluralità di offerte ai clienti finali** allacciati a tali reti di distribuzione alimentate a GNL, si evidenzia la possibilità di individuare un soggetto "terzo" a cui affidare i seguenti compiti:

- definire con un approccio *bottom-up* (sulla base dei dati di prelievo presso i punti di riconsegna della rete nella titolarità delle diverse imprese di vendita, rilevati e messi a disposizione dalle imprese di distribuzione, in perfetta analogia con quanto avviene per le reti di distribuzione alimentate tramite metanodotto di trasporto) i quantitativi di gas necessario per assicurare il servizio di alimentazione di gas naturale;

- approvvigionare fisicamente il GNL: gestione centralizzata della logistica di trasporto del GNL fino al deposito criogenico allacciato alla rete di distribuzione;
- bilanciare fisicamente la rete: servizio funzionale a mantenere l'equilibrio nel tempo delle immissioni e dei prelievi di gas quale condizione essenziale per l'esercizio della rete, per la sicurezza del sistema e la continuità delle forniture;
- allocare e regolare le partite economiche relative ai prelievi dei clienti finali riforniti dalle singole società di vendita.

Tale modello – analogo a quello attualmente previsto nei casi di attivazione dei servizi sostitutivi di alimentazione nei casi di sospensione dell'erogazione del servizio con carri bombolai - consentirebbe libertà di accesso alle società di vendita, a cui sarebbe data la possibilità di formulare offerte economiche ai clienti finali di tali reti a condizioni non discriminatorie, nel pieno rispetto dei principi di libera concorrenza.

Infatti, posto il principio generale di uguaglianza della molecola chimico-fisica oggetto di distribuzione, ovvero che il GNL una volta rigassificato diventa esattamente gas naturale, pare più corretto invece che ricondurre il GNL alla normazione dei GAS DIVERSI, assimilarne la logistica a quella dello stoccaggio e del trasporto nazionale del gas naturale, introducendo logiche di mercato per l'approvvigionamento della materia prima e immaginando un "sistema virtuale di trasporto nazionale" del GNL con un soggetto terzo che ne gestisce la filiera, garantendo parità di trattamento agli utenti.

In tale modello, il trasporto su gomma del GNL, assegnato mediante gara e coordinato da un soggetto terzo appositamente individuato, ovvero svolto dal medesimo soggetto terzo laddove questo fosse selezionato mediante gara, sarebbe esattamente equiparabile e corrispondente, da un punto di vista concettuale, al trasporto di gas naturale tramite la rete nazionale dei gasdotti.

In luogo dei punti di immissione fisici sulla rete di trasporto del gas, potrebbero essere individuati dei "depositi virtuali" presso i principali *hub* europei di rigassificazione (come ad esempio Barcellona, Fos e Rotterdam) dove gli *shipper* renderebbero disponibile il proprio GNL e andrebbero ad acquisire virtualmente capacità di trasporto dal soggetto terzo. Quest'ultimo organizzerebbe il trasporto del GNL trasferendolo sulla rete di trasporto sino all'immissione nelle reti isolate di distribuzione o in un deposito di stoccaggio e rigassificazione presso le reti isolate di distribuzione stesse, considerate nel loro complesso.

Le singole imprese di vendita potrebbero poi richiedere l'accesso alla rete di distribuzione (come normalmente avviene sulle reti di distribuzione interconnesse con la rete di trasporto) e contrattualizzare l'approvvigionamento delle proprie forniture con gli *shipper* presenti su quella stessa rete. In tal modo si garantirebbe anche su tali reti isolate un vero libero mercato della *commodity*, del tutto corrispondente a quello che caratterizza le reti alimentate tramite metanodotto di trasporto.

Disciplina delle condizioni economiche di tutela del servizio di vendita del gas naturale

Le condizioni economiche di tutela del servizio di vendita del gas naturale ai clienti finali allacciati alle reti di distribuzione alimentate da GNL dovrebbero essere definite in coerenza con l'attuale disciplina vigente.

In termini di prezzo complessivo del gas a carico dei clienti finali, si deve peraltro tener presente che il costo infrastrutturale e/o di servizio di trasporto incorporato nel prezzo del GNL immesso in questo caso nelle reti locali ed utilizzato dai clienti finali serviti da tali reti rappresenterebbe un costo alternativo e non addizionale ai costi di trasporto tramite metanodotto nazionale.

In tal modo verrebbero garantite **pari opportunità e condizioni di fornitura a tutti i cittadini italiani** e verrebbe perseguito lo sviluppo di un sistema energetico più efficiente e ambientalmente compatibile, da volano per la metanizzazione della regione Sardegna anche in ottica sinergica con le infrastrutture di trasporto attualmente pianificate.

