



**Consultazione 9 aprile 2019, 139/2019/A**

**“Quadro strategico 2019-2021 dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente”**

**Associazione Nazionale Logistica Energetica**

00143 Roma – Via di Vigna Murata, 40

Telefono: +39 (06) 5004658/9–(06) 5910049 Fax: +39 (06) 5011697

[www.assocostieri.it](http://www.assocostieri.it) - [assocostieri@assocostieri.it](mailto:assocostieri@assocostieri.it) – [assocostieri@pec.it](mailto:assocostieri@pec.it)

Cod. Fisc. 97024500585



## **Premessa**

*Gentilissimi,*

desideriamo ringraziare l'Autorità per questa consultazione ed esprimiamo grande apprezzamento per l'iniziativa volta a raccogliere i contributi delle Associazioni di categoria e degli operatori del settore in relazione al documento per la consultazione riguardante il Quadro strategico 2019-2021.

ASSOCOSTIERI rappresenta da oltre 35 anni il settore della logistica energetica in Italia e tutela a livello nazionale ed internazionale tutti i terminali di rigassificazione italiani, i depositi di GNL “*small scale*”, i depositi di stoccaggio di oli minerali e vegetali, gli impianti di stoccaggio di GPL, i titolari di bettoline per il bunkeraggio marino, i produttori di biocarburanti ed altri imprenditori privati.

## **Il contesto generale**

Lo sviluppo del mercato del GNL è uno degli strumenti individuati dal Legislatore per il raggiungimento dei tre macro-obiettivi indicati nella Strategia Energetica Nazionale: competitività del Paese, riduzione dell'impatto ambientale e decarbonizzazione dei consumi energetici, sicurezza dell'approvvigionamento e flessibilità negli utilizzi finali delle fonti energetiche.

I benefici derivanti dallo sviluppo della filiera del GNL per il suo utilizzo come combustibile sono stati ben evidenziati nel Quadro Strategico Nazionale allegato al decreto di recepimento della Direttiva “DAFI” (D.Lgs n. 257/16), e successivamente ribaditi nella SEN.

Tra questi, la decarbonizzazione nel settore dei trasporti, il rispetto delle normative sempre più stringenti relative alle emissioni di inquinanti nel settore dell'autotrazione e del trasporto marittimo, la diversificazione delle fonti in ottica di riduzione della dipendenza dai prodotti petroliferi, la riduzione attesa nel medio-lungo periodo della spesa energetica dei consumatori domestici e industriali, un possibile anticipo dell'introduzione di aree SECA (*Sulphur Emission Control Area*) nel Mediterraneo, e da ultimo, ma non per questo meno importante, la metanizzazione della Sardegna.

Recentemente, anche il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima ha riconosciuto un ruolo importante al GNL, in particolare per i trasporti marittimi e pesanti nonché in ottica di diversificazione delle fonti di approvvigionamento e di sicurezza della fornitura di gas, tramite la valorizzazione dei rigassificatori esistenti e la realizzazione di depositi di GNL nei porti, per i quali è prevista l'emanazione di specifiche norme di defiscalizzazione.

Perché i suddetti benefici risultino apprezzabili, è però opportuno che il mercato del GNL raggiunga adeguate dimensioni. A tale scopo il sistema è stato chiamato a sostenere importanti investimenti lungo tutta la filiera di tale combustibile.

A livello normativo, molte iniziative a favore di una rapida evoluzione di questo mercato sono state messe in atto, tuttavia il suddetto sviluppo necessita di un completamento del quadro normativo, sia di carattere autorizzativo-procedimentale che di tipo tecnico-economico.



La nostra Associazione auspica che si pervenga quanto prima al completamento del predetto quadro affinché si possa dare concreto avvio del mercato del GNL favorendo la realizzazione degli importanti investimenti di cui tale mercato necessita.

Al fine di garantire l'avvio degli investimenti in un mercato in cui la domanda stessa deve essere sviluppata e pertanto non è ancora in grado di consentire il recupero delle risorse impiegate nei progetti, è opportuno, a parere della scrivente, che siano messe in campo una serie di misure di sostegno, volte a definire condizioni economiche favorevoli allo sviluppo del mercato stesso.

La diffusione del GNL richiede, infatti, interventi anche rilevanti su tutti i segmenti della filiera, dalla realizzazione delle infrastrutture logistiche necessarie a rendere disponibili adeguati volumi di GNL in Italia fino agli adeguamenti degli impianti di utenza presso il consumatore finale.

