



OSSERVAZIONI – INTEGRAZIONI
AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE
N. 374/2018/R/GAS

ORIENTAMENTI PER LA VALUTAZIONE DEGLI
INTERVENTI DI SVILUPPO DELLA RETE DI TRASPORTO
DEL GAS NATURALE

Requisiti minimi e linee guida per l'analisi costi-benefici

3 agosto 2018

INDICE

1. CONSIDERAZIONI GENERALI	2
2. PROCESSO DI ADOZIONE DELLA METODOLOGIA ACB	7
3. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E AMBITO DI APPLICAZIONE	8
4. LINEE GUIDA PER L'ANALISI COSTI BENEFICI	11

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento illustra le osservazioni di Snam Rete Gas al documento di consultazione “Orientamenti per la valutazione degli interventi di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale”, pubblicato dall’Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito Autorità) in data 5 luglio 2018. Vengono, di seguito, richiamate alcune considerazioni di carattere generale, rimandando alle successive sezioni del documento per un’analisi puntuale delle osservazioni e dei suggerimenti relativi a ciascun punto di discussione.

In linea generale, si ritiene che l’analisi costi-benefici rappresenti uno strumento fondamentale per la valutazione dello sviluppo della rete di trasporto del gas naturale, anche nella prospettiva di una progressiva transizione della regolazione verso logiche *output-based*. Più in particolare si ritiene condivisibile l’orientamento dell’Autorità di voler assicurare una maggiore selettività degli investimenti infrastrutturali in relazione all’utilità che tali opere generano per la collettività. Secondo la teoria economica, un bene o un servizio è utile se considerato idoneo a soddisfare una domanda. Pertanto, nella valutazione dell’utilità di un intervento infrastrutturale è necessario individuare quale bisogno/i o domanda della collettività tale intervento si propone di soddisfare.

Domanda di gas

Sicuramente un primo bisogno sotteso alla realizzazione di una infrastruttura di trasporto gas è la domanda gas, normalmente valutata in termini consumi annui di gas naturale necessari a soddisfare i fabbisogni energetici di famiglie ed imprese. Dal 2000 al 2010 la domanda gas è cresciuta significativamente passando dai 70 miliardi di m³/anno ad oltre 85 miliardi di m³/anno, decrescendo negli anni di crisi economica fino ai 64 miliardi di m³/anno del 2015, per poi risalire stabilmente oltre i 70 miliardi di m³/anno nel 2017, con una possibile ulteriore crescita sostenuta anche dal prospettato *phase-out* del carbone dal 2025.

Sicurezza degli approvvigionamenti energetici e delle forniture

Ma le infrastrutture gas sono chiamate a soddisfare non solo ovviamente il bisogno espresso come domanda complessiva ma anche a far fronte ai picchi di prelievo giornaliero connessi alla stagionalità dei consumi ed alle dinamiche del mercato sempre più volatili. Negli scorsi mesi è stata registrata in più di una circostanza una domanda giornaliera pari a circa 430 Mm³/giorno ovvero superiore a più del doppio

della domanda media annua: un sistema infrastrutturale dimensionato sulla domanda media annua non avrebbe consentito di soddisfare i fabbisogni di famiglie ed imprese, arrivati in alcune circostanze vicini al picco storico di consumi, cui gli operatori commerciali hanno potuto far fronte attivando maggiori importazioni e prelievi da stoccaggio, evidenziando ancora di più la rilevanza strategica e la centralità delle infrastrutture di trasporto gas. Occorre, infatti, ricordare come a differenza del settore elettrico, la domanda gas risulti molto variabile tra estate e inverno e tra inverno “normale” ed “eccezionale”. Lo sviluppo di fonti rinnovabili nella generazione elettrica amplificherà ulteriormente la variabilità della domanda gas, con conseguenti implicazioni in termini di dimensionamento delle infrastrutture.

Considerazioni analoghe possono essere effettuate anche dal lato dell'offerta considerando le potenziali conseguenze derivanti del venir meno anche di una sola fonte di approvvigionamento, anche per motivazioni di natura geopolitica. Considerato l'elevato livello di concentrazione dei punti di immissione (5 punti principali di entrata via metanodotto, e 3 da Terminali di rigassificazione), un tale evento a differenza del settore elettrico, può compromettere la sicurezza delle forniture di una quota rilevante del mercato. In tal senso vale la pena rammentare gli effetti di stress per il sistema generati dalle recenti interruzioni delle direttici di approvvigionamento dalla Russia (evento a Baumgarten) e dai Mari del Nord (manutenzione TENP), che solo l'accurato e adeguato dimensionamento infrastrutturale del sistema italiano ha consentito di gestire senza particolari criticità. Considerazioni analoghe possono essere fatte su aree di estensione più localizzata, ove la presenza di più punti di adduzione del gas grazie alla “magliatura” della rete costituisce un elemento a supporto della sicurezza della fornitura alle utenze finali, anche in condizioni di eventuale indisponibilità di uno dei punti di adduzione.

