

*Format per la raccolta delle osservazioni  
sui Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale 2021,  
sulle ipotesi di scenario energetico adottate, e sul documento di coordinamento dei Piani*

Soggetto/Ente o persona fisica	IGAS Imprese Gas
--------------------------------	------------------

Spunto		Riferimento
<b>S1.</b>	<b>Osservazioni sulle modalità di predisposizione dei Piani e sul coordinamento tra gestori di trasporto.</b>	Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1)
Non si formulano particolari osservazioni sulle modalità di predisposizione dei Piani di Sviluppo e sul coordinamento tra gestori di trasporto		

Spunto		Riferimento
<b>S2.</b>	<b>Commenti riguardanti la definizione degli scenari energetici di riferimento, la disponibilità e la trasparenza delle informazioni di <i>input</i> e di <i>output</i> e le metodologie utilizzate per la loro elaborazione, nonché la loro correlazione con le ipotesi usate a livello europeo (es. scenari per TYNDP) e a livello nazionale (es. Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, PNIEC) nel settore energetico.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1) Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari 2020 (settembre 2020) Scenario <i>National Trend</i> Italia (gennaio 2021)
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S3.	<b>Commenti riguardanti lo sviluppo e la penetrazione, nell'ambito degli scenari energetici di riferimento, di <i>green gas</i>, in particolare biometano, e dell'idrogeno.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1) Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari 2020 (settembre 2020) Scenario <i>National Trend</i> Italia (gennaio 2021)
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S4.	<b>Commenti riguardanti le evidenze del funzionamento del sistema gas, con particolare riferimento agli anni 2019-2020, le criticità attuali e il loro ruolo ai fini di orientare le esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas.</b>	Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S5.	<b>Commenti riguardanti le criticità del sistema gas previste in futuro e le correlate esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas, anche in relazione agli obiettivi di decarbonizzazione e transizione energetica</b>	Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari predisposto da Terna/Snam

**Rilevanza dei green gas nell'ambito della transizione energetica:** riteniamo un segnale positivo che molti dei gestori del trasporto abbiano inserito nei loro piani, sebbene con differenti gradi di approfondimento, iniziative volte all'utilizzo innovativo dell'infrastruttura gas, con particolare riferimento ai progetti che abilitano la rete di trasporto a ricevere gas di tipo non convenzionale (quali biometano, gas di sintesi ed idrogeno). In tal senso, si ritiene opportuno che tali iniziative possano svilupparsi anche nell'ambito del meccanismo incentivante ipotizzato dall'Autorità nel DCO 250/2021/R/gas "*Infrastrutture del gas naturale: progetti pilota di ottimizzazione della gestione e utilizzi innovativi – Orientamenti finali*". In considerazione dei sempre più ambiziosi obiettivi comunitari di decarbonizzazione dell'economia e del percorso di transizione energetica che ne deriverà, si ritiene che tali progettualità dovranno guadagnare uno spazio sempre più vasto nella pianificazione degli sviluppi infrastrutturali gas, purché sia sempre garantito il coordinamento tra i diversi gestori infrastrutturali coinvolti (sia a monte che a valle della rete di trasporto, ad esempio infrastrutture di stoccaggio, a monte, o di distribuzione, a valle) per assicurare un adeguato sviluppo della rete e un efficiente utilizzo delle risorse.

