

Calderara di Reno (BO), 21/09/2020

Consultazione Arera

“Lo sviluppo delle infrastrutture energetiche in Sardegna: lo studio RSE”

Si trasmettono di seguito le osservazioni relative all'oggetto, con riferimento alla Delibera ARERA n. 335/2019/R/gas.

Valutazioni di massima sugli scenari individuati da RSE

La scrivente ritiene che la metanizzazione della Sardegna, in prima istanza, potrà essere attuata con modalità “pipeline virtuale” (GNL) ma anche GNC a mezzo carri bombolai, che non vediamo menzionati come soluzione strutturale. Peraltro i carri bombolai sono già utilizzati (non solo in ambito Italgas) per l'attività di distribuzione di GNC a uso industriale e civile sull'isola e, per talune caratteristiche di utenza, il GNC risulta nel suo complesso più idoneo del GNL per ragioni tecniche ed economiche. Da verifiche sul campo, infatti, a parte alcune realtà industriali di particolare rilievo, la maggior parte di tali utenze rientrano all'interno di prelievi annuali variabili da 500 mila a 1 milione di stm³, volumi che poco giustificano investimenti di rilievo.

Inoltre con il sistema “carro bombolaio” si potrà molto più facilmente dare supporto a quelle iniziative di decarbonizzazione (utilizzo di biometano e idrogeno verde), più volte enunciate nel Rapporto, e allo sviluppo della rete del metano per autotrazione, così come avvenuto in continente negli anni passati. Nel caso della Sardegna, vista l'orografia del territorio, questa soluzione comporterebbe notevoli ulteriori vantaggi economici e di tempo per entrare in esercizio.

È nostro parere, comunque, visti i costi enunciati nello studio in oggetto, che l'investimento in una pipeline fisica di collegamento (di costo 4 volte inferiore all'infrastruttura elettrica di pari potenza!), sia la soluzione più idonea per garantire una inversione di tendenza sulla gestione “monopolistica” dell'energia in Sardegna - inversione che difficilmente si potrà sviluppare con la sola attuazione della pipeline virtuale - e consentire di avvicinare l'isola alle modalità di pari opportunità delle varie filiere commerciali e non, presenti in continente. Condizioni che agevolerebbero la regione nel fare sistema per lo sfruttamento di energie da fonti rinnovabili di ultima generazione (biometano) in un lasso temporale - tutto sommato poi non così lontano - al 2050.

Impatto del trasporto su gomma del GNL e del GNC

In generale si ritiene che inizialmente ci sarà un modesto incremento dei quantitativi di gas naturale distribuibili su gomma (a parte quelli già attualmente distribuiti su gomma – GPL). Le due categorie di maggior consumo (pari al 50% del totale), infatti, sono composte da utenze residenziali, che dovrebbero modificare la propria modalità di approvvigionamento (con un possibile sviluppo in virtù delle incentivazioni previste dalla normativa sull'efficientamento energetico – Bonus 110%), e da utenze industriali, che per il 61% utilizzano olio combustibile, olio esausto e pet coke, poco costosi e pertanto di difficile sostituzione, a meno che non si adotti una politica regionale di obbligatorietà crescente alla dismissione di tali combustibili.

Le recenti attività di miglioramento della viabilità principale nord-sud (S.S. 131) e in parte est-ovest, anche in caso di incremento nel tempo della movimentazione del GNL e del GNC, dovrebbero garantire tranquillità dei trasporti, stante l'attuale sottoutilizzo delle suddette arterie di collegamento, soprattutto nei mesi invernali dove è atteso il maggior consumo.

L'utilizzo congiunto del GNL con moduli di backup a GNC, per ovviare a possibili ritardi della nave di trasporto del GNL nei periodo invernali, darebbe maggiore garanzia di continuità nell'erogazione del gas naturale soprattutto per l'uso civile, senza aggravare il sistema distributivo nel suo complesso di costi inutili e senza impianti soggetti a normativa 'grandi rischi', sempre poco benvenuti dalla popolazione residente.

Limiti alla metanizzazione legati al rapporto morfologia del territorio/tasso demografico in diminuzione

Pare evidente che, anche nel caso di un collegamento fisico della rete sarda dei gasdotti al continente, alcune zone dovranno, per il ridotto numero di abitanti e per la loro collocazione orografica, continuare ad essere alimentate a GNL o GNC su gomma, per la mancanza oggettiva di ritorno degli investimenti previsti dalle direttive di settore specifico e, anche qualora derogati, di difficile interesse stante la diminuzione demografica di molti centri urbani secondari della Sardegna, come segnalato da recenti studi della Regione.

Lo sviluppo del gas naturale per autotrazione in Sardegna

Con la metanizzazione della Sardegna, la regione avrà finalmente l'opportunità di utilizzare questo vettore energetico a basso impatto ambientale anche per i trasporti, sia leggeri (GNC per autovetture e veicoli commerciali leggeri) che pesanti (GNL per trasporto merci e trasporto passeggeri). Per motivi di sostenibilità



economica e di effettiva fruibilità, è necessario un **graduale sviluppo della rete di stazioni di rifornimento di GNC ed GNL** in funzione della distribuzione demografica e dei flussi di traffico sul territorio, che può essere compiuto sia realizzando impianti ex novo, sia inserendo il GNC e/o GNL in stazioni di servizio già esistenti. Il graduale sviluppo della rete stradale deve essere accompagnato da **idonee misure di sostegno alla domanda**, ossia politiche che favoriscano – con incentivi all’acquisto/rottamazione, alla trasformazione e all’utilizzo di veicoli a gas naturale (es. esenzione dal pagamento della tassa automobilistica, canoni di sosta agevolati, esenzione dalle misure di limitazione del traffico) – la **graduale adozione del gas naturale come carburante veicolare** in regione, fino al raggiungimento - in primo luogo - della media nazionale di metanizzazione del circolante (2%) e - successivamente - del valore target individuato nello scenario di sviluppo ragionevole (6% del parco circolante a metano al 2025) di cui al Quadro Strategico Nazionale (D.Lgs. 257/2016 di recepimento della Direttiva DAFI).