Pertanto, un secondo fabbisogno che le infrastrutture gas devono consentire di soddisfare è la sicurezza delle forniture energetiche rispetto a eventi climatici particolarmente rigidi o a interruzioni improvvise delle fonti di approvvigionamento. Tali eventi possono essere fronteggiati solo attraverso adeguati gradi di diversificazione degli approvvigionamenti, opportuni dimensionamenti delle infrastrutture di trasporto (dorsali principali e sistemi di adduzione) e adeguate disponibilità del sistema degli stoccaggi.

Competitività e concorrenza dei prezzi energetici

Famiglie ed imprese richiedono approvvigionamenti energetici non solo sicuri ma anche a prezzi competitivi. E, pertanto, un terzo bisogno che le infrastrutture gas devono soddisfare è quello di consentire ai cittadini di poter avere accesso a fonti di energia a condizioni competitive. Mercati gas isolati, limitano l'accesso alla risorsa gas, creano differenziali di prezzo e determinano perdite di competitività per le economie industrializzate. Al contrario, sistemi infrastrutturali ben interconnessi, integrano i mercati, facilitano l'allineamento dei prezzi e consentono alle economie industrializzate di poter competere su prodotti e servizi eliminando penalizzazioni legati a differenti costi dell'energia. In tale prospettiva vanno inquadrare opere infrastrutturali che migliorano il livello di integrazione dei mercati e che aumentano le possibilità di approvvigionamento anche in uno scenario di sostanziale stabilità della domanda gas. Tali investimenti hanno consentito l'accesso al sistema italiano di una pluralità di operatori, la riduzione del differenziale di prezzo storicamente osservato rispetto ad altri hub europei e nonché il contenimento degli incrementi di prezzo in condizioni di tensione del sistema. Tali benefici si riflettono direttamente sul consumatore, che nel 2017 ha pagato in media il gas naturale un terzo rispetto all'energia elettrica (74€/MWh vs. 211€/MWh).

Sostenibilità ambientale

Infine, un ulteriore bisogno che le infrastrutture gas devono soddisfare è quello di contribuire alla progressiva de-carbonizzazione dell'economia attraverso la sostituzione di combustibili inquinanti e climalteranti (in primis: carbone, olio combustibile, petrolio) oltre che nei settori tradizionali anche nel settore dei trasporti, il sostegno alle fonti rinnovabili il cui sviluppo in assenza di una infrastruttura gas resiliente e flessibile non sarebbe immaginabile, nonché la possibilità di accesso alla rete di nuovi combustibili "green gas" (biometano, gas sintetico, idrogeno etc..). Le esternalità positive generate dalle infrastrutture gas in termini di sostenibilità ambientale sono considerevoli¹ e si materializzano anche attraverso una limitazione dei consumi di gas su base annua. La minimizzazione degli impatti ambientali e realizzativi delle opere infrastrutturali sul territorio (attraverso ad esempio l'utilizzo di tecnologie di scavo "trenchless" e opere di ingegneria naturalistica) così come le iniziative di innovazione per la minimizzazione delle perdite di gas in atmosfera

¹ Le esternalità positive delle infrastrutture gas in termini di sostenibilità ambientale sono significative: due recenti studi (Studio Ecofys - *Gas For Climate: How gas can help to achieve the Paris agreement target in an affordable way* (15 Febbraio 2018); Studio Poyry: *Fully decarbonising Europe's energy system by 2050* (2 Maggio 2018)) evidenziano infatti il risparmio considerevole che l'Europa conseguirebbe perseguendo una strategia di decarbonizzazione massimizzando le potenzialità della rete gas, stimato in €140bn annui dal 2050 da parte di Ecofys e in 1.15€tn di *net present value* da parte di Poyry.

costituiscono ulteriori elementi volti a rafforzare la sostenibilità ambientale delle opere e a limitarne l'impatto sociale, che devono essere opportunamente considerati e premiati.