Spunto	Commenti sugli interventi di rinnovo e/o sviluppo della Rete Nazionale e della Rete Regionale di Gasdotti rappresentati nei Piani 2021.	Riferimento
S6.		Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<p>Riguardo la possibilità offerta da SNAM di modulare il consumo delle centrali di compressione “Dual Fuel” (alimentate da motori elettrici) in funzione dei fabbisogni del sistema elettrico e nel rispetto dei vincoli tecnici, IGAS ritiene che l’offerta di tali servizi sul mercato del bilanciamento elettrico debba essere affidata ad un BSP (Balancing Service Provider) terzo, selezionato con apposita gara aperta e trasparente, eventualmente suddividendo i volumi disponibili totali in più lotti per favorire la concorrenza. Difatti, pur condividendo l’obiettivo di SNAM di valorizzare il potenziale delle centrali di compressione in termini di efficientamento del sistema energetico, contribuendo in tal modo a ridurre i consumi complessivi di energia primaria, la partecipazione ai mercati dell’energia o ai mercati dei servizi ancillari da parte di un soggetto Regolato potrebbe avere l’effetto avverso di determinare delle distorsioni nel mercato, non garantendo la formazione di chiari segnali di prezzo propri di un mercato concorrenziale.</p> <p>A supporto della propria posizione, IGAS desidera richiamare quanto previsto all’articolo 5.1 del Regolamento UVAM, in base al quale i soggetti regolati (e.g. il GSE) non possono essere abilitati a partecipare al progetto UVAM in qualità di BSP per le unità nella propria titolarità. IGAS ritiene quindi che, nello stesso spirito, i servizi di flessibilità associati alle centrali di compressione non possano essere offerti direttamente da SNAM, ma da un BSP che non sia un soggetto regolato.”</p>		

Spunto	Commenti in relazione agli interventi di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione, inclusa la Sardegna.	Riferimento
S7.		Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto

Il nuovo Piano di Sviluppo decennale di Enura (nel seguito il “Piano”), focalizzato sul progetto della rete energetica da realizzare nella regione Sardegna, presenta diverse importanti novità rispetto a quello dello scorso anno.

Tali novità derivano principalmente dall’aggiornamento: dei valori della domanda di gas naturale e della loro evoluzione in funzione di tre diversi scenari considerati; dei costi di capitale ed operativi necessari alla realizzazione della configurazione disegnata dal DL Semplificazioni del 2020 (“Interconnessione virtuale”); dei valori dell’analisi costi-benefici.

In relazione al citato “disegno” dell’assetto infrastrutturale per l’approvvigionamento energetico della Sardegna per mezzo di una “*virtual pipeline*” di collegamento tra l’Italia continentale e l’isola, nel Piano si specifica che tale interconnessione verrebbe realizzata mediante navi spola che scaricherebbero il GNL presso 3 terminali di rigassificazione, identificati a Portovesme, Oristano e Porto Torres.

A tale proposito, nell’esprimere apprezzamento rispetto alla scelta di considerare una localizzazione “baricentrale” come quella di Oristano per uno dei terminali di rigassificazione, preme ricordare che uno degli operatori facenti parte della scrivente associazione ha approvato un piano di investimenti che prevede la realizzazione di un **deposito costiero nel Porto di Oristano** con una capacità di 10.000 mc (che ha già ottenuto l’autorizzazione alla costruzione ed esercizio dal Mise nel gennaio 2018) e l’approvvigionamento del GNL tramite **l’impiego in noleggio esclusivo di una nave metaniera** di piccola taglia da ca. 27.000 mc. Il deposito, sebbene non previsto nel progetto originario, dispone di un’area dove potranno essere installate le apparecchiature funzionali alla rigassificazione del GNL per l’immissione in rete (di trasporto o di distribuzione).

Pertanto, rispetto all’assetto delineato nel Piano ci si chiede se 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 degli impianti costieri già autorizzati** che, con un contenuto aumento dei costi di investimento, potranno essere agevolmente realizzate all’interno degli stessi.

Un impianto di rigassificazione situato nella posizione “centrale” di Oristano, infatti, consentirebbe di convogliare parte dei volumi di gas immessi in rete sia verso Nord che verso Sud, rendendo quindi non necessaria la realizzazione di un secondo terminale galleggiante al largo delle coste sarde, sebbene questo comporti la realizzazione di ulteriori tratti di rete di collegamento tra le predette aree, aspetto, tuttavia, che dovrebbe essere valutato positivamente in quanto aumenterebbe la porzione di isola attraversata dalla rete del gas.

