

GAS NATURALE

SERVIZI SSLNG E INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE: REGOLAZIONE O MERCATO?

RIFERIMENTI NORMATIVI

- [DCO 590/2018/R/gas](#)
- [DCO 347/2018/R/gas](#)
- [Delibera 141/2017/R/gas](#)
- [Dlgs 257/2016](#)
- [Dlgs 93/2011](#)
- [RTRG](#)
- [TIIRG](#)
- [TIUC](#)

ARTICOLI CORRELATI

- [Politiche e regolazione per la metanizzazione della Sardegna](#) (Newsletter 214)

Le indicazioni della regolazione, in consultazione in questi giorni, sono fondamentali per sbloccare i numerosi investimenti avviati e in attesa di un quadro regolatorio più certo. Per le infrastrutture a mercato, in particolare per i servizi SSLNG che potrebbero essere offerti dai grandi terminali di rigassificazione esistenti, emerge la complessità della convivenza tra servizi regolati (quelli di rigassificazione classici) e non (quelli dedicati alla filiera SSLNG). Per le infrastrutture regolate (depositi dotati di rigassificazione che alimentano reti isolate) sembrano essere ribaditi i principi basati sul riconoscimento ex-post dei costi sostenuti, anche se potrebbe sfumare l'opzione della garanzia dei ricavi, attesa da molti, che non è comunque del tutto esclusa.

Nel marzo 2017 l'ARERA (delibera 141/2017) aveva compiuto i primi passi per definire gli interventi previsti dal Dlgs n. 257/2016, in particolare in merito alle infrastrutture che saranno regolate, ossia quelle di stoccaggio e trasporto del GNL allacciate alla rete di trasporto nazionale¹ nonché per quelle che non saranno regolate, tra cui rientrano le attività per il *downstream* per gli usi finali del GNL presso i terminali di rigassificazione regolati² ma che saranno comunque soggette al regime di separazione contabile.

OBIETTIVI DEL REGOLATORE

Gli obiettivi specifici dei provvedimenti previsti dal regolatore a conclusione del procedimento sono:

- l'individuazione del perimetro e delle attività riconducibili ai servizi SSLNG forniti dai terminali di GNL al fine di adottare un'adeguata disciplina in materia di obblighi di separazione contabile
- lo sviluppo efficiente delle infrastrutture strategiche di stoccaggio di GNL connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, mediante la definizione delle condizioni, anche economiche, di accesso ed erogazione dei servizi che possono essere forniti da tali infrastrutture, in un'ottica di non discriminazione e di selettività degli investimenti
- la neutralità regolatoria, adottando un approccio che non ostacoli lo sviluppo del GNL di piccola taglia ma che, al contempo eviti sussidi incrociati a carico dei servizi infrastrutturali regolati del settore del gas naturale, nella prospettiva della promozione dell'efficienza del servizio di rigassificazione, della concorrenza, della tutela del consumatore finale e degli utenti dei servizi regolati offerti dai terminali di GNL.

LA FILIERA SSLNG

Il nuovo DCO è innanzitutto l'occasione per l'ARERA di introdurre una propria definizione dei servizi SSLNG. L'espressione SSLNG viene utilizzata per distinguere le attività connesse al trasporto, alla distribuzione e alla fornitura di GNL su piccola scala rispetto alle attività di trasporto su larga scala del GNL per la successiva rigassificazione nei terminali connessi con le reti di trasporto del gas naturale. Viene quindi proposta un'articolazione dei segmenti della filiera SSLNG e dei servizi SSLNG.

Rispetto alla definizione proposta di nave *bunker*, sembrerebbe più opportuno parlare di metaniere SSLNG per le navi con cisterne criogeniche per trasporto di GNL con capacità tra 500 e 30,000 mc e successivamente distinguere tra quelle denominate *bunkership* che posso effettuare anche il servizio di bunkeraggio (*bunkering*)

¹ L'articolo 9 del Dlgs 257/2016 introduce la fattispecie delle infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale o di parti isolate della stessa, e stabilisce che queste siano considerate quali infrastrutture e insediamenti strategici e che i gestori di tali impianti e infrastrutture siano soggetti agli obblighi di pubblico servizio, definiti e regolamentati dall'ARERA.

