



### **S 1. Osservazioni in merito all'oggetto della consultazione e agli aspetti procedurali**

Riguardo l'intenzione dell'Autorità di dare mandato all'Impresa Maggiore di trasporto di redigere una proposta di criteri applicativi dell'ACB per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto contenuti nei Piani previa consultazione degli altri gestori di rete e di tutti i soggetti interessati, SGI segnala la necessità che l'Autorità vigili affinché l'operato dell'Impresa Maggiore non possa discriminare gli interventi delle altre Imprese di trasporto.

Riguardo le tempistiche di attuazione degli orientamenti in discussione in tale documento e poi dei criteri applicativi da redigere con l'Impresa Maggiore, si segnala che non sono compatibili con la scadenza del 30 Settembre per la redazione dei Piani di Sviluppo 2018-2027 (per le imprese diverse dall'Impresa Maggiore).

Per superare tali criticità sulle tempistiche, posto che l'Autorità emetta entro l'inizio di settembre il provvedimento per gli orientamenti oggetto della presente consultazione, potrebbe essere opportuno redigere i piani 2018 lasciando a ciascuna impresa la declinazione dei criteri applicativi dell'ACB qualora non si giunga in tempi utili alla definizione di criteri applicativi condivisi da tutte le imprese di trasporto, ed all'Autorità la possibilità di richiedere integrazioni successive.

Alternativamente sarà necessaria una ulteriore proroga dei termini per la presentazione dei Piani di sviluppo 2018-2027.

### **S 2. Osservazioni in merito agli obiettivi dell'intervento dell'Autorità.**

SGI condivide gli obiettivi che l'Autorità intende perseguire e si segnalano di seguito alcuni elementi per consentire, secondo la scrivente, di migliorarli:

Oltre che migliorare la trasparenza e la completezza delle informazioni alla base delle analisi, deve essere posta la giusta attenzione anche all'affidabilità, all'indipendenza e all'uniformità di tali informazioni, e parimenti, va limitato l'impatto per le imprese di minori dimensioni nel reperire le informazioni necessarie.

In merito agli obiettivi specifici dell'intervento, a parere della scrivente, più che promuovere la *selettività* degli investimenti sarebbe più opportuno promuovere la loro classificazione o prioritizzazione, in altre parole, si intende precisare che l'obiettivo debba essere non quello di "tagliare" alcuni progetti di investimento ma piuttosto di stabilirne l'opportuno grado di priorità di ciascuno rispetto agli altri. Questo obiettivo dovrà peraltro considerare che il confronto fra ACB di progetti avviati prima dell'entrata in vigore della presente normativa e quelli che saranno avviati successivamente non potrà essere effettuato in modo automatico, dovranno essere previste opportune modalità per gestire il periodo di transizione.

Riguardo l'approccio prudenziale, condivisibile per evitare rischi di sovrastima dei benefici o di sottostima dei costi, questo andrebbe applicato solo in casi estremamente aleatori, il rischio altrimenti, è di sottostimare sistematicamente benefici e sovrastimare costi e, di conseguenza, non cogliere opportunità di sviluppo economico e/o di non garantire l'adeguatezza del sistema.

### **S 3. Osservazioni in merito all'ambito di applicazione della ACB, con particolare riferimento alla differenziazione tra rete nazionale e rete regionale delle soglie di investimento per l'effettuazione delle ACB.**

Riguardo l'opportunità che l'ACB venga applicata a ciascun intervento di sviluppo incluso nel Piano decennale che preveda un investimento pari almeno a 25 milioni di euro per la rete



nazionale e 5 milioni di euro per la rete regionale, SGI segnala che sarebbe opportuno non distinguere tra rete nazionale e regionale, come d'altronde anche l'attuale regolazione, in vigore nel periodo transitorio 2018-2019 che prevede un incentivo dell'1% per 12 anni, non distingue tra rete nazionale e rete regionale.

Per gli interventi che insistono su aree territoriali di ridotte dimensioni risulta oggettivamente difficile reperire informazioni relative al contesto e alle previsioni di domanda e offerta richiamate nel documento, pertanto, sarebbe opportuno individuare un'unica soglia per gli interventi volti a creare nuova capacità di trasporto che superano un investimento di 20<sup>1</sup> milioni di euro.