Infine se, come comprendiamo, i costi per le **bettoline spola** rientreranno nella copertura tariffaria prevista per la *Virtual Pipeline*, ci sembra corretto che **tali vettori siano impiegati dal TSO esclusivamente per le finalità di quest’ultima**, ossia per trasportare il GNL nelle sole quantità funzionali al servizio di rigassificazione e per nessun altro utilizzo del gas che non sia tra quelli regolati da ARERA.

Altre osservazioni di carattere puntuale:

1. Cap. 3: si richiedono maggiori dettagli in merito alla stima effettuata per i valori della **domanda a regime del settore industriale**;
2. Cap. 5: Non ci è chiaro se gli **oneri per il re-loading** da terminale nel continente e di **un-loading** presso il deposito/rigassificatore costiero siano ricompresi nella tariffa di trasporto. Non è chiaro dove trovino copertura i costi (di capitale e operativi) delle bettoline.;
3. Cap. 5: con riferimento ai Capex del progetto, non è chiaro cosa contenga la voce “**Altro**”; si chiede di specificare quali infrastrutture sono ricomprese in tale voce sia con riferimento all’intero progetto” che alla “prima fase”;
4. Cap. 5: con riferimento ai Capex del progetto, non è chiaro se la voce “**Rigassificazione**” sia relativa ai costi di investimento dei soli terminali di Portovesme e Porto Torres o anche del terminale di Oristano;
5. Cap. 5: si chiede conferma che i costi della “**Distribuzione**” siano stati considerati nell’ambito dell’analisi costi-benefici.

Spunto		Riferimento
S8.	<b>Commenti e osservazioni in relazione allo sviluppo coordinato tra infrastrutture funzionalmente interconnesse (quali quelle di trasporto e di distribuzione), in particolar modo nelle aree di nuova metanizzazione, anche in relazione a rischi di duplicazione o di sviluppi disfunzionali delle infrastrutture.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1)  Documento di coordinamento

Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.

Spunto		Riferimento
S9.	<b>Commenti in relazione alle modalità con cui gli interventi per la sicurezza sono stati identificati dai gestori delle reti e sulla esaustività degli elementi forniti atti a dimostrare le “comprovate esigenze di sicurezza” che giustificano l’assenza della predisposizione di ACB per interventi di sicurezza</b>	Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1) Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto

Si nota una differenza nel livello e nella ripartizione dei costi per il mantenimento e la sicurezza rispetto al piano precedente. Mentre nel piano 2020, il costo del mantenimento era di 3.457 M€ e quello della sicurezza 3.422 M€ (per un costo complessivo di 6.879 M€), nel piano sottoposto a consultazione, la parte di mantenimento ammonta a 2.247 M€ e quella sicurezza a 5.769 M€, per arrivare ad un costo complessivo di 8.016 M€, che rappresenta un incremento del 16.5% rispetto all’anno scorso.

Non risulta tuttavia chiaro il motivo alla base dell’aumento complessivo di queste due categorie di costo, così come la modalità di ripartizione delle stesse, che sembra privilegiare la parte della sicurezza rispetto a quella del mantenimento.

Si richiede pertanto che la ratio alla base di questo cambiamento nella ripartizione dei costi sia esplicitata in modo trasparente, al fine di limitare gli investimenti alla parte strettamente utile e differenziare quelli relativi alla sola sicurezza da quelli inerenti agli sviluppi successivi ai fini della transizione energetica (che, a nostro parere, dovrebbero essere trattati separatamente).

Spunto		Riferimento
S10.	<b>Commenti riguardanti le opportunità di sviluppo della capacità di interconnessione, anche derivanti da procedure di <i>incremental capacity</i>, contenute nei Piani 2021, nonché i possibili impatti sulla rete di trasporto esistente.</b>	Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto

... Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.

