

**Format per la raccolta delle osservazioni  
sui Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale per l'anno 2018  
e sui metodi di valutazione dell'utilità degli investimenti per il sistema**

<b>Soggetto</b>	<i>EDISON SPA</i>
<b>Tipo di società*</b>	<i>Utente della rete di trasporto</i>
<b>Sito web*</b>	<i>www.edison.it</i>

\* *Da comunicare solo se il soggetto agisce in nome e per conto di una Società.*

<b>Spunto</b>	<b>Osservazioni sulle modalità di predisposizione del Piano di Sviluppo, sul coordinamento tra gestori di trasporto, nonché sulle modalità di consultazione del Piano di Sviluppo da parte dell'Autorità</b>	<b>Riferimento</b>
<i>SI.</i>		Deliberazione 689/2017/R/GAS Deliberazione 468/2018/R/GAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le modalità di consultazione predisposte prevedono un periodo di tempo complessivamente adeguato a formulare le osservazioni richieste ed il workshop organizzato da SNAM il 13 marzo è stato certamente utile per capire meglio i Piani di sviluppo e il metodo proposto per la valutazione dell'Analisi Costi Benefici.</li> <li>È auspicabile che venga ultimato il processo di coordinamento già avviato tra Snam e Terna al fine di facilitare lo sviluppo di scenari energetici congiunti.</li> </ul>	

<b>Spunto</b>	<b>Commenti riguardanti la definizione degli scenari di riferimento, le ipotesi utilizzate e la loro correlazione con le ipotesi usate a livello europeo e a livello nazionale nel settore energetico, con particolare riferimento a quelle utilizzate da Terna S.p.a. nel Piano decennale di sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale</b>	<b>Riferimento</b>
<i>S2.</i>		Regolamento (CE) 715/2019 Regolamento (UE) 347/2013 Deliberazione 689/2017/R/GAS Deliberazione 468/2018/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Piano decennale di sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Con riferimento agli scenari individuati nei piani, ci aspetteremmo uno scenario domanda/offerta comune per tutti i gestori della rete. Ci riferiamo, ad esempio, alle divergenze tra gli scenari SNAM e SGI sulla previsione della domanda gas. Inoltre, è auspicabile che tali scenari siano coerenti con quanto discusso nell'ambito del Piano Energia e Clima che dovrà essere elaborato e formalizzato entro il 2019.</li> </ul>	

Spunto	Commenti riguardanti le evidenze del funzionamento del sistema gas, con particolare riferimento	Riferimento
S3.	agli anni 2017-2018, le criticità attuali e il loro ruolo ai fini di orientare le esigenze di sviluppo del sistema gas e di nuove infrastrutture	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
nessun commento		

Spunto	Commenti riguardanti le criticità del sistema gas previste in futuro, i flussi di gas attesi e le correlate	Riferimento
S4.	esigenze di sviluppo del sistema di trasporto del gas	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<p>• <b>Riguardo alle future criticità della rete</b>, Snam considera la possibilità di sviluppare ulteriori potenziamenti a Sud al fine di prevenire eventuali congestioni del sistema di trasporto in funzione di ulteriori nuovi punti di entrata.</p> <p><i>"Si evidenzia che il progetto della Linea Adriatica è abilitante per più opportunità di nuove importazioni: l'Adriatica è infatti funzionale a importazioni dal Sud da differenti origini. Come noto è in corso una procedura di Incremental Capacity per creare una nuova interconnessione tra Italia e Grecia, e analogamente sono in corso altre interlocuzioni con i promotori delle iniziative finalizzate a sviluppare il corridoio Sud"(P. 63)</i></p> <p>A tal riguardo, suggeriamo di citare esplicitamente i progetti del Corridoio Sud, ritenuti peraltro strategici dalla SEN, al fine di fornire agli operatori sufficienti elementi per valutare la bontà e l'efficacia degli investimenti di Snam. Più in dettaglio:</p> <p>(1) <b>Progetto interconnessione TAP</b>, infrastruttura che verrà messa in funzione in una prospettiva di breve termine (entro il 2020) consentendo l'importazione di circa 8,8 miliardi di metri cubi all'anno di gas azeri in Italia e con un potenziale incremento di capacità per ulteriori 10 miliardi di metri cubi all'anno;</p> <p>(2) <b>Progetto Poseidon-EastMed</b>. Per quanto riguarda il gasdotto Poseidon, ci si aspetta una descrizione in linea con le informazioni inviate tramite la scheda di progetto. Si ricorda infatti che:</p>		