² Il comma 2 dell'articolo 10 stabilisce che i terminali di importazione di GNL possono realizzare modifiche agli impianti finalizzate al carico, stoccaggio e scarico di GNL, non destinato alla rete di trasporto nazionale, su autobotti o navi cisterna e che tali modifiche devono essere autorizzate dal MSE. Queste attività non saranno regolate, ma devono essere svolte in regime di separazione contabile amministrativa, sotto il controllo dell'ARERA che ha anche il compito di determinare le modalità che evitino oneri a carico delle tariffe regolate

TAG

Ing, natural gas

direttamente da nave a nave (*ship-to-ship*), rispetto a quelle che possono effettuare solo il trasporto presso depositi costieri di stoccaggio del GNL. Inoltre, nella gamma dei servizi SSLNG viene inserito il servizio di *re-loading* correttamente definito come l'operazione con la quale il GNL, precedentemente importato e stoccato nei serbatoi di un terminale, viene ricaricato su navi metaniere per la riesportazione del prodotto, allo scopo di cogliere eventuali opportunità commerciali, ma che appare come una definizione non specifica per la filiera SSLNG se non viene chiarito che si tratta del caricamento di metaniere SSLNG.

Tra i servizi SSLNG vengono introdotti i servizi aggiuntivi (limitatamente ai terminali a terra) definiti come quei servizi che permettono la fornitura di GNL attraverso infrastrutture realizzate nei pressi di terminali di rigassificazione o dei depositi di stoccaggio di GNL e a essi direttamente collegate, quali il servizio di caricamento del GNL su navi *bunker*, il caricamento di autocisterne mediante un serbatoio dedicato collegato al terminale o il servizio di rifornimento per mezzi destinati al trasporto di merci su gomma, mediante una stazione dedicata collegata direttamente al terminale.

Un'interessante notazione riguarda il campo di applicazione dell'articolo 9 del Dlgs 257/2016, specificando che non rientrano in questa fattispecie né i depositi di GNL connessi e funzionali all'immissione di gas nelle sole reti di distribuzione, né i depositi di GNL che hanno come finalità prevalente l'erogazione di servizi di SSLNG e sono connessi alla rete di trasporto esclusivamente per l'immissione in rete del *boil-off* gas che si produce nei serbatoi criogenici.

DEPOSITI DI GNL CONNESSI ALLA RETE DI TRASPORTO PER LA SOLA GESTIONE DEL *BOIL-OFF*

A proposito di quest'ultima casistica il documento specifica che qualora un impianto di stoccaggio del GNL necessiti di essere allacciato alla rete di trasporto nazionale del gas naturale al fine esclusivo di immettere i quantitativi relativi al *boil-off* generato dall'impianto stesso, appare possibile assoggettare tali richieste alle procedure previste dai codici di rete delle imprese di trasporto per la realizzazione di nuovi punti di consegna da produzione nazionale di gas naturale. Inoltre l'Autorità afferma che, anche in relazione al conferimento della capacità presso i punti di consegna alla rete di trasporto, i suddetti impianti di stoccaggio del GNL possono, analogamente alle disposizioni per l'allacciamento, seguire i criteri di conferimento della capacità ai punti di consegna da produzioni nazionali di gas naturale contenute nei codici di rete.

ANALISI COSTI BENEFICI

Con riguardo all'individuazione delle infrastrutture di stoccaggio disciplinate dall'articolo 9 del Dlgs si affronta il tema del riconoscimento della loro strategicità che, in base alla norma, deve essere preceduta da un'analisi costi/benefici, sentita l'Autorità per gli aspetti regolatori, al fine di valutare la complessiva sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali interventi.

A questo proposito, in coerenza con l'impostazione già citata di utilizzare per quanto possibile i principi regolatori già messi in atto, l'Autorità ritiene che i requisiti minimi e linee guida per l'analisi costi/benefici proposti per la valutazione degli interventi di sviluppo della rete di trasporto (DCO 347/2018), possano costituire un efficace riferimento anche ai fini della valutazione delle infrastrutture di stoccaggio di GNL ex art. 9 del Dlgs 257/2016, ferma restando l'opportunità per il promotore di valorizzare eventuali ulteriori specificità di tali infrastrutture attraverso l'elaborazione di benefici monetizzati non rappresentati nell'ambito dei suddetti criteri.

