

Onorevole
Autorità di Regolazione per
Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture, Energia e
Unbundling
Piazza Cavour, 5
20121 Milano
infrastrutture@arera.it

Roma, lì 21 settembre 2020

**CONSULTAZIONE STUDIO RSE “APPROVVIGIONAMENTO
ENERGETICO DELLA REGIONE SARDEGNA (ANNI 2020-2040)**

Onorevole Autorità,
trasmettiamo una nostra lettera riguardo l’oggetto.
Rimaniamo a disposizione per ogni chiarimento.
Con massimo riguardo

Il Direttore Generale

allegato cdt

Allegato

CONSULTAZIONE STUDIO RSE “APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO DELLA REGIONE SARDEGNA (ANNI 2020-2040)”

OSSERVAZIONI GENERALI

Si trasmettono le osservazioni di IGAS sulle risultanze dello studio RSE in oggetto (nel seguito anche lo “Studio”), predisposto nell’ambito del procedimento di cui alla deliberazione 335/2019/R/GAS finalizzato alla valutazione dei Piani decennali di sviluppo di trasmissione elettrica e di trasporto gas.

L’approfondimento richiesto da ARERA a RSE con il provvedimento citato aveva la finalità di disporre di una valutazione indipendente sulle possibili configurazioni infrastrutturali per lo sviluppo energetico della Sardegna, che consentisse di verificare, tra l’altro, se l’eventuale realizzazione della dorsale di trasporto sia essenziale o quanto meno funzionale al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo efficiente e in linea con gli indirizzi del PNIEC.

Gli elementi raccolti nell’ambito dello Studio avrebbero dovuto fornire un quadro di informazioni e analisi utili anche ai fini delle valutazioni e delle decisioni di competenza di Parlamento e Governo rispetto alle diverse soluzioni possibili per lo sviluppo del sistema energetico sardo.

La pubblicazione dello Studio è avvenuta nei giorni (il 10 agosto u.s.) in cui presso le Commissioni riunite Affari Costituzionali e Lavori Pubblici del Senato era stato avviato l’esame de testo del Decreto Legge c.d. “Semplificazioni”.

Tale provvedimento conteneva una norma, poi approvata senza modifiche in sede di conversione in legge del DL (art. 60 comma 6), che disegna l’assetto infrastrutturale che dovrebbe garantire l’approvvigionamento energetico della Sardegna *“a prezzi sostenibili e in linea con quelli del resto d’Italia, assicurando al*

contempo la compatibilità con l'ambiente e l'attuazione degli obiettivi del PNIEC".

Tale norma, in sintesi, prevede che la fornitura del gas alla Sardegna avvenga mediante navi spola a partire da terminali di rigassificazione italiani regolati fino ai terminali di rigassificazione da realizzare nella regione stessa, e che l'insieme delle infrastrutture di trasporto e rigassificazione di gas naturale liquefatto necessarie al fine di garantire la predetta fornitura sia considerato parte della rete nazionale di trasporto, anche ai fini tariffari.

In tale configurazione non sembra essere ricompresa la dorsale di trasporto interna all'isola, in quanto gli eventuali allacciamenti alla rete nazionale di trasporto a mezzo delle suddette infrastrutture dovrebbe comportare la realizzazione di isolati tratti di rete (ipotizziamo per raggiungere i centri di consumo interessati alla fornitura di gas).

Inoltre, la dicitura *"a prezzi sostenibili ed in linea con quelli del resto d'Italia"* lascerebbe intendere che dovrà essere adottato un meccanismo di allineamento del prezzo del gas fornito alla Sardegna con il prezzo registrato nell'Italia continentale (al PSV), meccanismo per il quale, tuttavia, non sono specificate le modalità con cui parte dei costi dell'approvvigionamento energetico dovrebbero essere coperti dal sistema nazionale. Al riguardo si fa presente che, nell'ambito della definizione di tale meccanismo, sarà fondamentale evitare l'adozione di soluzioni non efficienti, i cui costi vadano a penalizzare l'utilizzo delle infrastrutture già esistenti in altre aree del Paese, per le quali si dovrebbe invece incentivare il più ampio utilizzo possibile.

Le risultanze dello studio RSE portano a concludere che la configurazione che permette di coprire il fabbisogno energetico previsto nel periodo di osservazione 2020-2040 al minor costo per il sistema è la configurazione c.d. "ISOLA", mentre le configurazioni "CONTINENTE" ed "ELETTRICO" potrebbero risultare vantaggiose rispettivamente se si allunga l'orizzonte di valutazione dei benefici oltre il 2040 e se si ipotizza un'attuazione più stringente delle politiche di decarbonizzazione e di sviluppo della produzione da fonti rinnovabili.



