

**Osservazioni Utilitalia****Documento di Consultazione 590/2018/R/Gas****ORIENTAMENTI PER LA REGOLAZIONE DEI DEPOSITI DI STOCCAGGIO DI GNL E DEI  
SERVIZI DI SMALL SCALE LNG FORNITI DALLE INFRASTRUTTURE REGOLATE****OSSERVAZIONI GENERALI**

Utilitalia manifesta un generale apprezzamento nei confronti dei temi posti in consultazione sugli orientamenti per la regolazione dei depositi di stoccaggio di GNL e dei servizi di Small Scale LNG forniti dalle infrastrutture regolate. La natura puntuale e specifica delle infrastrutture di ri-gassificazione nazionali porta la scrivente Federazione a rappresentare, il possibile funzionamento del servizio di SSLNG presso il terminale “FRSU Toscana” come apporto esperienziale utile alla discussione di una nostra Associata.

La fornitura di servizi SSLNG presso il terminale toscano costituisce un’importante opportunità in favore della distribuzione di un combustibile alternativo, come il GNL, in grado di contribuire, se impiegato su vasta scala al posto dei combustibili fossili tradizionali, regolazione dei depositi di stoccaggio di GNL e dei servizi di Small Scale LNG forniti dalle infrastrutture regolate. La natura puntuale e specifica delle infrastrutture di rigassificazione nazionali porta la scrivente Federazione a rappresentare il possibile funzionamento del servizio di SSLNG utilizzando l’esperienza di una nostra Associata presso il terminale “FRSU Toscana”.

La fornitura di servizi SSLNG presso tale terminale costituisce un’importante opportunità in favore della distribuzione di un combustibile alternativo, come il GNL, in grado di contribuire, se impiegato su vasta scala al posto dei combustibili fossili tradizionali, alla diminuzione delle emissioni di particolato e zolfo in atmosfera e allo stesso tempo alla riduzione degli impatti del settore dei trasporti sul clima.

Il progetto, inoltre, è in linea con gli obiettivi legati alla necessità di incrementare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici, nonché di assicurare un sistema gas maggiormente diversificato, flessibile, sicuro e competitivo.

In questo contesto, una nostra Associata di riferimento ha realizzato nel 2015 uno specifico studio preliminare di fattibilità, co-finanziato dall’Unione Europea, nell’ambito del progetto “Sea Terminals” in collaborazione con la Fondazione Valenciaport e con l’Autorità Portuale di Livorno, sotto la supervisione del MIT e in linea con il “Piano Strategico Nazionale sull’utilizzo del GNL in Italia” proposto dal MiSE.

Lo studio di fattibilità ha fornito risultati positivi, confermando la possibilità per il Terminale di scaricare GNL su piccole metaniere con una lunghezza compresa tra i 60 m e i 110 m, attualmente corrispondenti ad una capacità di carico compresa tra i 1.000 m3 e i 7.500 m3 e una capacità di caricamento tra i 250 m3/h e i 900 m3/h. Lo studio ha inoltre evidenziato che le modifiche necessarie per fornire questo nuovo servizio sono di tipo marginale e potrebbero essere svolte in tempi ridotti. Esse riguarderebbero il lato sinistro dell’impianto, dove sono già presenti i principali elementi per l’allibio e per lo scarico.

A seguito dei risultati positivi dello Studio di Fattibilità già realizzato, si è quindi proseguito il percorso di verifiche necessarie all’apertura dell’eventuale nuovo servizio, dando avvio alla realizzazione di diversi studi (parzialmente finanziati attraverso la partecipazione al bando “CEF - Connecting Europe Facilities” indetto dalla Commissione Europea) propedeutici all’ottenimento delle autorizzazioni necessarie avendo in programma di presentare le proprie richieste autorizzative all’inizio del 2019. Una volta concluso il percorso

autorizzativo, si stima che la conclusione dei lavori di modifica del Terminale, e conseguentemente l'avvio del servizio di SSLNG possa avvenire dopo 12 mesi.

In linea generale, è pertanto indispensabile conoscere tempestivamente la disciplina regolatoria relativa al servizio di SSLNG e le modalità di coordinamento con il servizio di rigassificazione. Utilitalia auspica che tale disciplina possa contemperare la doppia esigenza di supportare i servizi di SSLNG, data anche la loro strategicità a livello ambientale, e di salvaguardare al contempo il livello di ricavi riconosciuti per il servizio di rigassificazione. Quest'ultimo, infatti, riveste un ruolo essenziale nel garantire la sicurezza energetica del sistema gas italiano tramite la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas, ritenendo che tale attività debba comunque rimanere prioritaria rispetto ai servizi SSLNG.

