

Prot. 37/19

Bologna, 14 novembre 2019

Spett.le

**Autorità di Regolazione per
Energia Reti e Ambiente**

Direzione Infrastrutture Energia e
Unbundling

Corso di Porta Vittoria, 22

20122 Milano

infrastrutture@arera.it

Oggetto: Osservazioni relative al documento per la consultazione (DCO) 410/2019/R/GAS
– criteri di regolazione tariffaria dei servizi di distribuzione e misura del quinto
periodo di regolazione

Premessa

Con l'aggravarsi del cambiamento climatico e delle condizioni ambientali nelle città, sono di fondamentale importanza le politiche di decarbonizzazione dell'energia, come indicato nel DCO 170/2019/R/GAS, nelle quali il gas naturale rappresenta una fonte alternativa indispensabile per permettere la transizione energetica da fonti fossili più inquinanti a fonti più pulite e rinnovabili.

Tra le principali normative che prevedono per il gas naturale un ruolo di primaria importanza in quest'ambito:

- il D. Lgs. 16 dicembre 2016, n° 257¹ la cui finalità è quella di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. Il gas naturale (nelle forme CNG, LNG e Biometano) è riconosciuto nel Decreto come combustibile alternativo

¹ Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

in grado di contribuire alla decarbonizzazione dell'energia per il trasporto e a migliorare le prestazioni ambientali;

- la Strategia Energetica Nazionale 2017, nella quale è ipotizzato un potenziale teorico al 2030 di produzione di biometano pari a 8 miliardi di m³ e individua nell'utilizzo del biometano nei trasporti la modalità più efficiente per incentivare il settore senza gravare ulteriormente i consumatori di energia elettrica e gas per adempiere al raggiungimento del target da fonti rinnovabili nel settore trasporti richiesto dall'UE al 2020;
- il Decreto Interministeriale 2 marzo 2018² che prevede l'incentivazione del biometano da impiegare nel settore trasporti al fine di raggiungere il target da fonti rinnovabili di cui sopra e rimanda, per i restanti usi, a un successivo decreto di aggiornamento.

L'uso del gas naturale per autotrazione dà un sensibile contributo alla lotta ai cambiamenti climatici e al miglioramento della qualità dell'aria. Il suo impiego crea minori emissioni sonore e vibrazionali e produce minori emissioni di CO₂ rispetto ai carburanti tradizionali, prossime a zero nel caso di utilizzo del biometano.

L'Italia vanta una lunga tradizione d'eccellenza nel settore metano per autotrazione (1.354 distributori, di cui 48 sulla rete autostradale) e il biometano, prodotto dal processo di upgrading del biogas, può essere immesso nei gasdotti ed essere distribuito attraverso la rete dei punti vendita del gas naturale diffusa sul territorio, frutto di investimenti privati, senza, quindi, aggravio per le risorse pubbliche. Inoltre, attraverso l'impiego dei carri bombolai/autocisterne, può essere distribuito su tutto il territorio nazionale, anche nelle zone non coperte dalla rete dei metanodotti.

Il parco circolante conta attualmente oltre 1 milione di veicoli a metano, equivalente a circa il 2% del parco circolante nazionale (dati ACI 2018). Ciò grazie a una discreta gamma di veicoli OEM alimentati a CNG che coprono diversi segmenti, dal trasporto persone (autovetture e autobus) al trasporto merci (veicoli commerciali leggeri e pesanti).

Nel 2018 i consumi di gas naturale per autotrazione transitati sulla rete di trasporto e distribuzione sono stati pari 1.048³ mln/Sm³ (1,45% del totale di gas immesso sulla rete nel 2018, che è stato pari a 72⁴ miliardi di Sm³).

A seguito della premessa, utile per inquadrare il settore per autotrazione in termini numerici e ambientali, si riportano le osservazioni della Scrivente relative al DCO 410/2019/R/gas.

² Promozione dell'uso del biometano nel settore dei trasporti

³ Fonte: SFBM - Servizi Fondo Bombe Metano

⁴ Fonte: relazione finanziaria annuale 2018 - Snam

Spunti per la consultazione

S19 Osservazioni in relazione alle ipotesi relative all'impostazione del sistema tariffario.

S20 Osservazioni rispetto alla definizione degli ambiti tariffari.

Per il quarto periodo di regolazione (2014-2019) l'Autorità aveva confermato 6 ambiti tariffari (nord occidentale, nord orientale, centrale, centro-sud orientale, centro sud occidentale e meridionale) e individuato 8 scaglioni di consumo ai quali applicare il relativo corrispettivo unitario espresso in €/Sm³. I corrispettivi unitari dei 6 ambiti hanno dei valori differenti tra loro e generano, di conseguenza, un costo medio unitario (€/Sm³) del gas naturale distribuito sostanzialmente diverso a seconda dell'area geografica ove i punti vendita di gas naturale per autotrazione sono allacciati alla rete distributiva. La maggiore incidenza della quota variabile dei servizi di distribuzione sul totale dell'importo della fornitura gas di chi svolge l'attività di vendita metano per auto ha rallentato lo sviluppo del metano per autotrazione soprattutto in alcune regioni del Sud Italia, quali la Sicilia e la Calabria, per via della ridotta marginalità. Gli operatori sono costretti a esercire il loro punto vendita con minima (se non negativa) marginalità o con un prezzo di vendita del prodotto finale a valori più alti rispetto alla media nazionale con ripercussioni sul prezzo di vendita alla pompa che, in queste regioni, si attesta a valori superiori (p.e. 1,050 €/kg in Sicilia) rispetto alla media nazionale (0,997 €/kg). A titolo di esempio, a parità di consumi di materia prima e di scaglione tariffario, la quota variabile dei servizi di distribuzione incide per circa il 33% sull'importo della fornitura totale di un punto vendita in Sicilia contro il 18% di un impianto di distribuzione della Emilia Romagna.

