

## **RETI ISOLATE GNL**

**Nota sul modello di riferimento da  
applicare al sistema di distribuzione del  
gas naturale mediante l'impiego di reti ad  
isola alimentate a GNL rigassificato**

Milano 21 maggio 2018

## **PREMESSA**

A valle della pubblicazione della delibera n. 324/2017/R/gas, con cui l'ARERA ha avviato un procedimento volto a individuare il trattamento regolatorio secondo cui inquadrare le reti di distribuzione del gas naturale alimentate mediante GNL, le scriventi Associazioni hanno elaborato alcune riflessioni sul tema, di seguito riportate.

## **OSSERVAZIONI GENERALI**

Secondo le scriventi Associazioni, il modello di riferimento da applicare al sistema di distribuzione del gas naturale mediante l'impiego di reti - ad isola o interconnesse - alimentate a GNL deve puntare a garantire **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.

Il procedimento avviato dall'Autorità per l'attuazione delle disposizioni ex. art 14 del D. Lgs. n.257/2016 in materia di reti isolate alimentate da GNL, invece, pur dichiarando che le reti isolate di GNL siano da intendersi come reti di distribuzione del gas naturale (pag. 3 della delibera, primo alinea del "ritenuto che"), individua il modello di riferimento da applicare alle reti isolate alimentate a GNL mutuandolo analogicamente dalla regolazione prevista per i GAS DIVERSI.

Questa interpretazione, oltre a non garantire la parità di condizioni auspicata, non trova secondo le scriventi Associazioni razionali logici e concreti nella natura del combustibile distribuito che in ogni caso è costituito da gas naturale, né trova fondamento nelle norme vigenti, come di seguito illustrato.

L'art. 14 D. Lgs. n.257/2016 prevede in particolare che **"l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, oltre a provvedere, in linea con quanto già previsto dalla regolazione per le reti isolate, ad aggiornare le condizioni economiche di fornitura dei gas diversi dal gas naturale, determina i parametri e i criteri di calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, di misura e, limitatamente per i clienti vulnerabili, di vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le stesse reti"**.

L'art. 1, comma 2 bis del decreto legislativo n. 164/2000 (decreto Letta), come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 93/11, **prevede che le norme del medesimo decreto relative al gas naturale, compreso il gas naturale liquefatto, si applicano in modo non discriminatorio anche al biogas e al gas derivante dalla biomassa o ad altri tipi di gas, nella misura in cui i suddetti gas possono essere iniettati nel sistema del gas naturale e trasportati attraverso tale sistema senza porre problemi di ordine tecnico o di sicurezza.**

Il decreto Letta definisce poi la distribuzione del gas naturale come il *trasporto di gas naturale attraverso reti di gasdotti locali per la consegna ai clienti*. Nulla viene specificato in merito alla interconnessione diretta o indiretta, ed esistente o meno, di tali reti di gasdotti locali con la rete di trasporto nazionale o regionale.

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 le scriventi Associazioni il modello regolatorio di riferimento da applicare alle reti alimentate a gas naturale derivante da GNL rigassificato (reti alimentate a GNL) dovrebbe invece ricalcare quello già previsto per la distribuzione del gas naturale a mezzo reti, tenuto conto che 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**, garantendo parità di condizioni economiche di accesso all'utilizzo del vettore energetico gas naturale da parte di tutti i soggetti che oggi non sono raggiunti dalla rete di distribuzione di gas naturale

Tali infrastrutture dovranno essere oggetto naturalmente di un'opportuna analisi costi-benefici al fine di dimostrarne la sostenibilità, anche in ottica ambientale.

Questo modello risulterebbe oltretutto 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.

Il GNL, infatti, oltre a rappresentare una fonte energetica tra quelle a più basso impatto ambientale, in prospettiva risulta anche molto ben integrabile (ad esempio dal punto di vista della gestione logistica) con altre forme di metano prodotto da fonti rinnovabili, come il biometano e il gas di sintesi prodotto da processi di *power to gas* che sfruttano energia da fonti rinnovabili. Un sistema che favorisca l'impiego del GNL anche a mezzo rete potrebbe, pertanto, contribuire alla diffusione e integrazione di queste nuove fonti nel sistema energetico italiano.