Per i terminali esistenti l'assetto regolatorio definitivo riveste un'importanza determinante nella possibilità di prendere la decisione finale d'investimento relativa agli adeguamenti impiantistici necessari per poter offrire il servizio SSLNG.

Si ritiene auspicabile, prima della delibera definitiva, di poter avere una seconda consultazione, illustrante gli orientamenti finali, avente maggiore chiarezza e soprattutto un maggior livello di dettaglio.

---

### **S1. Orientamento in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità**

Si concorda con gli orientamenti dell'Autorità relativamente agli obiettivi di intervento descritti nel DCO.

In particolare, come già espresso nella premessa, si ritiene che la definizione di un quadro regolatorio chiaro, che definisca le regole in materia di separazione contabile, accesso alle infrastrutture e struttura tariffaria, sia fondamentale per lo sviluppo del servizio di SSLNG, servizio che comunque potrà essere offerto garantendo priorità al servizio di rigassificazione.

---

### **S3. Orientamento in materia di separazione contabile dei servizi SSLNG**

In materia di separazione contabile l'orientamento dell'Autorità è di classificare il servizio di SSLNG, eventualmente fornito dai terminali di rigassificazione esistenti, tra le Attività diverse previste dal TIUC. A parere della scrivente, al fine di assicurare una netta separazione contabile tra le due attività, è preferibile identificare lo SSLNG come un'attività totalmente separata dalla rigassificazione, da aggiungersi pertanto a quelle attualmente individuate all'art.4.1 del TIUC.

A tal proposito si ribadisce l'importanza di attribuire a tale servizio aggiuntivo esclusivamente i seguenti costi:

- i costi incrementali relativi agli adeguamenti impiantistici del terminale;
- eventuali costi operativi (o d'esercizio) incrementali.

---

## S6. Osservazioni in merito alle proposte di regolazione dell'accesso

Si condivide l'orientamento dell'Autorità di prevedere che l'utilizzo dell'infrastruttura per lo svolgimento di nuove attività SSLNG non possa prescindere da un coordinamento con l'utilizzo delle capacità per i servizi regolati di rigassificazione.

In quest'ottica preme sottolineare l'importanza, riconosciuta anche dall'Autorità, di mantenere inalterata la disponibilità della capacità di rigassificazione e quindi la fruizione dei servizi da parte degli utenti del servizio di rigassificazione anche nel caso di svolgimento di nuove attività SSLNG.

---

## S7. Osservazione in relazione ai criteri da adottare per la definizione dei costi riconosciuti.

I commenti di Utilitalia riguardano gli orientamenti dell'Autorità in merito ai criteri di allocazione dei costi condivisi tra l'attività di rigassificazione e i servizi SSLNG.

La prima ipotesi prospettata dall'Autorità, ovvero la logica di tipo contabile con l'applicazione di opportuni criteri di ripartizione (driver di costo), per l'allocazione allo SSLNG di una quota di costi relativi ad investimenti già sostenuti, non appare condivisibile e praticabile, per i medesimi motivi evidenziati dall'Autorità stessa.

In una seconda ipotesi, l'Autorità sembrerebbe richiedere di allocare al servizio di rigassificazione una quota dei ricavi derivanti dall'attività di SSLNG così da assicurare la copertura non solo dei costi incrementali, ma anche di una quota predefinita dei costi comuni o congiunti; questa quota dei ricavi del servizio SSLNG andrebbe pertanto a decurtazione dei costi operativi riconosciuti tra i ricavi di riferimento dell'attività di rigassificazione.

In questo modo l'operatore, secondo l'Autorità, riuscirebbe ad ottenere comunque un margine, perché la tariffa di SSLNG, seppur nei limiti della non discriminazione prevista per le attività diverse di cui all'art.8 della RTRG, seguirebbe logiche di mercato e sarebbe superiore a quanto necessario a coprire i costi incrementali e la quota predefinita dei costi comuni. Questa assunzione non pare tuttavia necessariamente realistica. In generale, il documento di consultazione non appare molto chiaro su questo punto. Pertanto, riteniamo auspicabile una seconda consultazione che preveda la presentazione di casi concreti e spiegazioni maggiormente dettagliate.

Si ritiene importante poter contribuire allo sviluppo della catena logistica dello SSLNG per la strategicità che riveste dal punto di vista ambientale, anche se non sono attesi margini di profittabilità rilevanti.

Per questo motivo, Utilitalia ritiene di poter procedere alla realizzazione dell'investimento chiedendo all'Autorità di riconoscere un primo periodo di esenzione in cui non venga retrocesso alcun margine dei ricavi conseguiti dal servizio di SSLNG per permettere l'avviamento del nuovo servizio.

Successivamente sarà possibile considerare una percentuale minima dei ricavi marginali eventualmente conseguiti che comunque assicuri la sostenibilità economica del servizio SSLNG.