Sempre nello Studio si evidenzia che sull'orizzonte temporale considerato **la dorsale di trasporto sarebbe preferibile rispetto al trasporto su strada tramite cisterne criogeniche solo per volumi di gas superiori a 1,5 miliardi m³/anno**. Peraltro, si legge, tale livello di consumi sarebbe raggiungibile solo al verificarsi contestuale delle ipotesi di sviluppo più sfidanti, come la riattivazione completa del polo dell'alluminio, con asservite centrali a gas per la produzione del calore necessario ai processi e dell'energia elettrica, ulteriore generazione a gas tramite CCGT e minima diffusione del vettore elettrico sugli utilizzi contendibili.

Inoltre, il livello dei consumi incide notevolmente sul vantaggio economico di una configurazione rispetto ad un'altra. In particolare, i risparmi che si conseguirebbero con la configurazione "ISOLA" rispetto alle altre due sopra citate aumentano al ridursi dei consumi di gas.

Ora, alla luce di quanto ragionevolmente potrà attendersi dall'implementazione dell'assetto delineato dal DL Semplificazioni, per quanto sia possibile cogliere in questo alcuni elementi in comune con la configurazione "ISOLA" individuata da RSE, **dovrebbero essere verificate la coerenza e la validità delle risultanze dello Studio rispetto al nuovo scenario prefigurato**, le cui caratteristiche potrebbero condurre ad una differente quantificazione dei costi di sistema e dei benefici. In quest'ottica sarebbe a nostro avviso necessaria una rivalutazione dello studio e delle sue risultanze allo scopo di renderlo compatibile con le nuove disposizioni ministeriali, inclusivo anche dei meccanismi di distribuzione sul territorio sardo.

In altre parole, al fine di raccordare le due configurazioni prospettate, andrebbe verificato se quella delineata dal DL Semplificazioni risponda ai criteri di efficienza adottati per le configurazioni esplorate nello Studio e come la prima si posizioni rispetto a queste ultime nella scala delle soluzioni più efficienti.

Con riferimento agli elementi che costituiscono la catena di approvvigionamento energetico immaginato dal Legislatore con il DL Semplificazioni, andrebbe verificato, ad esempio, (come ulteriormente argomentato nel seguito tra le osservazioni particolari) se:

- l'utilizzo da parte del TSO di bettoline *ad hoc* approvvigionate costituisca la soluzione più efficiente, o se piuttosto possa convenire consentire **l'utilizzo di vettori già in esercizio e disponibili presso operatori terzi**, con copertura dei costi (comprensivi di quelli per il servizio di *reloading*) attraverso il meccanismo tariffario che sarà approntato per la pipeline virtuale;
- risulti vantaggioso che l'insieme delle infrastrutture di trasporto e rigassificazione di gas naturale liquefatto necessarie al fine di garantire la fornitura di gas all'isola, citato nel disposto del DL, comprenda anche **le fasi di stoccaggio, caricamento su autobotti e trasporto su strada**, in quanto sostitutive del trasporto tramite dorsale, come suggerito anche dallo studio RSE (pag. 137 dello Studio);
- sia la scelta più efficiente quella di realizzare ulteriori infrastrutture di rigassificazione, eventualmente a largo delle coste sarde, o se piuttosto sia più conveniente **sfruttare le sezioni di rigassificazione** che con un contenuto aumento dei costi di investimento (rif. pag. 54 dello Studio), potranno essere agevolmente aggiunte **all'interno dei depositi costieri**;
- l'utilizzo dei terminali di rigassificazione italiani regolati, i cui adeguamenti per consentire le operazioni di *reloading* del GNL su bettolina devono essere ancora realizzati, rappresenti la soluzione più vantaggiosa e affidabile rispetto alla possibilità di **impiegare anche terminali esteri**. Qualora vi fosse una conversione a gas naturale dei consumatori sardi, sarà necessario garantire la continuità della fornitura. La limitazione a terminali italiani potrebbe invece lasciare "a secco" la Sardegna; infatti, ad oggi solo Panigaglia e OLT consentiranno il reloading di bettoline, e non vi è garanzia che su questi terminali sia presente GNL con continuità.;
- sempre in ottica di garanzia della fornitura crediamo sia opportuno garantire **l'accesso a terzi** alle infrastrutture sarde rientranti nel perimetro tariffario della *virtual pipeline*, garantendo a questi ultimi il riconoscimento dello stesso livello di costo (*reloading* e bettolina) riconosciuti al TSO per il trasporto del GNL sull'isola.



Questi ed altri affinamenti potrebbero costituire l'opportunità per un "supplemento di indagine" e per ulteriori sviluppi dello studio, come peraltro anticipato da RSE stesso nelle sue conclusioni (pag. 11 e pag. 160 dello Studio).

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

Di seguito si riportano alcune osservazioni specifiche che, in virtù anche delle disposizioni contenute nel DL Semplificazioni, si focalizzeranno principalmente sulla configurazione c.d. "ISOLA", che più si avvicina all'assetto infrastrutturale definito con il predetto DL.