Spunto		Riferimento
S11.	<b>Commenti sullo stato di avanzamento degli interventi già inclusi nei Piani precedenti e sulla qualità e la completezza delle informazioni disponibili nelle schede intervento contenute nei Piani 2021.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S12.	<b>Commenti e osservazioni in relazione al documento di coordinamento dei Piani, predisposto da Snam Rete Gas S.p.A. ai sensi del comma 4.1, lettera a, dell'Allegato A alla deliberazione 468/2018/R/gas, recante gli interventi contenuti nei Piani di tutti i gestori del sistema di trasporto, e finalizzato a favorire interventi coordinati di pianificazione e sviluppo delle reti evitando duplicazioni di progetti</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Documento di coordinamento
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S13.	<p><b>Commenti sulla metodologia di Analisi Costi-Benefici, nonché sulla sua 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 energetico.</b></p>	<p>Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)            Criteri applicativi ACB (versione 1.1)            Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto</p>
<p>Con riferimento al documento "Criteri applicativi dell'Analisi Costi Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto" redatto da Snam Rete Gas, non si comprende il motivo dell'eliminazione del beneficio "<i>B8e - Maggiore integrazione produzione fonti energia rinnovabile nel settore gas</i>" (sebbene se ne possa intuire una sorta di ricomprensione, per quanto indiretta, all'interno del beneficio "<i>B5 - Riduzione esternalità negative associate a emissioni di CO2</i>", che valorizza le minori emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera derivanti da interventi che favoriscono l'integrazione dei <i>green gas</i> e dalla sostituzione di combustibili più inquinanti del gas naturale).</p> <p>In tal senso riterremmo opportuno un suo ripristino - ampliandone anche l'ambito applicativo rispetto a quanto era stato proposto nel documento di Criteri applicativi dell'ACB dello scorso anno, in modo da ricomprendere ogni tipologia di gas rinnovabile - anche in considerazione del fatto che Snam Rete Gas prevede la presenza di uno specifico beneficio equivalente in ambito elettrico ("<i>B7 - Maggiore integrazione produzione fonti energia rinnovabile nel settore elettrico</i>").</p> <p>Sempre con riferimento ai "Criteri applicativi dell'Analisi Costi Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto" segnaliamo che la parte riguardante i criteri di stima dei costi della rete di distribuzione in caso di nuove metanizzazioni (crf. paragrafo 10.7) non sembrerebbe adeguatamente sviluppata.</p> <p>Come già segnalato in risposta a precedenti consultazioni sui Piani di Sviluppo della rete di trasporto, anche in questa occasione Snam Rete Gas si limita a riportare, più o meno fedelmente, quanto indicato dall'art. 10.4 dell'Allegato A alla Delibera 468/2018/R/gas e s.m.i. in relazione agli obblighi in capo ai TSO promotori di un'iniziativa di sviluppo della rete di trasporto, laddove questa implichi lo sviluppo di reti di distribuzione a valle, ossia:</p> <p>a) considerare, ai fini dell'analisi economica, tutti i costi degli sviluppi infrastrutturali, inclusi quelli della distribuzione, dandone separata evidenza;</p> <p>b) fornire indicazioni circa la compatibilità degli sviluppi previsti delle reti di distribuzione con i requisiti di cui al DM 226/2011.</p> <p>In tal senso si osserva che in relazione al punto b) Snam fornisce qualche specifica in più rispetto a quanto disposto dall'ARERA, mentre, per quanto riguarda il punto a) non si ritiene che vengano forniti elementi sufficientemente dettagliati ai fini della valorizzazione dei costi relativi alla rete di distribuzione.</p>		

Spunto		Riferimento
S14.	<b>Commenti in relazione all'Appendice informativa ai Criteri applicativi dell'Analisi Costi-Benefici e in particolare relativamente alle assunzioni, ai parametri di base e ai costi <i>standard</i> ivi contenuti.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1) Appendice informativa (gennaio 2021)
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S15.	<b>Commenti sulla qualità e completezza delle informazioni relative alla stima dei costi degli interventi presentati nel Piano di ciascun gestore.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1) Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		

Spunto		Riferimento
S16.	<b>Commenti sulla qualità e completezza delle informazioni relative al calcolo dei benefici degli interventi presentati nel Piano di ciascun gestore.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) Criteri applicativi ACB (versione 1.1) Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
Non si formulano, allo stato attuale, particolari osservazioni in proposito.		