SEPARAZIONE CONTABILE

Seguendo l'impostazione generale adottata, l'orientamento proposto dall'Autorità nel DCO è quello di integrare il TIUC nelle parti dove sono definite le attività di rigassificazione, e in cui includere anche quelle delle infrastrutture ex articolo 9 del Dlgs 257/2016, e quelle che non vi sono incluse come i servizi SSLNG che ricadrebbero nelle "attività diverse" di carattere libero e non regolato già previste dal TIUC. Secondo l'Autorità la classificazione tra attività di rigassificazione e "attività diverse" utilizzando le regole del TIUC consente di ottenere una chiara rappresentazione contabile delle attività svolte e quindi di evitare possibili sussidi incrociati tra queste.

Nella fase di istruttoria gli operatori interessati hanno osservato che per non pregiudicare la competitività dei servizi SSLNG erogabili dai terminali esistenti sarebbe auspicabile che la separazione contabile fosse attuata in modo da imputare a questi servizi i soli costi di investimento incrementali derivanti dalla realizzazione degli adeguamenti impiantistici necessari e i costi di esercizio aggiuntivi. Gli operatori interessati hanno inoltre osservato che gli adeguamenti dei terminali necessari per erogare i servizi SSLNG comportano in molti casi investimenti in infrastrutture comuni con i servizi di rigassificazione per quali sarebbe difficile la separazione contabile.

A fronte di questo tipo di osservazioni l'Autorità replica ribadendo di ritenere necessario che le informazioni riportate in rendiconti separati consentano una rappresentazione accurata, garantiscano una puntuale allocazione alle attività dei costi diretti e assicurino criteri trasparenti per l'allocazione alle attività dei costi comuni o congiunti, in ossequio al principio sopra esposto, previsto dal TIUC, di separazione delle attività come se queste fossero svolte da imprese separate, al fine di evitare il rischio di sussidi incrociati tra attività.

Al contempo l'Autorità, in relazione ai costi comuni o congiunti dei servizi SSLNG presso i terminali esistenti afferma di essere orientata a individuare uno o più criteri utili alla separazione contabile delle poste di natura patrimoniale come i nuovi investimenti, piuttosto che quelli di natura economica come i costi di esercizio aggiuntivi. Tra questi criteri l'Autorità contempla quello della "capacità effettiva conferita" dell'impianto, un indicatore che se sistematicamente rilevato consentirebbe di ripartire investimenti o costi di esercizio comuni sia ai servizi regolati sia a quelli liberi come i servizi SSLNG.

Anche per la separazione contabile dei servizi SSLNG da quelli di rigassificazione nel caso delle infrastrutture di stoccaggio di GNL connesse alla rete nazionale di trasporto del gas naturale previste dall'articolo 9 del Dlgs 257/2016, l'Autorità propone quindi di introdurre nel TIUC gli aggiustamenti necessari per contemplare le specificità di questo tipo di infrastruttura mantenendo inalterate le regole generali di separazione contabile già definite.

ACCESSO AI SERVIZI

Il tema dell'accesso alle infrastrutture di rigassificazione in caso di erogazione di servizi SSLNG viene affrontato dall'Autorità ribadendo che sotto questo profilo non vi è distinzione tra terminali GNL e depositi di stoccaggio ex articolo 9 del Dlgs 257/2016 e che per l'accesso ai servizi di rigassificazione si applica a entrambi quanto già previsto dal TIRG.

Il tema è particolarmente rilevante per i terminali che già offrono servizi di rigassificazione tradizionali. I volumi di GNL che alimentano i servizi SSLNG possono essere assicurati tramite due modalità distinte:

- attraverso una *facility* esclusivamente dedicata a tali servizi
- attraverso l'utilizzo della medesima capacità offerta agli utenti del servizio di rigassificazione regolato.

Nel caso di capacità dedicata, il terminale di rigassificazione offre la possibilità di ricevere volumi di GNL, destinati al solo servizio di SSLNG, in aggiunta all'originale capacità di rigassificazione del terminale. In questo caso, l'accesso al servizio di SSLNG potrà avvenire sulla base di procedure definite in autonomia dalle imprese di rigassificazione, nel rispetto di condizioni che non pregiudichino la disponibilità delle capacità di rigassificazione né comportino effetti negativi sull'erogazione del servizio di rigassificazione, senza quindi compromettere i diritti e i livelli di prestazione degli utenti del servizio di rigassificazione. Dovrà comunque essere previsto un riconoscimento economico per l'utilizzo della parte dell'infrastruttura per l'accesso al terminale condivisa tra servizio di rigassificazione e servizi SSLNG.