Considerando:

- la valenza ambientale del gas naturale e il ruolo che il gas naturale ricopre all'interno delle politiche di decarbonizzazione, come riportato in premessa;
- l'incidenza minima (pari all'1,45%) che il gas naturale per uso autotrazione ha sul totale del gas immesso in rete;
- lo sviluppo rallentato della rete distributiva in regioni del Sud Italia;

la scrivente Associazione

CHIEDE

che l'ARERA, in quanto Autorità di regolazione che persegue la promozione della concorrenza e la tutela dei consumatori, intervenga a ristabilire la concorrenza fra operatori (proprietari/gestori P.V. metano) e la tutela dei consumatori (automobilisti) con tariffe unificate nell'intero territorio italiano.

Nello specifico la Scrivente ribadisce quanto richiesto nell'ambito della consultazione DCO 170/2019/R/GAS e chiede che **per il quinto periodo di regolazione sia applicata, per i prelievi del settore del metano per autotrazione, “una tariffa unica nazionale” (espressa in €/Sm³) da applicare ai punti vendita allacciati alle reti di distribuzione (PDR), svincolata sia dall'ambito tariffario che dagli scaglioni di consumo.**

Quanto richiesto permetterebbe:

1. il maggiore sviluppo della rete del metano per autotrazione al sud d'Italia;
2. eque condizioni economiche nazionali sulle forniture di metano ad uso autotrazione;
3. l'eliminazione dell'effetto distorsivo dell'anticipazione dei costi di distribuzione nei primi mesi dell'anno per via della attuale degressività economica dei prezzi determinati per scaglioni di consumo durante l'anno solare.

S23 Osservazioni in relazione alle ipotesi di regolazione per le reti di distribuzione alimentate con carro bombolaio

La Scrivente rappresenta anche aziende che operano in Italia nel settore dei carri bombolai per il trasporto del GNC. Negli anni il settore e il Servizio di fornitura è fortemente mutato sia dal punto di vista qualitativo, con un costante aumento degli standard operativi imposti da norme di settore specifiche, oltre che dal punto di vista quantitativo, per le sempre crescenti esigenze del mercato. Si rammenta che la metanizzazione del Paese è iniziata con la fornitura del GNC mediante carri bombolai già diversi anni prima della posa delle reti. In questo senso, l'esperienza maturata in questo settore da molti decenni ha portato alla gestione in completa sicurezza del servizio in questione, spesso anticipatorio rispetto all'allacciamento alle reti di trasporto e distribuzione, ma anche continuativo per talune fattispecie di utenza, nonché per la capacità di intervento per la gestione delle emergenze sulla rete. Modificare questa condizione, come pare di intendere al punto 34.2 del DCO 410/2019/R/GAS, disincentivandone l'utilizzo a favore altre soluzioni è, a parere della Scrivente, poco equilibrato. Così come ci pare poco equilibrato affermare, apparentemente come fatto “negativo” da disincentivare (?), l'incremento delle reti isolate alimentate a mezzo di carri bombolai, peraltro derivante da indirizzi specifici del MiSE a cui l'Autorità dovrebbe riferirsi, adducendo “comportamenti opportunistici” da disincentivare (punti 34.2 del DCO 170/2019/R/gas).

La Scrivente è già intervenuta in passato presso le Autorità preposte proprio al fine di scongiurare la morte di un settore di assoluta nicchia che, evidentemente, periodicamente non viene interpretato/valutato correttamente circa la propria capacità di garantire la sicurezza e la continuità del Servizio di trasporto e/o distribuzione nell'ambito delle

suddette strategie sempre enunciate, ma poco approfondite, attualmente garantite proprio grazie all'attività sostenuta dal comparto dei trasportatori dei carri bombolai.

Pertanto è parere della Scrivente che l'impatto sul Sistema delle attività inerenti il par. 34 del DCO 410/2019/R/GAS sia talmente irrisorio da non giustificare le ipotesi di modifica di cui allo spunto di miglioramento S23, anche in considerazione dell'apporto del GNL esclusivamente dall'estero, mentre il Servizio offerto con GNC è gestito a livello Paese.

Si ribadisce, inoltre, che colpire ulteriormente la già estremamente ridotta nicchia delle reti alimentate a GNC mezzo carri bombolai con meccanismi disincentivanti, si ripercuota negativamente sul Settore distributivo in generale. Il rischio è che, nel medio termine, non si riesca poi a reperire sul mercato il numero di mezzi necessari a intervenire nei momenti di criticità delle reti di trasporto e/o di distribuzione, stante l'impossibilità per le aziende del comparto di mantenere un parco mezzi numeroso, efficiente e in regola con le norme di settore se vengono a mancare occasioni di lavoro di medio respiro in termini di durata e redditività, in grado di sopperire ai costi fissi non recuperabili con le sole attività emergenziali (Servizio Alternativo - trasporto e distribuzione).

Con l'auspicio che le richieste della Scrivente siano accolte, rimanendo a disposizione per eventuali approfondimenti, si porgono distinti saluti.