- Poseidon è un progetto che si svilupperà in due fasi: una fase 1 da 12 bcm/y, completamente autorizzata e una fase 2, che prevede la possibilità di espandere la capacità fino a 20 bcm/y;
- il gasdotto Poseidon comprende due sezioni: una sezione *onshore*, che attraversa la Grecia da Kipi fino a Florovouni e una sezione *offshore* che attraversa il Mar Ionio, connessa a Florovouni con il progetto EastMed, dedicato al trasporto del gas dalle riserve recentemente scoperte nel Bacino Levantino (Cipro e Israele). L'entrata in esercizio del gasdotto è prevista all'inizio del 2023. Inoltre, così come previsto dalla SEN 2017 con riferimento al progetto Poseidon-EastMed:  
*“del tratto di interconnessione tra Grecia e Italia è stata già autorizzata la costruzione e l'esercizio. Il progetto, in fase di sviluppo potrebbe consentire entro il 2025 l'importazione fino a 20 miliardi di metri cubi all'annodi gas proveniente dai giacimenti scoperti e dalle risorse potenziali aggiuntive presenti nel bacino del Mediterraneo dell'est, attraverso il progetto di gasdotto EastMed, nonché dalla Russia, attraverso la seconda linea del TurkStream”.*
- La sezione *offshore* del progetto fa anche parte della terza lista dei progetti PCI del *Southern Gas Corridor* con l'obiettivo di diversificare gli approvvigionamenti collegando il mercato europeo con i giacimenti del Mar Caspio, del Medio Oriente e del Mediterraneo Orientale.
- Riguardo all'interconnessione alla rete di Snam, si ricorda che il progetto, in virtù dell'importanza che riveste, è stato da lungo tempo recepito nei Piani di sviluppo della rete di trasporto di Snam (sin dal Piano 2013) e inserito dal MiSE nella lista nazionale gasdotti.

A fronte di quanto sopra esposto, Snam promuove da tempo il gasdotto Poseidon inserendolo tra gli interventi pianificati finalizzati al potenziamento e all'interconnessione alla rete di Snam Rete Gas nell'ottica di sviluppo di nuova capacità di trasporto.

- (3) **In riferimento alla procedura di *Incremental Capacity***, sarebbe utile capire come dovrebbe essere qualificata l'iniziativa. Infatti, dai documenti pubblicati sul sito di Snam è possibile dedurre alcune caratteristiche del progetto, ma al momento non si hanno notizie sullo stato di avanzamento dello stesso, che sembra essere ancora in una fase ampiamente preliminare. Pertanto, ci sembra quantomeno prematuro l'inserimento dell'iniziativa nel Piano di sviluppo della rete di trasporto. Peraltro, ci si chiede se le verifiche in corso tengano in considerazione l'esistenza di altre infrastrutture pianificate o in corso di realizzazione nei medesimi sistemi di entrata-uscita o lungo la medesima rotta di trasporto del gas. Infine, dai documenti pubblicati, è possibile dedurre alcune, seppur vaghe, caratteristiche del progetto che lo rendono simile a progetti già esistenti lungo la medesima rotta.
- (4) “In coerenza con la realizzazione programmata di nuove infrastrutture che potrebbero approdare nel Sud Italia, Snam Rete Gas ha pianificato la realizzazione di vari progetti che consentiranno di ricevere ulteriori quantitativi di gas naturale da un futuro punto di entrata da Sud, ad esempio per un nuovo metanodotto via mare o un nuovo terminale di rigassificazione.” (P. 50). A tal riguardo, non è chiaro in che cosa consistano i vari progetti che consentiranno di ricevere ulteriori quantitativi di gas naturale da un futuro punto di entrata da Sud, ad esempio quelli relativi alla realizzazione di un nuovo metanodotto via mare o un nuovo terminale di rigassificazione. Inoltre, ci si interroga sul fatto che tali ulteriori iniziative potrebbero interferire con gli interventi necessari a garantire lo sviluppo dei progetti di rete nazionali già inseriti nel Piano. Ci si

