

Di seguito si trasmettono le osservazioni della scrivente inerenti il Rapporto di cui all'oggetto predisposto da RSE in accordo alla Deliberazione ARERA n. 335/2019/R/gas. Logistica, traffico stradale e occupazione suolo - Per soddisfare il fabbisogno energetico Sardo rappresentato nello studio sarebbe necessario far circolare su base giornaliera un numero elevato di mezzi pesanti per il trasporto del GNL nell'ordine del centinaio, con punte concentrate nel periodo invernale, con potenziali impatti al traffico veicolare nonché alla sicurezza stradale tenuto anche conto dello stato attuale della viabilità sarda. - Per i grandi clienti con consumi superiori a 5 Milioni di mc/anno di gas naturale ci sarebbe la necessità di ricevere una frequenza elevata, anche giornaliera, di forniture di GNL tramite carro cisterna con eventuale ulteriore aggravio gestionale nel caso di installazione di depositi criogenici con volumi di GNL > 110 mc (i.e. adempimenti normativa SEVESO). - L'utilizzo del GNL prevede l'installazione di un deposito criogenico con annesso modulo di rigassificazione avente costi elevati (e.g. ≈700 k€ per serbatoio da 110 mc + modulo di rigassificazione). Inoltre tale deposito e relativi apparati necessitano di una superficie dell'ordine di 400 mq alla quale deve essere aggiunta anche l'area da destinare alla manovra dei carri 2 cisterna. Pertanto tutti gli utilizzatori che non dispongono di tali spazi saranno costretti a rimanere ancorati ai combustibili tradizionali più inquinanti (e.g. BTZ, Gasolio, Area Propanata, GPL, etc.). In aggiunta, la gestione di un deposito GNL necessita di un know-how tecnico specifico che potrebbe ulteriormente scoraggiare il consumatore alla conversione a gas naturale dei propri impianti. Continuità delle forniture - La fornitura di gas naturale attraverso carri cisterna per il trasporto di GNL anziché tramite la rete di metanodotti è esposta al rischio di interruzione delle forniture ad esempio nel caso di scioperi, incidenti stradali, condizioni climatiche particolari, stato della viabilità, etc. con evidenti disagi per i consumatori. - La consegna di gas naturale attraverso la rete di metanodotti assicurerebbe invece la continuità delle forniture e la sicurezza negli approvvigionamenti. Mercato - Avere la possibilità di allacciarsi ad una rete di metanodotti estesa su tutto il territorio sardo consentirebbe ai consumatori regionali di energia di poter accedere alle forniture di gas naturale a condizioni paritetiche rispetto a quanto già avviene nel resto della penisola Italiana (i.e. forniture indicizzate al prezzo del mercato all'ingrosso Italiano). L'accesso ad un mercato pienamente liberalizzato e concorrenziale renderebbe anche semplice per il consumatore il passaggio ad un'eventuale nuovo fornitore. - L'assenza di una rete di metanodotti comporterebbe invece la creazione di oligopoli per la fornitura del gas naturale liquefatto tramite carri cisterna con prezzi che difficilmente potranno allinearsi a quelli del mercato all'ingrosso Italiano del gas naturale. - La presenza di una moderna rete energetica regionale abiliterebbe inoltre lo sviluppo delle energie rinnovabili quali ad esempio biometano ed idrogeno verde entrambe a zero emissioni. Infatti la possibilità di immettere in rete qualsiasi quantitativo di tali gas rinnovabili darebbe ampia flessibilità di produzione favorendo il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione entro il 2050. Tale sviluppo delle rinnovabili potrebbe ulteriormente essere incentivato dalla realizzazione di un metanodotto di collegamento con la penisola (i.e. sealine) che ne abiliterebbe l'export verso il continente. - Pertanto immaginare che il futuro energetico della Sardegna si basi sulla distribuzione del gas naturale in forma liquida attraverso carri cisterna non sembra la soluzione più appropriata per incentivare anche futuri investimenti industriali nella regione. Confronto tra scenari di trasporto tramite "dorsale" o "su gomma" - L'orizzonte temporale di 20 anni preso a riferimento per il confronto degli scenari "dorsale" vs. "trasporto su gomma" è molto penalizzante nei confronti dello scenario "dorsale" in quanto non si tiene conto che la vita utile di tale infrastruttura è di 50 anni e pertanto i relativi costi di realizzazione andrebbero spalmati su tale intervallo. Infatti è logico prevedere che l'infrastruttura possa nel lungo termine essere sempre più utilizzata per il trasporto di idrogeno e biometano. - Inoltre lo scenario di confronto 3 "dorsale" vs. "trasporto su gomma" di cui alla fig. 8.1, pag. 137, dello studio evidenzia che la convenienza alla realizzazione della dorsale ci sarebbe solo con un mercato finale di consumo pari ad almeno 1,5 miliardi di mc. Tuttavia tale assunzione sembra parziale in quanto lo scenario "trasporto su gomma" non considera i costi di installazione e gestione dei depositi criogenici e dei relativi moduli di rigassificazione. Pertanto, prendendo in considerazione anche tali costi, è lecito attendersi che la domanda gas necessaria a giustificare l'investimento sulla dorsale sia molto inferiore agli 1,5 miliardi di mc considerati dallo studio.