Con riferimento alla quantificazione dei costi di sistema (rif. pag. 109), e in particolare quelli legati alla materia prima, non risulta molto chiaro in cosa consista e come si ipotizza possa essere articolato il meccanismo di correlazione del prezzo delineato all'interno del documento, ed in particolare quali siano gli elementi di costo posti a carico del sistema sardo e quali invece si presume possano essere trasferiti sul sistema nazionale. Rispetto a questo punto appare evidente infatti che la prospettata configurazione di supply della regione Sardegna rappresentata da un'"interconnessione virtuale" conduca a benefici unicamente in presenza di un **meccanismo regolatorio che permetta l'allineamento del prezzo del GNL al PSV** ed è pertanto più che mai opportuno comprenderne la struttura e valutare quanto differenti disegni regolatori possano influire sugli esiti delle valutazioni e, in ultima analisi, sull'economicità di una soluzione rispetto alle altre. (ferma restando l'adozione di soluzioni che, in termini di ripartizione dei costi, non vadano a penalizzare l'utilizzo delle infrastrutture già esistenti in altre aree del Paese, per le quali - come già rilevato nelle *Osservazioni generali* e in ottica di efficienza di impiego - si dovrebbe invece incentivare il più ampio utilizzo possibile).

Tuttavia, per poter apprezzare appieno gli effetti della configurazione "ISOLA" occorrerebbe conoscere:

- la stima dell'onere annuo che verrebbe socializzato sulla generalità dei

clienti finali nazionali, ripartito tra costi della materia prima, per la quale occorrerebbe conoscere le proiezioni del prezzo del PSV considerate sull'orizzonte di osservazione, costi del trasporto via nave, costo delle infrastrutture interne, costi delle utenze finali, eternalità ambientali, etc.);

- il trattamento regolatorio della *virtual pipeline*, in relazione al quale non è chiaro infatti se i punti in cui il gas viene rigassificato (presso terminali offshore o depositi costieri) e materialmente immesso nella rete di trasporto sarda o in singoli tratti isolati di questa o direttamente nelle reti di distribuzione saranno classificati come punti di *exit* della rete nazionale di trasporto.

Tornando al **meccanismo di allineamento del prezzo**, previsto anche nel DL Semplificazioni, desideriamo segnalare sin d'ora la necessità che la sua definizione **non introduca distorsioni nel mercato dei servizi SSLNG**. Nella sostanza, riteniamo opportuno che la sua applicazione sia limitata, eventualmente, solo ai volumi di GNL strettamente destinati alla loro rigassificazione ed immissione in rete di trasporto/distribuzione per gli utilizzi, pertanto, regolati da ARERA. Di conseguenza, i volumi approvvigionati per il tramite della suddetta "interconnessione virtuale" non dovrebbero comprendere i quantitativi destinati al mercato dei bunkeraggi e del trasporto stradale, né i volumi trasportati attraverso le reti di trasporto e/o distribuzione che venissero eventualmente riliquiefatti.

Inoltre, si dovrebbe evitare che si creino regimi differenti tra gli utenti sardi e quelli sul continente che non sono connessi alla rete e che si approvvigionano di GNL via autobotte.

Infine, la configurazione in esame non dovrebbe precludere lo scarico nei terminali sardi anche ad opera di **navi terze**, diverse da quelle previste dal TSO, anche eventualmente provenienti **da terminali esteri**, come osservato anche nelle osservazioni generali, con copertura dei costi nell'ambito del meccanismo tariffario che sarà introdotto per la *virtual pipeline*.

In ogni caso, è più che mai necessario che, al fine di non introdurre distorsioni nel

mercato, le disposizioni contenute nel DL, ovvero il quadro regolatorio che verrà delineato nel prossimo futuro, prevedano esplicitamente **le bettoline operate dal TSO**, i cui costi sono riconosciuti in tariffa come trasporto virtuale, **siano utilizzate esclusivamente per il trasporto del GNL ai minirigassificatori/rigassificatori presenti sul territorio sardo e non trovi estensione anche ai volumi di gas destinati al bunkeraggio e all'autotrazione** all'interno della stessa regione o addirittura ad attività che esulano l'approvvigionamento della Sardegna. Per contro è soluzione efficiente che sui rigassificatori/depositi gestiti dal TSO **sia consentito l'accesso a terzi a condizioni non discriminatorie al fine di garantire la disponibilità di GNL** per una mobilità sostenibile e la fornitura a clienti non allacciati alla rete di trasporto che deve poter essere effettuata a condizioni non distorsive rispetto al continente.

Altre osservazioni puntuali

Analisi del fabbisogno contendibile

(pag 79)

Le ipotesi fatte sulla metanizzazione dei trasporti appaiono eccessivamente cautelative.

In particolare, ci sembrano sottostimate le percentuali relative alla conversione a metano dei mezzi di trasporto pubblico (10% dei bus oggi circolanti a benzina e a gasolio e 10% dei nuovi mezzi acquistati) e nel settore dei trasporti terrestri pesanti (solo il 2% dei veicoli pesanti convertito a metano).

Si richiede di conoscere le ipotesi che hanno condotto ad una stima così prudente, in particolare sulle nuove immatricolazioni.