aspetta, pertanto, che non ci siano elementi ostativi all'attuazione degli interventi necessari a garantire il trasporto dei quantitativi di gas derivanti dall'implementazione dei progetti già pianificati nei Piani.

- Con riferimento alle **previsioni di capacità di trasporto** e, in particolare, alla **capacità di importazione prevista nel 2018-2040** (tabella 16 p.38): Snam afferma di aver predisposto il Piano di lungo periodo sulle disponibilità di capacità di trasporto ed ha evidenziato i dati delle capacità in tutti i punti di entrata interconnessi con l'estero e con i terminali GNL, tenendo conto dell'incremento di capacità derivante sia dai progetti FID che da quelli non FID previsti dal Piano. Tuttavia, non risulta chiaro se siano compresi i progetti NON FID previsti nello stesso periodo, ad es. il progetto Poseidon la cui entrata in esercizio è prevista per il 2023.

<b>Spunto</b>	<b>Commenti sugli interventi di sviluppo della Rete Nazionale e della Rete Regionale di Gasdotti rappresentati nei Piani di Sviluppo 2018</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S5.</b>		Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<i>Nessun commento</i>		

<b>Spunto</b>	<b>Commenti riguardanti le opportunità di sviluppo della capacità di interconnessione contenute nei Piani di Sviluppo 2018 e la valutazione dei possibili impatti sulla rete di trasporto esistente</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S6.</b>		Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<i>Nessun commento</i>		

<b>Spunto</b>	<b>Commenti sullo stato di avanzamento dei Piani di Sviluppo precedenti e sulla qualità e la completezza delle informazioni disponibili nei Piani di Sviluppo 2018</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S7.</b>		Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La data di entrata in esercizio della Linea Adriatica nel precedente Piano era stata fissata al 2024 mentre nel nuovo Piano viene indicato come nuovo termine il 2026.</li> <li>• Si osserva che l'entrata in esercizio del progetto, programmata per il 2026, potrebbe non tenere in debita considerazione le tempistiche di entrata in esercizio delle iniziative finalizzate a sviluppare il corridoio Sud, per il cui sviluppo è funzionale.</li> </ul>		

<b>Spunto</b>	<b>Commenti sulla qualità e completezza delle informazioni in merito ai costi consuntivati e stimati, relativi sia ai singoli interventi sia all'intero Piano</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S8.</b>		Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riguardo al <b>progetto di metanizzazione della Sardegna</b>, sviluppato in comune tra SNAM e SGI, evidenziamo in particolare i seguenti aspetti, meglio <b>dettagliati nell'ultima parte della risposta alla consultazione</b>: <ul style="list-style-type: none"> <li>- necessità di chiarimenti sul calcolo dei benefici attesi, in particolare, sui prezzi dei combustibili sostituiti, sulle componenti del costo materia prima della tabella a p.118. Sarebbe opportuno chiarire le specifiche ipotesi considerate perché influenzano molto il risultato dell'analisi costi benefici. Inoltre, sarebbe necessario chiarire se il prezzo finale del gas (i.e. 108 €/MWh riportato a p.118) è riferito al primo anno di esercizio oppure a quello medio del periodo di analisi.</li> <li>- per quanto attiene la valutazione dei costi, ci aspettiamo più dettagli su alcuni dei costi ipotizzati come, ad esempio, il costo unitario di trasporto (ipotesi di calcolo), o i costi di allacciamenti relativi ai bacini attraversati dalla dorsale (pari a 11 M€) che, a nostro parere, sono sottostimati.</li> </ul> </li> </ul>	