Nel caso di servizi SSLNG che impegnano parte della capacità di rigassificazione, i soggetti interessati dovranno acquistare capacità di rigassificazione tramite la partecipazione alle procedure di conferimento definite ai sensi del TIRG. In questo caso, i servizi SSLNG erogati si configurano come servizi aggiuntivi al servizio regolato di rigassificazione, cui si può accedere nei limiti della capacità di rigassificazione disponibile. Nei codici di rigassificazione dovrà, quindi, essere definita l'entità dei servizi aggiuntivi (SSLNG) a cui l'utente può accedere in funzione della capacità di rigassificazione nella sua disponibilità.

I servizi SSLNG non rientrano comunque nel perimetro delle attività regolate, l'accesso alle relative infrastrutture non necessita dunque di alcuna disposizione di raccordo con i criteri di regolazione dell'accesso definiti dall'Autorità, purché venga fatto salvo il principio di servizio aggiuntivo rispetto al servizio di rigassificazione, la cui erogazione non deve quindi subire una compressione dei diritti degli utenti e dei livelli di prestazione.

SERVIZI SSLNG E COSTI RICONOSCIUTI

Nel caso in cui vi siano impianti o servizi condivisi tra l'attività regolata di rigassificazione e le attività svolte in regime di libero mercato, emerge il problema di come allocare i costi comuni o congiunti tra tali attività. L'articolo 8 della RTRG prevede già la possibilità, per le imprese di rigassificazione di offrire, in maniera non discriminatoria sulla base dei costi sottostanti il servizio offerto, eventuali ulteriori servizi rispetto al servizio di rigassificazione. I costi di tali servizi devono essere enucleati dai costi di capitale e operativi riconosciuti per il servizio di rigassificazione.

Tale orientamento deve però confrontarsi con i casi in cui sono necessari nuovi investimenti. Si possono individuare due fattispecie: quella del potenziamento di terminali GNL esistenti e quella dei nuovi impianti come quelli previsti dall'articolo 9 del Dlgs 257/2016.

Nel caso del potenziamento o ammodernamento di un terminale esistente per consentire l'erogazione di servizi SSLNG come previsto dall'articolo 10 del Dlgs 257/2016 il documento prospetta due possibili soluzioni: una basata su logiche di tipo contabile convenzionali, quindi esclusivamente su una ripartizione dei costi di capitale tra le diverse attività, e un'alternativa basata su un approccio di *netback pricing*, con la retrocessione di parte dei ricavi dei nuovi servizi SSLNG dai costi riconosciuti per il servizio regolato, almeno per la parte che supera i ricavi per la copertura dei costi dei nuovi investimenti. Il regolatore sarebbe orientato a seguire questa seconda opzione, che incentiverebbe i terminali esistenti a offrire i nuovi servizi SSLNG allocando un minor rischio sull'investitore, ma evidenzia anche possibili criticità connesse a questo approccio che potrebbe introdurre distorsioni concorrenziali tra forniture di gas naturale tramite la filiera SSLNG e quelle tramite rete di trasporto, e nell'ambito della filiera SSLNG tra terminali esistenti e nuove infrastrutture.

Nel caso di nuove infrastrutture di rigassificazione regolate, l'Autorità intende utilizzare un approccio coerente con quello per i terminali esistenti, che prevede il riconoscimento dei costi effettivamente sostenuti come riportati nei bilanci certificati. Non viene tuttavia esclusa la possibilità di introdurre costi standard per la determinazione del costo riconosciuto di capitale ascrivibile al servizio di rigassificazione, opzione che verrà valutata con l'avvio di una raccolta di dati e informazioni sulle caratteristiche tecniche e sui costi dei depositi e dei terminali di rigassificazione che offrono anche servizi SSLNG, al fine di verificare se sussistano le condizioni per l'introduzione di un sistema di costi standard efficace, anche in relazione alla numerosità di tali infrastrutture e alle relative caratteristiche di omogeneità. In effetti, se per i depositi di dimensione maggiore, che normalmente rientrano tra quelli non regolati perché non connessi alla rete gas, esistono a oggi diverse soluzioni tecnologiche e una varietà di condizioni che rendono difficile immaginare una standardizzazione, la situazione potrebbe essere diversa per i depositi di dimensioni minori dotati di rigassificatore asserviti a reti isolate, per i quali, pur nell'eterogeneità delle condizioni al contorno, potrebbero essere possibile individuare soluzioni tecnologiche con dimensioni e costi relativamente standardizzabili.