Sulla base di quanto evidenziato, si auspica che la metodologia di analisi costi benefici per la selezione degli interventi di sviluppo della rete di trasporto venga sviluppata prendendo in considerazione tutti i diversi bisogni che le infrastrutture gas sono oggi chiamate a soddisfare per la collettività, che non possono essere ricondotti unicamente alla dimensione della domanda gas ma che sono sempre più legati ad assicurare condizioni di sicurezza, competitività dei prezzi e sostenibilità ambientale.

In tale prospettiva, Snam sostiene con forza l'introduzione di misure che possano migliorare la qualità della propria politica d'investimento e che favoriscano uno sviluppo infrastrutturale sempre più efficiente del sistema gas italiano. Tale obiettivo è prioritario prima che per l'Autorità per gli operatori infrastrutturali che sono chiamati ad effettuare - nell'interesse generale - investimenti con periodi di ritorno molto lunghi e sulla cui utilità ogni valutazione ed approfondimento si ritiene debba essere effettuata ex-ante in sede di pianificazione decennale con il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders* interessati.

Vengono di seguito richiamate le principali considerazioni sui temi posti in consultazione rimandando alle successive sezioni le risposte puntuali ai singoli spunti di discussione.

Metodologia ACB e analisi multi-criteri

Ai fini di una corretta e completa valutazione degli effetti derivanti dalla realizzazione di un intervento di sviluppo, si ritiene che la metodologia ACB debba essere sviluppata secondo un'analisi multi criterio, in analogia all'approccio indicato da ENTSO-G a livello europeo, composta da:

- un'analisi monetaria finalizzata a valutare i benefici apportati dall'intervento in termini di incremento del *social welfare* e altri benefici direttamente monetizzabili;
- un'analisi quantitativa volta a valutare i benefici apportati dal progetto in termini di resilienza e flessibilità dell'infrastruttura del gas mediante indicatori quantificabili ma che non trovano una diretta monetizzazione;

- un'analisi qualitativa finalizzata ad evidenziare gli ulteriori benefici prodotti dal progetto non direttamente monetizzabili né quantificabili.

Diversamente un intervento di sviluppo, in virtù della sola analisi economica, potrebbe non trovare realizzazione nonostante evidenza di ulteriori e rilevanti benefici, a discapito della collettività.

Fermo restando quanto sopra osservato, si ritiene che l'applicazione della valutazione multi criteri delineata dall'Autorità nel documento di consultazione per il confronto interventi alternativi (incluso il caso di alternativa tra sviluppo infrastrutturale gas e sviluppo infrastrutturale elettrico), debba essere ricondotta al più ampio ambito di analisi di coordinamento tra settori avviato anche a livello europeo e volto a fare emergere possibili sinergie/ottimizzazioni cross-settoriali (c.d. *"sector coupling"*).

2. PROCESSO DI ADOZIONE DELLA METODOLOGIA ACB

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

L'orientamento dell'Autorità di voler assicurare una maggiore selettività degli investimenti infrastrutturali di sviluppo in relazione all'utilità che tali opere generano per la collettività si ritiene condivisibile. Si ritiene che lo sviluppo di una solida metodologia ACB - nell'accezione più ampia del termine e quindi non limitata alla sola valutazione degli aspetti di natura monetaria - possa rappresentare un utile strumento a supporto delle valutazioni.

In tal prospettiva, si conferma la disponibilità della Società a predisporre una proposta di criteri applicativi dell'ACB per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto contenuti nei Piani Decennali nonché a svolgere per conto dell'Autorità il processo di consultazione della proposta con gli operatori e tutti gli *stakeholders* interessati. Si ritiene che tale processo possa trovare completamento in tempi utili per la predisposizione dei Piani Decennali dell'anno 2019, la cui scadenza oggi è definita per il mese di maggio. Tale tempistica consentirebbe inoltre di disporre della nuova metodologia analisi costi benefici di ENTSOE, la cui approvazione è prevista entro la fine del 2018. Infine, si ritiene opportuno prevedere che la metodologia ACB sia soggetta a specifica approvazione da parte dell'Autorità prevedendo un processo di aggiornamento che consenta di fattorizzare aspetti e/o elementi non noti o disponibili in sede di sua prima approvazione.

In merito all'applicazione dei requisiti della metodologia ACB già con riferimento ai Piani decennali 2018, stante le tempistiche molto ridotte, si segnala l'opportunità di prevedere l'applicazione delle disposizioni che saranno definite in materia di ACB a partire dal Piano Decennale 2019. Ove tale alternativa non fosse ritenuta percorribile si potrebbe prevedere il termine di presentazione del Piano Decennale 2018 al 30 novembre 2018, prevedendo comunque un dettaglio delle analisi compatibile con le tempistiche disponibili.

