

Commenti e contributi al documento di consultazione 590/218/R/Gas.

Al fine di ottenere una chiave di lettura appropriata del seguente contributo, forse è utile ripercorrere i passi che la scrivente società ha compiuto nel corso della sua seppur breve storia.

Higas è stata fondata nel 2014 per volontà dei soci CPL Concordia e Gas and Heat SpA, al fine di proporre un'alternativa al progetto Galsi che manifestava ormai consistenti dubbi sulla propria realizzabilità. Un socio aveva infatti in gestione alcune reti che necessitavano del metano per poter esprimere a pieno le proprie potenzialità economiche.

Nel 2014 quindi è cominciato l'iter autorizzativo per poter realizzare presso il porto di Oritano un deposito costiero da 9.000 m<sup>3</sup> di capacità per GNL. In quel periodo la condotta di trasporto (comunemente identificata come "dorsale") non sembrava plausibile e l'erogazione del prodotto liquido in autobotte era l'unica strada che appariva come percorribile.

L'autorizzazione alla costruzione del deposito è stata ottenuta a Gennaio 2017 secondo l'art. 10 del Decreto Legislativo 257/2016 da poco emanato, mentre la FID per sostenere l'intervento è stata assunta ad Ottobre 2018, da quelli che nel frattempo sono divenuti i nuovi soci di maggioranza della società (Avenir LNG), che ha investito nel deposito unitamente alle navi per garantire l'approvvigionamento al deposito stesso.

Il contesto nel frattempo è mutato e conserva a tutt'oggi tratti di elevata incertezza, per quanto concerne le condizioni di mercato, la regolazione, le prospettive di una rete di trasporto. Si pone pertanto un tema di affidabilità del sistema paese nel suo complesso al fine di valutare la sostenibilità di una intrapresa completamente privata e della volontà degli organi di governo a sostenere chi ha creduto ed ha investito al fine di migliorare il territorio e la prospettiva di crescita di una regione non ancora metanizzata.

La consapevolezza della scrivente società, rivolgendosi al mercato nel contesto attuale, è relativa ad una sicura possibilità di successo in caso della mancanza di una rete di trasporto, viceversa in caso di costruzione della stessa si avrà conseguente riduzione del mercato del prodotto liquido. In tal caso sarà necessario dotarsi di un impianto e di una capacità di rigassificazione per conferire il prodotto alla stessa rete.

Per quanto in una tale ipotesi, ossia di provvedere all'implementazione di un sistema di rigassificazione sia contenuto rispetto all'investimento complessivo, viceversa l'iter autorizzativo può essere oneroso e molto dilatato dal punto di vista crono-temporale.

Pertanto, in considerazione del fatto che ciò che si sta regolando, calato nel contesto regionale, è un mercato al momento inesistente (un solo soggetto consuma metano ad oggi sull'isola) dalle prospettive di sviluppo interessanti ma incerto nelle modalità, (con chiaro riferimento al fatto che non è assolutamente acquisito se ci sarà la volontà politica di costruire la rete di trasporto, e che presumibilmente le prossime elezioni della Regione Sardegna eleggeranno soggetti che dovranno indicare una direzione in tal senso), gli imprenditori che hanno investito e stanno investendo nella realizzazione dei depositi costieri si attendono un atteggiamento di dialogo armonico e di tutela da parte dell'autorità, al fine di non essere messi ai margini del mercato a seguito di una decisione politica o regolatoria che intervenisse a cambiare definitivamente lo scenario e le regole entro le quali si svolge la libera competizione.

Nel merito del provvedimento proposto ad inchiesta pubblica, si rileva innanzi tutto come l'impatto di tale ipotesi regolatoria sia ancora di tipo teorico per la realtà regionale Sarda, in quanto, relativamente al deposito in costruzione ad Oristano, non sussistono le condizioni di divenire un deposito connesso, a causa della mancanza della rete di trasporto. Pertanto si valuta quanto proposto con riserva, in attesa che si verifichino le condizioni per una eventuale interconnessione e poter di conseguenza "rodare" le procedure e le regole proposte su una realtà funzionante, al momento inedita nello scenario nazionale.

S2: È parere della scrivente che in caso di mancata costruzione della rete di trasporto fisica, il riconoscimento dello status di infrastruttura finalizzata alla fornitura di metano alle reti di distribuzione civili dovrebbe essere riconosciuto secondo un modello basato sul concetto delle reti virtuali, costituite da navi metaniere, depositi costieri, autobotti e piccoli impianti di rigassificazione utili a consegnare metano a privati cittadini in un contesto di distribuzione urbana e regolata. Sono noti i costi di questa filiera e potrebbero essere regolati con opportuni strumenti, senza dover affrontare difficoltà insormontabili.

S9: in relazione al paragrafo 12.20, in qualità di struttura non regolata e realizzata con fondi prevalentemente privati ed operante in un regime di libera concorrenza con altri operatori, non vi è invero alcun obbligo, né tantomeno l'utilità di porre dei vincoli di natura commerciale quale la pubblicazione delle condizioni tecniche ed economiche di accesso al terminale, o altri meccanismi tali da non consentire la proposizione di tariffe differenziate in funzione di proprie politiche di sviluppo. Il soggetto che gestisce il deposito, al fine di poter meglio provvedere alla propria sussistenza sul mercato, deve avere la libertà di proporre, modificare e differenziare le proprie politiche commerciali in totale autonomia, stabilendo anche eventuali differenze nelle marginalità riservate a diversi settori merceologici, in funzione di una prospettiva di massimizzazione dei volumi, della penetrazione nel mercato e della capacità di remunerazione questo nuovo tipo di combustibile. In mancanza infatti di un sistema di garanzia dei ricavi assicurato dalla regolazione, è necessario avere la totale libertà commerciale per provvedere i ricavi e la marginalità necessaria alla propria sussistenza.

In particolare, seppur non chiaramente espresso nel documento, riteniamo che qualora l'infrastruttura di approvvigionamento si configuri come deposito che svolge solo servizio di Small Scale LNG ai sensi di quanto previsto nell'art. 10 del D. Lgs. 257/16 sia da considerarsi quale attività libera non soggetta a regolazione, né a quanto indicato nel documento di consultazione nel punto 12.20 del DCO 590/2018/R/gas.

In linea con quanto sopra indicato, siamo però del parere che le indicazioni contenute nel documento di consultazione in argomento debbano essere esaminate in maniera più dettagliata anche alla luce delle indicazioni che l'Autorità vorrà rendere disponibili in relazione alla definizione dell'assetto regolatorio previsto dall'art. 14 del D. Lgs. 257/2016 in materia di reti isolate di GNL, con riferimento ai profili tariffari relativi alla copertura dei costi delle infrastrutture di rete.