

Spett.le  
Autorità di Regolazione per Energia, Reti e  
Ambiente  
Direzione Infrastrutture Energia e  
Unbundling Unità Mercati gas all'Ingrosso  
Corso di Porta Vittoria, 27 – 20122 Milano  
c.a. Dott. Andrea Oglietti

Inviata attraverso il modulo interattivo  
disponibile sul sito web dell'Autorità di  
Regolazione per Energia Reti e Ambiente  
("Autorità")

Milano, 17 dicembre 2018

Prot ALNG\_ OUT\_0245\_2018

**Oggetto: Osservazioni al Documento per la Consultazione 512/2018/R/gas  
"Criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e misura del gas naturale  
per il quinto periodo di regolazione (5PRT)" (di seguito "DCO")**

Spett. Autorità,

Il presente documento illustra le osservazioni di Terminale GNL Adriatico S.r.l (di seguito "Adriatic LNG" o la "Scrivente") in risposta ai quesiti specifici di cui al DCO in oggetto.

*S8. Osservazioni in merito al trattamento delle perdite di rete, autoconsumi e gas non contabilizzato.*

Con riferimento al quesito S8, la Scrivente non rileva osservazioni particolari in merito alla proposta dell'Autorità ma coglie l'occasione per esprimere la propria posizione in merito al trattamento di consumi e perdite per il terminale di rigassificazione dato che in molteplici casi i criteri inerenti la regolazione di alcuni aspetti sviluppati per il servizio del trasporto del gas naturale vengono poi applicati per analogia anche ad altri settori regolati. Si evidenzia dunque che la metodologia proposta dall'Autorità per il 5PRT non può essere applicata alla definizione dei consumi e perdite per il servizio di rigassificazione del GNL. Infatti, se tale metodologia fosse applicata anche alla rigassificazione, il GNL per gli autoconsumi dovrebbe essere acquistato all'interno dei serbatoi e non esiste ad oggi un mercato liquido per poterlo fare. Pertanto i rischi e le modalità applicative diventerebbero troppo complessi ed onerosi e ciò andrebbe a scapito degli stessi utilizzatori. Pertanto si conferma la Nostra preferenza per l'utilizzo dell'attuale metodologia che prevede la definizione di un coefficiente percentuale (Qcp) a copertura di consumi e perdite della catena della rigassificazione, applicato ai quantitativi di Gnl scaricati dall'utente del terminale. Tale percentuale deve essere stimata sulla base delle condizioni operative di funzionamento del terminale previste e dei dati storici e deve poter essere adeguata in corso d'anno al fine di assicurare l'eguaglianza tra le perdite e i consumi sostenuti dall'impianto e quelli allocati agli utenti.



### *S17. Osservazioni in merito agli aggiustamenti dei corrispettivi di trasporto relativi impianti di Gnl.*

In merito alla proposta dell’Autorità di cui al punto 21.13 del DCO, ossia l’applicazione di uno sconto pari al 50% delle tariffe di trasporto da e per lo stoccaggio, si ritiene necessario ribadire quanto già segnalato in precedenti comunicazioni ossia che una tale disposizione – pur modificata rispetto a quanto indicato nella precedente consultazione (DCO 182/2018/R/Gas) – se non fosse applicata in maniera non discriminatoria anche ai punti di entrata da terminali di rigassificazione creerebbe un notevole effetto distorsivo tra i servizi. Ciò creerebbe uno svantaggio competitivo per gli operatori dei terminali stessi, spesso in competizione con il servizio dello stoccaggio, che rappresentano una fonte di flessibilità importante per il sistema nazionale del gas, anche in conseguenza dell’obbligo di proporre servizi di flessibilità ai sensi dell’articolo 12 del TIRG.

In particolare, sulla base delle informazioni indicative sui corrispettivi di cui al punto 31 del DCO e dal confronto tra le metodologie dei prezzi di riferimento di cui alla tabella 12 del DCO, si evince un aumento delle tariffe di *entry* da terminale di rigassificazione. A tale aumento non corrisponderebbe l’applicazione di uno sconto, così come previsto per lo stoccaggio, e ciò creerebbe uno svantaggio per il GNL.

Al fine di evitare che si creino distorsioni artificiali tra lo stoccaggio e la rigassificazione (ivi incluso il servizio di stoccaggio di GNL), Adriatic LNG intende ribadire quanto già segnalato in precedenti comunicazioni, ossia che vengano definiti sconti in maniera non discriminatoria alle tariffe di trasporto da e per lo stoccaggio e ai punti di *entry* da impianti GNL, in linea con quanto previsto al comma 2 dell’articolo 9 del Regolamento UE 2017/460 del 16 Marzo 2017 (“EU TAR Network Code”).