In particolare, la disponibilità di un maggior numero di reti di distribuzione anche isolate di gas naturale costituirebbe un volano allo sviluppo della produzione e liquefazione del biometano anche in aree svantaggiate e lontane da infrastrutture a rete, posto che ai sensi del recente Decreto Interministeriale 2 marzo 2018 potrà beneficiare del "certificato di immissione in consumo" e concorrere al calcolo della quota di rinnovabili nel settore dei trasporti. Al riguardo la produzione di biometano in tali aree potrebbe inserirsi e integrarsi nel sistema logistico del GNL portando benefici in termini di riduzione dei costi di trasporto dello stesso GNL destinato alle reti isolate.

Il raggiungimento di una condizione di maturità economica, oltre che tecnica, dello sviluppo del GNL potrà favorire la crescita economica di molteplici settori, vedasi anche quello dei trasporti, grazie alle previste misure di adeguamento delle infrastrutture.

Di seguito si riportano le riflessioni relative al modello ipotizzato per le reti di distribuzione alimentate a GNL.

## **MODELLO DI RIFERIMENTO**

### **Regime concessorio delle reti di distribuzione del gas naturale**

Posto che le reti isolate alimentate a GNL ricadono nel campo di applicazione del Decreto Legislativo n.164/2000 e che, come ricordato anche nella delibera 324/17/R/gas e ribadito nel DCO 216/2018/R/GAS, le stesse sono da intendersi come reti di distribuzione del gas naturale, si ritiene che debbano essere assoggettate alla disciplina di rango primario in tema di gare per l'affidamento in concessione del servizio di distribuzione del gas naturale.

Peraltro, proprio nel contesto delle Gare d'Ambito, ed in particolare nella predisposizione delle linee guida programmatiche d'ambito, dei Documenti Guida e dei piani di sviluppo degli impianti di cui agli artt. 9 e 15 del DM 226/2011, le reti isolate alimentate a GNL possono rappresentare, in alcune specifiche aree, la soluzione infrastrutturale più adeguata anche in un'ottica di selettività degli investimenti. Possono infatti consentire la metanizzazione di specifiche aree nelle quali non sarebbe conveniente, sotto la lente dell'analisi costi-benefici, lo sviluppo di una rete di distribuzione connessa alla rete di trasporto Nazionale o Regionale.

In tali contesti, tipicamente – ma non esclusivamente – montani e/o collinari, lo sviluppo di reti isolate alimentate a gas naturale liquefatto comporterebbe infatti notevoli benefici sistemici in termini di qualità e sicurezza del servizio, oltreché sensibili benefici in termini economici ed ambientali connessi alla sostituzione dei combustibili generalmente utilizzati in tali aree (Gas di Petrolio, Gasolio, Legna).

Per questi motivi, oltre a promuovere, anche da un punto di vista tariffario, la realizzazione delle reti isolate alimentate a GNL ove convenienti, si evidenzia la necessità di definire le modalità operative che consentano, nell'alveo delle procedure di gara, la potenziale trasformazione di reti canalizzate alimentate a GPL in reti alimentate a GNL.

### **Regime tariffario delle reti di distribuzione del gas naturale**

Come già sopra osservato, le reti alimentate a GNL andrebbero inserite negli ambiti tariffari della distribuzione gas e quindi assoggettati all'attuale disciplina tariffaria prevista per le reti di distribuzione del gas naturale (RTDG), prevedendo:

- il riconoscimento alla singola impresa di distribuzione dei costi di capitale per le infrastrutture di rete e di misura e dei relativi costi operativi (costi di esercizio e manutenzione delle reti di distribuzione) ai sensi della RTDG, nonché degli investimenti e relativi costi di gestione dei depositi di stoccaggio criogenico e dei rigassificatori locali direttamente connessi alle medesime reti di distribuzione. Ciò al fine di determinare i ricavi riconosciuti all'impresa di distribuzione e la relativa "tariffa di riferimento";
- l'applicazione ai clienti finali allacciati a tali reti dei corrispettivi relativi alla distribuzione e misura degli ambiti tariffari della "tariffa obbligatoria" della distribuzione (attualmente 6 ambiti), in virtù del sistema di perequazione esistente.

In tal modo, il costo del servizio di distribuzione che verrebbe ad essere incorporato nel prezzo del gas dei clienti finali situati sulle reti isolate risulterebbe uguale a quello applicato ai clienti finali serviti da rete di distribuzione alimentata da gasdotto di trasporto.

### **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.