<b>Spunto</b>	<b>Commenti sugli aspetti metodologici delle analisi costi – benefici contenute nei Piani dei gestori, nonché sulla loro capacità di rappresentare l'efficacia e l'efficienza degli interventi di sviluppo della rete di trasporto e più in generale l'utilità degli investimenti per il sistema gas</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S9.</b>		Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In generale, il metodo per l'analisi Costi Benefici soddisfa i requisiti della delibera 468/2018, ma la sua implementazione dovrebbe essere più dettagliata (in particolare nella scelta delle ipotesi) al fine di permettere un confronto utile. A nostro avviso, si potrebbe presentare il rischio che il risultato molto positivo dell'analisi consenta di avviare un progetto, il cui costo, anche se troppo elevato, sarebbe sostenuto dal sistema.</li> </ul>	

<b>Spunto</b>	<b>Commenti sui contenuti e le modalità di consultazione del documento di coordinamento, finalizzato a favorire interventi coordinati di pianificazione e sviluppo delle reti ed evitare duplicazioni di progetti</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S10.</b>		Deliberazione 468/2018/R/GAS
	<i>Nessun commento</i>	

<b>Spunto</b>	<b>Commenti su eventuali necessità di affinamento delle disposizioni per la consultazione dei Piani e dei requisiti per la completezza e trasparenza dei Piani e per la valutazione dell'utilità degli interventi di cui alla deliberazione 468/2018/R/GAS</b>	<b>Riferimento</b>
<b>S11.</b>		Deliberazione 468/2018/R/GAS
	<i>Nessun commento</i>	

**Eventuali ulteriori osservazioni**

<b>Nr. progressivo</b>	<b>Gestore/i cui l'osservazione fa riferimento</b>	<b>Capitolo/i del Piano</b>	<b>Osservazione</b>
	SNAM	p.26	<p>“I principali interventi previsti sono costituiti dalla realizzazione di infrastrutture strategiche che consentano di diversificare rotte e fonti di approvvigionamento e, in particolare, la SEN promuove lo sviluppo del Corridoio Sud per l’importazione di gas dall’area del Caspio verso l’Italia attraverso il progetto Trans Adriatic Pipeline (TAP) e l’importazione dai giacimenti del Mediterraneo sud-orientale attraverso l’EastMed.”</p> <p>Dovrebbe essere citato anche il progetto Poseidon, la cui entrata in esercizio è prevista per l’inizio del 2023.</p>

2	SNAM/SGI	p.109 (Piano SNAM) p.42 Piano SGI)	<p><b>Metanizzazione Sardegna – Analisi costi/benefici</b></p> <p>Il modello di sviluppo della Sardegna risultante dal quadro normativo prevede di avviare la metanizzazione attraverso depositi costieri e prevede, solo in un secondo momento, la realizzazione di una rete di trasporto.</p> <p>Ci sembra di capire che l’analisi costi benefici di tale progetto sia stata effettuata giustamente <b>a condizioni di regime</b>. Tuttavia, non ci risultano chiari i seguenti punti che vorremmo fossero approfonditi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Con riferimento al beneficio B2m (sostituzione di combustibili)</b>, non è chiaro se per l’aria propanata sia stato utilizzato il prezzo nell’area di Sassari o un prezzo medio nell’isola;</li> <li>2. <b>Con riferimento alla tabella a pag. 118</b>, non sono stati dettagliati i singoli contributi che compongono il “Costo materia prima” (materia prima, <i>reloading</i>, <i>shipping</i>, rigassificazione, margine di commercializzazione). In sostanza, <b>non si conoscono quali assunzioni e quali costi di investimento siano stati considerati ai fini del calcolo</b>.</li> </ol> <p>Vorremmo, pertanto, ricevere maggiori dettagli su:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) <b>Il prezzo della materia prima</b>, riportato nel Piano Decennale di Snam (20 €/MWh). Tale indicazione di prezzo non sembrerebbe essere in linea con i valori dell’Indice Heren IBX (LNG Penisola Iberica) relativi allo stesso periodo di osservazione e ci sembra, pertanto, sottostimato;</li> <li>b) <b>Come è stata definita la quota imputabile agli oneri necessari per raggiungere la Sardegna</b> (circa 16 €/MWh dal Piano Decennale Snam). In particolare: <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Quale configurazione è stata considerata relativamente alla logistica di approvvigionamento del gas;</li> <li>ii. Quali sono i costi associati al Terminale a monte della filiera: costi portuali sostenuti e tariffe di <i>reloading</i> utilizzate; quanti round trip sono stati ipotizzati?</li> <li>iii. Valorizzazione del costo dei depositi costieri e di rigassificazione previsti: numero di depositi costieri considerati, capex, opex, tasso di remunerazione applicato.</li> </ol> </li> </ol>
---	----------	---------------------------------------	--