Infine, si conferma sin d'ora la disponibilità della scrivente Società a partecipare alle ulteriori iniziative di approfondimento che gli Uffici Tecnici dell'Autorità intenderanno opportuno intraprendere per il confronto con i gestori di rete sulla metodologia ACB anche nell'ambito del Tavolo tecnico istituito ai sensi della deliberazione 689/2017/R/GAS.

3. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E AMBITO DI APPLICAZIONE

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

In relazione agli obiettivi specifici che l'Autorità intende perseguire nell'ambito della presente consultazione, si osserva quanto segue:

- In primo luogo, si condivide come la metodologia ACB debba fornire tutti gli elementi necessari alla comprensione delle analisi tecnico/economiche alla base delle valutazioni, cercando tuttavia al contempo di preservare la fruibilità e la gestibilità delle stesse ed evitando aggravii ingiustificati per gli operatori;
- Si ritiene ampiamente condivisibile che la metodologia ACB debba mirare a monetizzare, nei limiti possibili, tutti i benefici associati ad un intervento di sviluppo, in modo da poterne apprezzare in modo pieno la relativa utilità per la collettività. Si condivide altresì che vengano prese opportune misure per evitare eventuali *double counting*. Si rileva tuttavia la necessità di prevedere che l'adozione di un approccio eccessivamente prudente nella valutazione di benefici e costi non vada a discapito dell'efficacia della metodologia ACB, in quanto in ultima analisi i consumatori potrebbero non vedere realizzati investimenti di cui in realtà potrebbero giovare. Va infatti evidenziato come proprio per tenere opportunamente in considerazione tali aspetti vengano già considerate anche dalla stessa Autorità opportune analisi di sensitività e di rischio.
- Si ritiene inoltre condivisibile considerare gli effetti del *sector coupling* tra elettricità e gas e i conseguenti benefici per il sistema energetico italiano. In tal senso si ritiene debbano essere opportunamente considerati e valutati i benefici (anche in termini di costi evitati) derivanti dalla programmabilità nella generazione elettrica delle fonti gas (sia tradizionali che rinnovabili "green-gas") rispetto a solare e fotovoltaico. Tale approccio potrebbe consentire di valorizzare i benefici delle infrastrutture gas per il sistema energetico in una prospettiva di sviluppo di *smart grids*.

Con riferimento agli obiettivi di carattere tariffario, si richiamano qui interamente le osservazioni formulate nella risposta al documento di consultazione 347/2018/R/Gas in merito al riconoscimento dei costi per gli interventi di sviluppo e all'accesso ai meccanismi incentivanti. Va altresì evidenziato come il riconoscimento

dei costi non dovrebbe limitarsi esclusivamente alla valutazione degli aspetti di natura monetaria ma prevedere, nell'ambito di una analisi multi criterio prospettata dalla stessa Autorità, anche valutazioni di tipo quantitativo e qualitativo in grado di evidenziare benefici in termini di sicurezza, di natura sociale e ambientale, non direttamente monetizzabili.

Si condivide infine che la metodologia ACB possa rappresentare un valido strumento per supportare l'individuazione di interventi infrastrutturali che, oltre ad apportare un'effettiva utilità al sistema, contribuiscono al conseguimento degli obiettivi europei in materia ambientale. In tal senso, nelle valutazioni degli interventi in grado di apportare tali benefici, anche ai fini del riconoscimento tariffario, si ritiene opportuno non limitarsi a soli aspetti di natura monetaria che potrebbero non consentire di cogliere pienamente i benefici per la collettività derivanti dalla loro realizzazione.

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.*

Con riferimento all'ambito di applicazione dell'analisi costi benefici, anche ai fini di ridurre l'onerosità delle valutazioni, si ritiene possa essere valutata l'opportunità di applicazione di un'unica soglia di spesa pari a 15 M€ sia per progetti di rete nazionale che di rete regionale. Tale valore consentirebbe una copertura della spesa complessiva del 91% circa (vs il 95% che si avrebbe con le soglie proposte dall'Autorità) ma un minor numero di progetti oggetto di valutazione (12 vs. 18)².