TARIFE PER I SERVIZI SSLNG

I gestori delle infrastrutture di rigassificazione regolate sono tenuti a pubblicare, in maniera trasparente, le condizioni tecniche ed economiche per l'erogazione degli ulteriori servizi SSLNG, determinate sulla base dei costi sottostanti e a offrire tali servizi in maniera non discriminatoria tra utenti, ai sensi dell'articolo 8 della RTRG.

Nel caso in cui l'infrastruttura di rigassificazione metta a disposizione capacità dedicata, distinta dalla capacità di rigassificazione del terminale, per i servizi SSLNG, l'Autorità ritiene opportuno prevedere la possibilità di definire corrispettivi specifici per i servizi connessi sia all'utilizzo della quota parte dell'infrastruttura di accesso al terminale comune al servizio di rigassificazione sia all'utilizzo delle infrastrutture specifiche per i servizi SSLNG, da fissare in funzione delle caratteristiche dei servizi SSLNG.

Nel caso in cui invece i servizi SSLNG siano offerti impegnando una parte della capacità di rigassificazione, l'Autorità è orientata a prevedere che per l'utilizzo delle infrastrutture comuni al servizio di rigassificazione siano applicate le medesime condizioni economiche di accesso previste per il servizio di rigassificazione, ossia la tariffa di cui all'articolo 6 della RTRG o, in caso di procedure concorsuali per il conferimento delle capacità espletate ai sensi del TIRG, il prezzo risultante dalla procedura concorsuale.

Questa impostazione è naturalmente figlia di quanto già detto in relazione alla separazione contabile e alle modalità di allocazione dei costi. Come già sottolineato ne potrebbero tuttavia sorgere alcune distorsioni, ad esempio i soggetti che prenotassero capacità presso i terminali esistenti potrebbero essere chiamati a pagare non solo la capacità di stoccaggio del GNL ma anche la capacità di rigassificazione che non usano. Le tariffe oggi prevedono infatti la messa a disposizione di prodotti *bundle* che comprendono tutti i servizi offerti dal terminale.

MECCANISMI DI GARANZIA DEI RICAVI

Un tema molto sentito dagli investitori interessati a realizzare infrastrutture che accedrebbero al servizio regolato ex art. 9 è quello dell'eventuale introduzione di meccanismi di garanzia dei ricavi o di natura perequativa dei costi. Anche in questo caso l'Autorità parte dagli attuali meccanismi di garanzia vigenti per i terminali di rigassificazione regolati e sottolinea che questi vengono oggi applicati solo nel caso in cui siano considerati strategici per il sistema ai sensi dell'articolo 3 del Dlgs 93/2011.

Il carattere di strategicità applicato ai terminali regolati non sarebbe estendibile secondo l'Autorità ai depositi di cui all'articolo 9 del Dlgs 257/2016, di dimensioni singolarmente marginali rispetto al sistema per poter essere considerati un contributo imprescindibile alla sicurezza. Non si esclude, tuttavia, la possibilità di introdurre per un limitato periodo di avviamento un meccanismo di garanzia per queste infrastrutture, per la sola capacità resa disponibile ai fini della rigassificazione e comunque entro i limiti di sostegno già definiti per i terminali di rigassificazione (garanzia di copertura del 64% dei costi complessivi). Tale meccanismo potrebbe creare condizioni favorevoli per lo sviluppo di nuovi investimenti infrastrutturali, ma la durata limitata garantirebbe il sostegno solo alle infrastrutture che possano assicurare nel medio-lungo periodo un equilibrio economico-finanziario della gestione. Anche se non viene menzionata esplicitamente questa parte del documento è riferita alle problematiche che si sono aperte con la prospettiva della metanizzazione della Sardegna basata sull'approvvigionamento di gas naturale tramite gli stoccaggi costieri di GNL introdotti con l'art. 9 del Dlgs 257/2016. Il problema dell'equilibrio economico-finanziario della metanizzazione della Sardegna basata su una parte isolata della rete di trasporto costituita dal progetto di dorsale isolana si collega ad altri profili regolatori in parte indeterminati come quelli inerenti la collocazione delle reti distribuzione collegate alla dorsale in termini di ambito tariffario ai fini della perequazione dei costi distribuzione.