Si ritiene opportuno che sia molto chiaramente precisato che, oltre gli allacciamenti, siano esclusi dall'applicazione dell'ACB anche tutti gli interventi di sviluppo che fossero necessari per adempimenti di legge e prescrizioni delle autorità competenti, per garantire adeguati livelli di servizio e di sicurezza per le persone e le cose. Parimenti utile sia chiaramente precisato che l'ACB non si applichi a sostituzioni in caso di obsolescenza.

#### **S 5. Eventuali osservazioni in merito a scenari, sensitività e modalità di trattamento delle incertezze.**

SGI segnala le oggettive difficoltà di rappresentare le assunzioni sugli scenari evolutivi di domanda e offerta della specifica area territoriale su cui insiste l'intervento se la soglia dimensionale dell'intervento dovesse essere considerata bassa come prospettato dall'Autorità, questo ci sembra un ulteriore motivo per innalzare la soglia minima su cui applicare l'ACB.

In caso di interventi che hanno come obiettivo la continuità, la flessibilità e la sicurezza delle forniture accade spesso che i consumi dei territori sui quali insiste l'intervento non siano specificatamente quelli oggetto dell'intervento che effettua solo un transito su tali territori.

#### **S 6. Osservazioni in merito alle informazioni relative al contesto di riferimento.**

Le informazioni di contesto sono sicuramente fondamentali per lo svolgimento dell'analisi, tuttavia, sicuramente ci sono difficoltà a reperire alcune informazioni nei casi di interventi di dimensioni limitate, per tale motivo è necessario che in modo pragmatico si possano utilizzare proiezioni di dati già disponibili a livello più ampio (nazionale).

Si segnala la difficoltà nel reperire alcune informazioni quali la struttura e grado di concentrazione del mercato, tipicamente un gestore di infrastruttura di trasporto indipendente non ha accesso a queste informazioni.

Riguardo la necessità di evidenziare eventuali posizioni contrarie allo sviluppo infrastrutturale espresse dalla società civile, si ritiene opportuno che questo avvenga solo se tali posizioni siano ufficialmente evidenziate nell'ambito di procedure pubbliche (consultazioni piani, procedimenti autorizzativi).

#### **S 7. Osservazioni in merito alla definizione degli obiettivi progettuali e alla loro possibile quantificazione**

---

<sup>1</sup> Tale valore è stato determinato dalla scrivente ipotizzando la costruzione di un metanodotto di 25 km, che equivale ad attraversare la metà dell'estensione media delle province italiane, utilizzando per la stima i costi medi di cui al "ACER Report of 23 July 2015 on Unit Investment Cost indicators and corresponding reference values for electricity and gas infrastructures".



Tra i possibili obiettivi degli interventi sarebbe opportuno precisare al 10.2 b) lo sviluppo di nuova capacità per ridurre la dipendenza dalle singole importazioni estere

#### **S 11. Osservazioni in merito alle analisi della domanda.**

Affinché le informazioni utilizzate nelle analisi siano uniformi queste dovrebbero provenire da un'unica fonte e nel caso della domanda il soggetto meglio organizzato per produrle è sicuramente l'Impresa Maggiore.

Come considerazione di carattere generale, ciascuna delle informazioni richieste assume rilevanza in funzione dell'ambito dello specifico intervento (come indicato al punto 9.3 del DCO), conseguentemente si ritiene opportuno precisare che di tutto l'insieme di informazioni richiesto siano da intendersi come necessarie solo quelle pertinenti alla specifica analisi dell'intervento.

Nei casi di interventi che hanno come obiettivo la continuità, la flessibilità e la sicurezza delle forniture accade spesso che i consumi dei territori sui quali insiste l'intervento non siano specificatamente quelli oggetto dell'intervento ma che su questi effettua solo un transito generando benefici in aree diverse.

Riguardo le informazioni sulla domanda, per interventi localizzati in limitate aree risulta difficile reperire informazioni dettagliate e specifiche, la granularità minima dell'estensione territoriale per la quale sono disponibili informazioni, comunque parziali, ci risulta essere l'ambito provinciale, motivo per il quale si proponevano le soglie di cui allo spunto di consultazione S2.