Adriatic LNG ritiene necessario che vengano definiti degli sconti alle tariffe di trasporto per gli impianti di GNL in considerazione del loro contributo al sistema in termini di flessibilità e sicurezza degli approvvigionamenti. Di più, il comma 1 dell’art. 9 dell’EU TAR Network Code prevede come condizione per applicare lo sconto alle imprese di stoccaggio la competizione “*con un punto di interconnessione*” ed è pacifico che questa condizione sia soddisfatta<sup>1</sup> dalle imprese di rigassificazione stanti le dinamiche di mercato.

Si ricorda qui che le imprese di rigassificazione sono già assimilate alle imprese di stoccaggio dalla normativa in vigore per quanto riguarda la partecipazione alla sicurezza degli approvvigionamenti<sup>2</sup>, in particolare se ci si riferisce al connubio stoccaggio – rigassificazione previsto nelle norme sviluppate e consolidate dal Ministero dello Sviluppo Economico e a quanto già sviluppato in materia di *Peak Shaving*.

Infine uno sconto alla tariffa di trasporto da impianti di GNL sarebbe particolarmente rilevante nella prospettiva di creazione di un hub del gas in Italia con maggiore concorrenza fra punti di entrata<sup>3</sup> e la possibilità di esportare il GNL rigassificato verso i paesi del Nord Europa. Di più, l’attuale situazione è antitetica con la Comunicazione

<sup>1</sup> Sebbene non richiesta dal comma 2 dell’articolo 9 dell’EU TAR Network Code.

<sup>2</sup> Per un esempio, il D. Lgs n. 164 del 23 Maggio 2000 comma 6 dell’articolo 3 prevede in materia di autorizzazione all’importazione di equiparare stoccaggi di gas e stoccaggi di GNL: “Per le importazioni di GNL, ai fini del rispetto dell’obbligo di cui all’articolo 12, comma 2, le imprese del gas naturale possono computare come stoccaggio strategico il 50 cento della capacità dei serbatoi di stoccaggio presenti nell’impianto di rigassificazione (...)”

<sup>3</sup> Si sottolinea quanto detto dalla Commissione UE in materia di tariffe di trasporto nel “**Quo Vadis EU Gas Market regulatory framework – Study on a Gas Market Design for Europe**” (Giugno 2017) a p. 33 “*Supplier specific EU entry tariffs – possible differentiation of pipeline – based and LNG-based EU import tariffs as a potential way to increase supplier competition*”.



Commissione sulla Strategia GNL del 16 Febbraio 2016 che prevede *inter alia* che “*Il problema della non ottimale distribuzione dei terminali di GNL può essere affrontato (...) migliorando l'accesso ai terminali esistenti*”<sup>4</sup>. Inteso, ovviamente, anche per quanto riguarda i costi di trasporto.

Si richiede dunque all'Autorità di considerare effetti di mitigazione del sistema attuale, ciò consentirebbe di:

- trattare in modo equo i servizi flessibili in forza del principio di non penalizzazione di un servizio rispetto ad un'altra (rigassificazione/stoccaggio GNL vs stoccaggi di gas);
- ridurre il valore del corrispettivo di *entry* in rete da terminali di rigassificazione, rispetto ai corrispettivi proposti, e aumentare la competitività del mercato Italia anche in seguito all'introduzione del meccanismo di allocazione ad asta della capacità di rigassificazione, a beneficio della sicurezza del sistema. In particolare, nelle attuali condizioni di mercato dove i margini per gli operatori del mercato del gas sono bassi e i differenziali tra i vari hub ridotti, il livello dei corrispettivi di ingresso in rete può rappresentare un ostacolo alla partecipazione di questi ultimi alle aste per l'aggiudicazione della capacità di rigassificazione.

In conclusione, si ribadisce che uno sconto all'*entry* in rete da terminali di rigassificazione dovrebbe essere definito congiuntamente alla revisione del fattore di copertura dei ricavi per i terminali di rigassificazione, prevedendo il riconoscimento di tale istituto al 100% dei ricavi di riferimento al terminale di rigassificazione, così come avviene per l'operatore di stoccaggio.

Si resta disponibili per qualsiasi chiarimento ed eventuali ulteriori informazioni che l'Autorità richiedesse in merito.

Cordiali saluti

Corrado Papa  
Direttore Commerciale

---

<sup>4</sup> §1, p. 4 della Comunicazione Commissione sulla Strategia GNL.