QUADRO DELLE INIZIATIVE DI INFRASTRUTTURE PER LA DISTRIBUZIONE DEL GNL IN ITALIA

Per comprendere il potenziale impatto della regolazione per le infrastrutture indispensabili allo sviluppo della filiera degli usi finali del GNL in Italia è necessario esaminare il quadro delle iniziative in corso evidenziando quelle ne sono più direttamente interessate.

PROGETTI PER INFRASTRUTTURE SSLNG PRESSO I TERMINALI DI RIGASSIFICAZIONE

A metà dicembre 2018 non sono stati attivati procedimenti autorizzativi previsti dal comma 2 dell'articolo 10 del Dlgs n. 257/2016 per realizzare modifiche impiantistiche ai terminali di rigassificazione in esercizio, finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi o autobotti di GNL non destinato alla rete nazionale di trasporto del gas naturale, ciò è sicuramente dovuto anche al fatto che il quadro regolatorio inerente tale tipo di infrastrutture non è ancora definito.

Il quadro delle iniziative per dotare i terminali italiani di *facilities* per il *downstream* del GNL è sintetizzato dalla **Tabella 1**.

TABELLA 1. INFRASTRUTTURE PER LA DISTRIBUZIONE DEL GNL PRESSO TERMINALI DI RIGASSIFICAZIONE (30/11/2018)

Terminali di rigassificazione	Società	Localizzazione	Carico navi cisterna per distribuzione GNL	Carico autocisterne per distribuzione GNL
Panigaglia	GNL Italia SpA (Gruppo SNAM)	A terra, Panigaglia, La Spezia	Studio di fattibilità concluso nel 2017 Ad aprile 2018 bando per costruzione per bracci di carico SSLNG (Operatività possibile entro il 2021)	Studio di fattibilità concluso nel 2017
FSRU Toscana	OLT Offshore LNG Toscana SpA	A mare, al largo della costa di Livorno	Studio di fattibilità preliminare concluso nel 2015. Progettazione di dettaglio in corso.	-
Adriatic LNG	Terminale GNL Adriatico Srl	A mare, al largo di Porto Levante (Rovigo)	Studio tecnico di fattibilità preliminare concluso nel 2015.	-

Fonte: elaborazioni REF-E

Da tale quadro emerge che la società OLT, che gestisce il terminale FSRU Toscana a largo di Livorno, ha già effettuato uno studio di fattibilità preliminare, ed è in corso di sviluppo la progettazione di dettaglio per permettere l'allibio e il caricamento dal lato di sinistra, attraverso tubi flessibili di piccole navi metaniere (1,000 - 7,500 mc) destinate al trasporto del GNL verso impianti di stoccaggio costiero, o a effettuare il bunkeraggio di imbarcazioni alimentate a GNL. L'iniziativa è stata proposta per il finanziamento nell'ambito dei progetti sostenuti dai bandi UE del programma CEF.

A gennaio 2016 era stato appaltato da parte di Snam uno studio per verificare la fattibilità presso il terminale di Panigaglia delle possibili soluzioni per realizzare le infrastrutture necessarie per approvvigionare di GNL navi cisterna e autocisterne per la successiva distribuzione. I risultati dello studio di fattibilità non hanno per ora determinato decisioni operative. Per il terminale Adriatic LNG nel 2015 è stato concluso uno studio tecnico di fattibilità preliminare finalizzato alla dotazione di un punto di carico per metaniere SSLNG. Va evidenziato che per tutti e tre i terminali vi sono vincoli logistici (collocazione a mare o viabilità limitata) che rendono impossibile, o molto difficile, l'attivazione delle *facilities* SSLNG di caricamento delle autocisterne criogeniche per il *downstream* del GNL.