#### **S 12. Osservazioni in merito alle analisi dell'offerta.**

Si faccia riferimento alle osservazioni del precedente spunto S11

#### **S 13. Osservazioni in merito alle ipotesi di riferimento per l'analisi economica e, in particolare, alla possibilità di utilizzare un approccio più prudente in termini di orizzonte temporale di analisi.**

Nell'attuale fase di transizione, fra un regime d'incentivazione *input-based* ad uno *output-based*, l'evoluzione del quadro regolatorio non può prescindere da una rigorosa applicazione dei principi di analisi economica degli investimenti. Uno di questi è che gli elementi di costo rilevanti ai fini di una valutazione siano quelli emergenti (ossia differenziali rispetto all'ipotesi della mancata realizzazione dell'investimento) e futuri, ossia ancora da sostenere. I costi già sostenuti e già approvati per la remunerazione fino al momento in cui i criteri dell'ACB saranno fissati ed applicabili devono quindi essere esclusi dall'ACB. Sono costi che il sistema ha sostenuto o dovrà sostenere, includerli distorce la decisione di investimento in relazione ai benefici che ne conseguono. Tale approccio se da una parte altera il confronto dei progetti a cavallo di tale evoluzione regolatoria con analoghi progetti valutati integralmente con la metodologia ACB in discussione, dall'altra fotografa la situazione di fatto che ciascun progetto è ad un diverso stato di avanzamento. La confrontabilità e selettività fra i progetti avviati e/o realizzati prima e durante tale modifica regolatoria con progetti avviati dopo l'introduzione dell'ACB, a ben vedere, presenta dei limiti concettuali che non possono essere ignorati.

Per queste motivazioni la scrivente ritiene che l'ACB dei progetti già avviati debba prendere in considerazione i soli costi prospettici. A fini informativi potrà essere prodotta anche una valutazione a vita intera ma essa non debba rilevare ai fini della classificazione del progetto.



Alternativamente, in via prudenziale, potrebbe applicarsi un fattore correttivo che riduca in parte il valore dei costi già sostenuti, anche se tale soluzione non sembra trovare un chiaro fondamento teorico come invece la loro esclusione.

Inoltre, si ritiene opportuno portare all'attenzione dell'Autorità alcune osservazioni riguardo il valore residuo del bene: non considerarlo tra i benefici può essere condivisibile per infrastrutture che hanno una vita utile prossima a quella oggetto dell'analisi, ma in considerazione del fatto che la vita utile di un metanodotto è il doppio, non includere nei benefici il valore residuo del bene, che al termine dell'orizzonte di analisi di 25 anni si troverà a metà della propria vita utile, risulta eccessivamente prudente.

#### **S 15. Osservazioni in merito alla valutazione degli impatti indiretti di un intervento infrastrutturale della rete di trasporto gas.**

In considerazione del meccanismo che dà accesso alla remunerazione dell'incentivo, va trovato il modo di attribuire un valore a tutti gli impatti indiretti, una descrizione qualitativa non sembra aggiungere alcunché.

Sarebbe, quindi, opportuno, il linea di principio ammettere l'inserimento tra i benefici di tutti gli impatti indiretti qualora siano univocamente attribuibili all'intervento e sia possibile assegnare ad essi un valore monetario.

#### **S 16. Osservazioni in merito ai benefici economici proposti e alla loro quantificazione. / S 17. Si ritiene che ci siano ulteriori benefici da prendere in considerazione?**

L'elenco identificato dall'autorità potrebbe essere integrato, anche dinamicamente, su proposta dei gestori, con opportune modalità di identificazione e di quantificazione/monetizzazione.

Alcuni esempi di categorie di benefici da integrare potrebbero essere le seguenti:

- Rendere possibile la connessione di impianti di produzione di Biometano: alcuni tracciati di metanodotti nazionali o regionali attraversano aree dove sono presenti attività (aziende agricole, trattamento rifiuti) che generano materia prima per la produzione del Biometano, favorendo quindi lo sviluppo di impianti di produzione dove senza l'intervento sarebbe antieconomica la realizzazione della connessione;
- Incremento della potenzialità di linepack: l'aumento della quantità che può essere accumulato o rilasciato nel metanodotto rappresenta sicuramente un incremento della flessibilità e quindi della sicurezza del sistema;
- Incremento dell'accuratezza della misura: con interventi di questo tipo si favorisce la diminuzione di perdite contabili (GNC) e quindi di costi per il sistema;