

Prot. n. 070u/2019

Invio via e-mail

Calderara di Reno (BO), 17 giugno 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) 170/2019/R/GAS – linee di intervento per la regolazione di tariffe e qualità dei servizi di distribuzione e misura del gas nel 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 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 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.

Come richiamato al punto 1.8 comma b) del DCO 170/2019/R/gas, 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

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

² Promozione dell'uso del biometano nel settore dei trasporti

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 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. Attualmente sono in esercizio 1.365 distributori (CNG e LNG), di cui 47 sulla rete autostradale.

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, utili per inquadrare il settore per autotrazione in termini numerici e ambientali, si riportano le osservazioni della Scrivente relative al DCO 170/2019/R/gas.

I contenuti non sono da ritenersi di carattere riservato.

Spunti per la consultazione

S13 Osservazioni e ipotesi sugli ambiti tariffari

S14 Osservazioni e ipotesi sulla struttura tariffaria

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 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

³ Fonte: SFBM - Servizi Fondo Bombole Metano

⁴ Fonte: relazione finanziaria annuale 2018 - Snam



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, ai sensi dell' articolo 1.7 comma a) del DCO in oggetto, 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 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 a 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.

S32 Osservazioni rispetto alle ipotesi relative all'inquadramento delle reti di distribuzione alimentate da GNL.

S33 Valutazioni rispetto all'ipotesi di estendere l'approccio previsto per le reti alimentate da GNL alle reti alimentate con CNG trasportato mediante carro bombolaio

La Scrivente rappresenta dal 1948 oltre il 95% delle 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, in quanto le aziende che lo compongono sono state impegnate nell'innalzamento del proprio standard a seguito di imposizioni derivanti da norme di settore specifiche, che dal punto di vista delle esigenze del mercato. Si rammenta che la metanizzazione del Paese è iniziata con la fornitura del GNC mediante carri bombolai e solo dopo diversi anni sono arrivate le reti. Questa precisazione è necessaria per identificare la capacità di esercire in sicurezza il Servizio richiesto, spesso anticipatorio rispetto all'allacciamento alle reti nazionali, ma anche continuativo per talune



fattispecie di utenza. Modificare questa condizione, come pare voglia fare l'Autorità (punto 24.3 del DCO 170/2019/R/gas) disincentivandone l'utilizzo a favore di qualcun altro è, a parere della Scrivente, poco equilibrato.

Così come pare poco equilibrata l'affermazione (ultimo periodo del punto 24.1) dove si evidenzia, 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 24.3 e 24.4 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 (par. 11 del DCO 170/2019/R/gas) nell'ambito delle suddette strategie sempre enunciate, ma poco approfondite, attualmente garantite proprio grazie all'attività sostenuta dal comparto dei trasportatori dei carri bombolai, facenti capo a Federmetano.

Pertanto è parere della Scrivente che l'impatto sul Sistema delle attività inerenti il par. 24 del DCO 170/2019/R/gas sia talmente irrisorio che non giustifichi nessuna delle ipotesi di modifica di cui agli spunti di miglioramento S32 e S33. Le stesse sarebbero un ulteriore vantaggio a favore del servizio analogo gestito con GNL che, per le caratteristiche intrinseche del prodotto, già consente all'utilizzatore finale innumerevoli vantaggi, soprattutto economici in termini infrastrutturali, rispetto al Servizio offerto con GNC (Servizio peraltro gestito a livello Paese internamente al contrario del GNL che proviene da Paesi esteri).

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.

FEDERMETANO

Licia Balboni



Chi siamo

Federmetano, costituita nel 1948, associa i proprietari di stazioni di servizio per la distribuzione del metano ad uso autotrazione. Parte di questi operatori svolge anche attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale ed emergenze sui metanodotti, con una potenzialità di un milione di mc/giorno. Aderiscono alla Federazione 1/3 dei distributori stradali di gas naturale con consumi di ca. 400 milioni di mc. annui. Annualmente gli associati Federmetano effettuano rifornimenti a più di 1,5 mln di veicoli e già oggi erogano biometano per autotrazione, unici in Italia. Presente sui tavoli tecnici e istituzionali a livello statale, regionale, locale, come riferimento per l'elaborazione di norme di settore. Lo scopo principale è la tutela e lo sviluppo del metano per autotrazione in tutte le sue declinazioni: CNG (gas naturale compresso), LNG (gas naturale liquefatto), biometano.

Dal 2009 è stato attivato un servizio di affiliazione per le officine del settore, riconosciute come fondamentale anello nel processo di revisione periodica dei serbatoi.

