

Oggetto: Trasmissione delle osservazioni al Rapporto RSE "Approvvigionamento energetico della Regione Sardegna (anni 2020-2040)"

Spett.le ARERA,

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.

Introduzione

[omissis]

In linea con le previsioni del Piano Energetico Regionale 2015-2030 della Sardegna, che individua il gas naturale come strategico per la transizione energetica dell'Isola consentendo 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, e soprattutto in perfetta sintonia con il Patto per lo sviluppo della Sardegna firmato il 29 luglio 2016 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Sardegna, *[omissis]*

[omissis] il percorso verso una transizione energetica è fondamentale, ma stabilire una definizione delle strutture tariffarie, di mercato e di regolazione che consentano una corretta integrazione del nuovo sistema con quello già adottato nel resto della Penisola è indispensabile. Soprattutto per investimenti così consistenti che necessitano di oltre 20 anni per essere riassorbiti dai ricavi.

La situazione attuale è fonte di forte penalizzazione per gli operatori e, in quanto precaria, costringe un continua rivisitazione delle strategie aziendali di ciascuno di essi al fine di allinearsi quanto più possibile al mutevole contesto di riferimento. Gli investimenti realizzati sino a oggi [omissis], sono scaturiti al fine di dare forma agli indirizzi di chi governa il Paese. Ma tali indirizzi non possono mutare in maniera così sensibile, mettendo a rischio risorse importanti che sono state canalizzate per dare avvio agli intendimenti del PEARS e all'Accordo Stato-Regione.

Per entrare nel merito delle Osservazioni al Rapporto di RSE "Approvvigionamento energetico della Regione Sardegna (anni 2020-2040)", [omissis] l'accento su alcuni temi.

Logistica, traffico stradale e occupazione suolo

- Per soddisfare il fabbisogno energetico sardo, rappresentato nello studio, si ritiene possibile far circolare su base giornaliera un numero elevato di mezzi pesanti per il trasporto del GNL nell'ordine del centinaio (oltre 35 mila all'anno), 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. Dal punto di vista dell'impatto sul traffico dunque non ci sarebbero miglioramenti. Inoltre è importante considerare come i mezzi pesanti criogenici destinati al trasporto di GNL hanno un costo commerciale di circa 70-80% in più rispetto alle autobotti utilizzate per il settore petrolifero. Questo comporterà un monopolio/oligopolio evidente con un conseguente aumento dei costi al consumatore finale.

- 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 e di costi, nel caso di installazione di depositi criogenici con volumi di GNL superiori ai 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 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. Nel caso, per esempio delle monoutenze al consumatore industriale, servite con deposito di GNL e modulo di rigassificazione, alla luce dell'ingente investimento, le società di distribuzione propongono contratti minimi di 5 anni. Ma non solo. Anche i Depositi costieri saranno costretti a proporre contratti minimi di 5 anni per garantire una pianificazione delle scorte di approvvigionamento e una conseguente riduzione del rischio imprenditoriale.

- 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.
- 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 “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.

Distinti saluti.