INIZIATIVE PER DEPOSITI COSTIERI DI GNL

È molto significativo il quadro delle iniziative con attivazione di procedimenti amministrativi per la realizzazione depositi costieri intermedi per il *downstream* del GNL. Tre sono già stati autorizzati: quello per un deposito nel porto di Oristano di Higas Srl, quello promosso da Edison SpA, sempre localizzato nel porto di Oristano, e quello di PIR nel porto di Ravenna. Per altri tre progetti sono state attivate le procedure autorizzative presso il MSE: IVI Petroli SpA nel porto di Oristano; di ISGAS Multiutilities SpA nel porto di Cagliari; e infine di Venice LNG (JV tra Decal e S. Marco Petroli) a Porto Marghera. A questi si aggiungono i due progetti per i quali i promotori hanno verificato la fattibilità con le Autorità di Sistema portuale, come quello della Newco costituita da Costiero Gas Livorno, Neri SpA e SIGL nel Porto di Livorno, e quello del Consorzio industriale provinciale di Sassari per Porto Torres. Infine va registrata l'iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che ha attivato e concluso una procedura di evidenza pubblica per soggetti interessati a realizzare un deposito costiero di GNL nel porto di Napoli (**Tabella 2**).

Tra queste nove iniziative, in relazione all'intervento regolatorio in corso di definizione, si possono evidenziare le due (ISGAS a Cagliari e IVI a Oristano) i cui procedimenti autorizzativi, ancora in corso, sono incardinati sull'articolo 9 del Dlgs 257/2016 come infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale o di parti isolate della stessa, nella prospettiva della metanizzazione della Sardegna secondo quanto prospettato dal Quadro Strategico per il GNL e dalla SEN 2017. Potenzialmente interessate a collocarsi in questo ambito anche le altre iniziative di depositi costieri di GNL in Sardegna come quelli già autorizzati in base al comma 1 dell'articolo 10

del Dlgs 257/2016 a Oristano; di Higas e Edison; oltre all'iniziativa del Consorzio Industriale Provinciale di Sassari a Porto Torres.

Coinvolta dagli orientamenti del Regolatore nel DCO 590/2018 anche l'iniziativa in corso di autorizzazione di Venice LNG di Marghera il cui progetto di deposito costiero di GNL, da autorizzarsi ai sensi dell'articolo 10 del Dlgs 257/2016, prevede come soluzione tecnica di gestione del *boil-off*, l'immissione nella rete di trasporto, soluzione che viene chiaramente inquadrata dal punto visto regolatorio.

TABELLA 2. INIZIATIVE PER LA REALIZZAZIONE DI DEPOSITI INTERMEDI PER LA DISTRIBUZIONE DEL GNL IN ITALIA
(30/11/2018)

Località	Società	Stato procedure autorizzative	Capacità stoccaggio (mc)	Punti di carico per autocisterne	Punti di carico per vagoni-cisterna	Punti di carico bettoline o navi cisterna
Porto Marghera	Venice LNG SpA	Attivata a febbraio 2018 procedura ex c. 1, art. 10 Dlgs 257/2016. Procedura di VIA in corso presso il MATTM	32 000	5	-	1
Ravenna	Petrolifera Italo Rumena (PIR) SpA	Procedura ex c. 1, art. 10 Dlgs 257/2016 conclusa	20 000	6	-	1
Livorno	Livorno LNG Terminal SpA (Newco: Costiero Gas Livorno SpA/ Neri SpA/ SIGL- Vulcangas)	Richiesta conformità del progetto al PRP alla A.d.S.P.	9 000	2	2	1
Oristano	Higas Srl	Autorizzato (DD MSE il 17/01/2017) con procedura ex c.1 art. 10 Dlgs 257/2016. Comunicata l'apertura dei cantieri.	9 000	2	-	1
Oristano	IVI Petrolifera SpA	Attivata presso il MSE come impianto di rigassificazione (art. 9 Dlgs n. 257/2016)	9 000	2	-	1
Oristano	Edison SpA	Autorizzato con DD MSE il 12/01/2018 con procedura ex c.1, art. 10 Dlgs 257/2016	10 000	4	-	1
Cagliari	ISGAS ENERGIT Multiutilities SpA	Attivata presso il MSE come impianto di rigassificazione (art. 9 Dlgs n. 257/2016). Procedura di VIA in corso presso il MATTM. NOF rilasciato.	22 000	2	-	1
Porto Torres	Consorzio industriale provinciale Sassari	Avviato l'iter la concessione dell'area all'A.d.S.P. e pubblicato il bando per la fornitura di bracci di carico e scarico di GNL	10 000	1	-	1
Napoli	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	Attivata e conclusa la procedura di evidenza pubblica per soggetti interessati a realizzare deposito costiero	10 000-20 000	2	-	1

Fonte: elaborazioni REF-E