			<p>3. Nella tabella a pag. 118 non è chiaro come sia stato determinato il “<b>Costo unitario di trasporto</b>” (7 €/MWh per il civile e 4 €/MWh per il domestico).</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Si desidera sapere se esso comprenda un corrispettivo di entry, un corrispettivo di exit e un corrispettivo variabile e quali valori sono stati eventualmente considerati o se si fa riferimento ad una “tariffa francobollo”;</li><li>b) Si tratta di una tariffa 100% <i>capacity</i>?</li><li>c) Ci sembrerebbe utile avere un maggior dettaglio sulle capacità e sui ricavi utilizzati per il calcolo. Quali capacità sono state utilizzate per il calcolo della tariffa?</li><li>d) Non è chiaro se siano stati considerati i costi di bilanciamento e di dispacciamento della rete di trasporto. In assenza di stoccaggi gas, tali costi dovrebbero comprendere gli oneri per la disponibilità di volumi addizionali da immettere in rete in condizioni di crisi negli approvvigionamenti o di picco di domanda. Il documento prevede 8 M€/anno di opex necessari per il funzionamento della società che verrebbe costituita per il bilanciamento della rete, tuttavia ci sembra che non preveda alcun costo associato sia allo sviluppo sia alla gestione delle infrastrutture necessarie al bilanciamento del sistema. Il modello previsto dal quadro normativo in base al quale il passaggio al gas naturale sarebbe avvenuto attraverso lo sviluppo dei depositi costieri in assenza inizialmente della rete di trasporto, prevede anche necessariamente la realizzazione dei depositi secondari all'ingresso delle reti di distribuzione o presso i clienti industriali. Tali depositi, nel momento in cui la rete di trasporto fosse stata realizzata avrebbero avuto il ruolo di garantire il bilanciamento del sistema nei casi di picchi di freddo o assenza di approvvigionamento come avviene sul sistema continentale con gli stoccaggi di gas naturale. Il modello presentato, tuttavia, non include alcuna voce di costo associata a tali investimenti.</li></ul>
--	--	--	--



			<p>e) Con riferimento ai costi del progetto, non è chiaro se gli 11 M€ stimati per gli allacciamenti regionali siano relativi a ciascun collegamento dei bacini alla rete di trasporto o siano da considerarsi come complessivi. Non vi è alcuna indicazione di quanti allacciamenti, di quanti km e di che diametro siano stati considerati e pertanto non è possibile effettuare una valutazione sull' idoneità del livello di investimento previsto.</p> <p>4. Nella tabella a pag. 118, i costi associati al servizio di distribuzione ci sembrano sottostimati. In particolare, non ci pare corretto considerare solo la tariffa di distribuzione per l'aria propanata nell'area di Sassari. Inoltre, vorremmo capire perché non vengono considerate anche altre aree (come ad esempio Cagliari).</p> <p>5. Non è indicato se i prezzi finali del gas di cui alla tabella a pag. 118 (i.e. 108 e 58 €/MWh) sono relativi al primo anno di fornitura o fanno riferimento ad una domanda gas a regime</p>
--	--	--	--