Ulteriori analisi dovranno essere poi svolte al fine di valutare l'allocazione dei costi relativi alla logistica per l'approvvigionamento del GNL svolti dal/dai soggetti terzi, specifici di tale servizio.

Resta inteso che le società di vendita potranno proporre condizioni economiche di libero mercato a tutti i clienti finali mentre le condizioni economiche del servizio di tutela saranno offerte solo ai clienti che rientrano nel perimetro della tutela di prezzo.

Tuttavia, per le reti già in essere e gestite secondo un modello unitario si potrebbe ipotizzare che sia stabilito un tempo di adeguamento in cui procedere con la completa apertura del mercato *retail* del GNL con gradualità. Questo periodo di tempo limitato potrebbe essere di 2-3 anni. Ciò al fine di non rallentare i processi di acquisizione e di allacciamento dei nuovi clienti in conseguenza all'introduzione di una complessità gestionale maggiore derivante dalla presenza di più operatori su una medesima rete di distribuzione e consentire un primo consolidamento dell'utenza e dei consumi.

OSSERVAZIONI PUNTUALI

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

Si ritengono condivisibili gli obiettivi individuati dall'Autorità.

In particolare, si sottolinea la necessità che sia condiviso un modello di business funzionale al concreto sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi, quali appunto le rete isolate a Gnl laddove economicamente sostenibili, perseguendo l'obiettivo di decarbonizzazione dei consumi in modo economico ed efficiente.

La sostituzione dei combustibili derivati dal petrolio con il gas naturale in forma liquida o gassosa è da promuovere in quanto il gas naturale non solo produce minori emissioni di CO₂ ma presenta anche minori emissioni di altre sostanze inquinanti e climalteranti come gli ossidi di azoto (NO_x) e di zolfo (SO_x), risultando pertanto maggiormente sostenibile da un punto di vista ambientale.

Ulteriori valutazioni e osservazioni in merito potranno essere formulate a valle di un auspicato confronto sul modello di logistica ipotizzato da Anigas.

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.

Anigas condivide in linea di principio gli orientamenti dell'Autorità in merito ai 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.

Ulteriori valutazioni e osservazioni in merito potranno essere formulate a valle di un auspicato confronto sul modello di logistica ipotizzato da Anigas.

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?

Anigas condivide in linea di principio gli orientamenti dell'Autorità in materia di separazione contabile dei servizi SSLNG delineati nel DCO e ritiene che criteri analoghi potrebbero essere estesi ai depositi criogenici asserviti a reti isolate alimentate a Gnl che offrono eventuali servizi SSLNG.

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?

Anigas condivide in linea di principio l'orientamento dell'Autorità in materia di separazione contabile in relazione alle infrastrutture di stoccaggio di Gnl di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 257/2016.

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

Con riferimento alle proposte di regolazione dell'accesso, Anigas ritiene opportuno che siano sempre definite delle tariffe ad hoc per i servizi SSLNG erogati dalle diverse infrastrutture e in particolare non condivide la previsione che – nel caso il servizio SSLNG sia erogato da un terminale di rigassificazione regolato:

- a) i soggetti interessati debbano disporre di capacità di rigassificazione e quindi partecipare alle procedure di conferimento della capacità di rigassificazione di cui al TIRG;
- b) sia applicata la medesima tariffa di rigassificazione ovvero l'esito delle aste previste dal TIRG.

Con riferimento al *boil-off* degli impianti di stoccaggio di Gnl collegati alla rete di trasporto (punto 11.9 del DCO), riteniamo opportuno sia prevista una limitazione in valore assoluto ai quantitativi generati dall'impianto che possono essere immessi in rete. Ciò per evitare comportamenti opportunistici e limitare gli impatti sul sistema, stante l'assenza di limiti attualmente previsti nel Codice di Rete che ha previsto le modalità di conferimento di capacità di trasporto a tali impianti.

In alternativa, infatti, tali impianti potrebbero prevedere l'installazione di un impianto di liquefazione per gestire il *boil-off*.

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

Anigas evidenzia che qualsiasi decisione dovrebbe essere presa tenendo in debita considerazione gli impatti sul sistema gas, cercando di limitare quanto più possibile meccanismi di incentivazione e/o garanzia di ricavi a sostegno di nuovi investimenti non ritenuti strategici.

Ciò anche al fine di limitare gli impatti sulle tariffe di trasporto del 5 periodo di regolazione.

Laddove l'Autorità procedesse concedendo sistemi di supporto e/o garanzia dei ricavi a tali nuovi progetti, si richiede che il corrispettivo addizionale della tariffa di trasporto sia

applicato in riconsegna ai *city gates*, in funzione di un principio di allocazione dei costi che tiene conto dei soggetti che ne beneficiano.

Ulteriori valutazioni e osservazioni in merito potranno essere formulate a valle di un auspicato confronto sul modello di logistica ipotizzato da Anigas.