Ai fini di una corretta ed esaustiva identificazione dei costi della catena logistica occorre quindi considerare la maggiore complessità impiantistica ed operativa della tecnologia criogenica (trasporto, stoccaggio, etc.) rispetto ai combustibili fossili oggi utilizzati dal target di mercato (trasporto stradale e marittimo, utenze industriali e/o residenziali *off-grid*, metanizzazione di sistemi isolati).

Va, infine, ricordato che il sistema italiano è svantaggiato rispetto ad altri Paesi europei affacciati sul Mediterraneo che dispongono di terminali di rigassificazione *on-shore* e, quindi, necessitano di investimenti nettamente inferiori per lo sviluppo della catena logistica *small scale*. L'Italia, in particolare, ha la necessità non solo di adeguare i terminali esistenti ma anche di sviluppare la logistica navale e i depositi costieri, indispensabili per rendere il GNL disponibile "a terra".

Entrando nello specifico, ASSOCOSTIERI, già nelle precedenti consultazioni sul tema del GNL ha sottolineato l'importanza di adottare un modello regolatorio che preveda un regime concessorio, tariffario e commerciale equivalente a quello definito per il servizio di distribuzione e vendita del gas naturale.

Ciò in virtù dell'uguaglianza della molecola chimico-fisica oggetto di distribuzione, ovvero che il GNL una volta rigassificato diventa esattamente gas naturale: pertanto, il modello di riferimento da applicare alle reti isolate dovrebbe ricalcare quanto già previsto dal Decreto Letta, prevedendo un regime concessorio, tariffario e commerciale equivalente a quello definito per il servizio di distribuzione e vendita del gas naturale.

Con specifico riferimento alla Regione Sardegna, inoltre, a fronte della precedente esperienza per le reti canalizzate di gas diversi dal gas naturale, ASSOCOSTIERI ritiene necessario elaborare opportune misure di sostegno agli investimenti che consentano una ampia metanizzazione dell'isola e di conseguenza il progressivo allineamento delle tariffe a quelle del resto dell'Italia peninsulare.

Fintanto che le tariffe di distribuzione applicate agli utenti finali della regione Sardegna rifletteranno l'intero costo della catena logistica, difficilmente i consumatori sardi troveranno vantaggioso passare a questa nuova fonte energetica, abbandonando combustibili più inquinanti e, sul lungo termine, più onerosi per il sistema.

E' opinione che solo una modalità di socializzazione che coinvolga l'intero territorio nazionale possa consentire l'allineamento auspicato dal PEARS dei prezzi pagati dall'utente della Sardegna con quelli sostenuti dagli utenti continentali ed anche in tempi rapidi.



Da tenere, infatti, in considerazione che i clienti finali dovranno sostenere degli investimenti per adeguare i loro sistemi alla nuova fonte energetica, investimenti che dovranno anch'essi essere ripagati da un vantaggio economico derivante dall'uso del GNL.

Da rimarcare comunque che l'azione incentivante non deve essere mirata a sospingere gli investimenti in infrastrutture per il gas metano al di fuori di un criterio di sostenibilità economica e finanziaria, in quanto in caso contrario comporterebbe una forte esposizione in termini finanziari, uno sviluppo tumultuoso delle reti locali anche laddove queste non sono e non saranno sostenibili, appesantendo il sistema di inutili oneri.

In merito ai servizi di *small scale LNG*, che sono in fase di predisposizione, ASSOCOSTIERI ritiene fondamentale la definizione della separazione contabile per le infrastrutture regolate che vogliano fornire anche tali servizi, garantendo comunque la priorità al servizio di rigassificazione. Al fine di assicurare una netta separazione contabile tra le due attività, sarebbe preferibile, tuttavia, identificare lo SSLNG come un'attività totalmente separata dalla rigassificazione.

Diversamente, per i depositi di GNL l'attività che li contraddistingue è interamente lo SSLNG che prevede più parti del servizio: i depositi costieri per loro natura nascono ad uso promiscuo con i servizi SSLNG e questi ultimi sono paritetici alla rigassificazione; la separazione contabile non risulterebbe una soluzione efficiente in quanto creerebbe un extra costo rilevante che il sistema dovrebbe sostenere.

Per quel che riguarda, invece, i depositi costieri in Sardegna, sarebbe necessario un codice di accesso ad *hoc* per cui l'accesso sia regolato per tutti i servizi offerti ovvero caricamento su autobotti, su bunkerine e, una volta che la rete sarà disponibile, l'immissione in rete di volumi vaporizzati. I depositi costieri, infatti, sono strutture ad uso promiscuo e sarebbe opportuno impegnare per la rigassificazione la capacità movimentabile piuttosto che la capacità di stoccaggio.

L'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

**ASSOCOSTIERI**  
**Il Direttore Generale**  
**(Avv. Dario Soria)**