In merito alle opere di allacciamento si condivide la proposta di prevedere che queste siano escluse dal perimetro delle analisi ACB in quanto opere che l'impresa di trasporto è tenuta a realizzare ai sensi della normativa vigente. Per estensione ed analogia, si ritiene che anche la realizzazione di allacciamenti per nuovi punti di interconnessione con altre reti di trasporto possa ricadere nella medesima fattispecie. In merito al trattamento tariffario ed ai meccanismi di incentivazione da applicare a tali interventi di sviluppo, per cui non si prevede l'esecuzione di una analisi ACB, si richiama quanto espresso nella risposta al documento di

² Rif. nostra comunicazione RAPAU/Prot. 85 del 13 aprile 2018.

consultazione 347/2018/R/Gas. I benefici derivanti dalla realizzazione di nuovi allacciamenti appaiono evidenti indipendentemente dallo svolgimento di una puntuale ACB, sia in relazione al soddisfacimento di una domanda gas addizionale conseguenti dallo sviluppo di nuovi mercati (oltre a quelli tradizionali anche a titolo esemplificativo i nuovi utilizzi nel settore dei trasporti), sia in relazione alla connessione ed immissione in rete di nuovi vettori energetici “*green gas*” in grado di contribuire significativamente agli obiettivi ambientali di de-carbonizzazione.

Si rileva infine come potrebbe essere opportuno considerare di escludere dall’ambito di applicazione dell’ACB anche gli interventi per i quali non si prevedono attività realizzative nell’orizzonte di Piano (“in valutazione” secondo la definizione di cui all’articolo 11.6 del documento di consultazione), per i quali ragionevolmente non risulterebbero disponibili sufficienti elementi per una solida e giustificata analisi costi benefici, prevedendone tuttavia una adeguata descrizione e indicazione dei potenziali benefici attesi (eventualmente solo in termini qualitativi). Stante il processo annuale di predisposizione del Piano decennale tali interventi verrebbero comunque valutati con una ACB completa con largo anticipo rispetto alle date di entrata in esercizio previste.

4. LINEE GUIDA PER L'ANALISI COSTI BENEFICI

S 4. Osservazioni in merito ai principi generali a cui l'Autorità intende ispirarsi.

I principi generali a cui l'Autorità intende ispirarsi risultano solo parzialmente condivisibili.

In particolare non si concorda con l'impostazione di considerare l'ACB da applicare nei Piani Decennali esclusivamente come una analisi di tipo economico-monetario, prevedendo che analisi di tipo quantitativo e qualitativo non direttamente monetizzabili vengano considerati ai soli fini descrittivi. Tale impostazione appare in contrasto con l'intenzione di fare riferimento a *best-practice* internazionali, in primis la metodologia ENTSO-G³ (che si ritiene debba rappresentare il principale riferimento della ACB), che considera una analisi multi criterio composta da:

- un'analisi monetaria finalizzata a valutare i benefici apportati dal progetto in termini di incremento del social welfare;
- un'analisi quantitativa volta a valutare i benefici apportati dal progetto in termini di resilienza e flessibilità dell'infrastruttura del gas mediante indicatori quantificabili ma che non trovano una diretta monetizzazione;
- un'analisi qualitativa finalizzata ad evidenziare gli ulteriori benefici prodotti dal progetto non direttamente monetizzabili né quantificabili.

Limitare la valutazione di interventi di sviluppo in considerazione dei soli benefici direttamente monetizzabili non consente di rappresentare appieno i vantaggi derivanti dalla sua realizzazione. Si pensi ad esempio ad un progetto di sviluppo per il quale sia chiaramente evidente un significativo beneficio (ad es. di carattere ambientale) per cui tuttavia non sia stato possibile individuare un opportuno criterio di monetizzazione. Secondo l'approccio delineato dall'Autorità tale intervento potrebbe non trovare realizzazione ove dovesse risultare una analisi economica-monetaria non positiva, a danno dell'intera collettività. Alla luce di quanto sopra si ritiene che la metodologia ACB debba essere sviluppata in una accezione più ampia considerando contemporaneamente, nella valutazione dell'intervento, aspetti di

³ Energy System-Wide Cost Benefit Analysis published on 13 February 2015 (approved by European Commission on 4 feb. 2015) and "Draft 2nd Cost-Benefit Analysis Methodology" published on 27 July 2017 (under approval by the European Commission)

natura monetaria, quantitativa e qualitativa in modo da poter evidenziare opportunamente tutti i benefici associati all'investimento di sviluppo e non limitandosi a prevedere l'applicazione dell'analisi multi criterio al solo confronto di diverse soluzioni progettuali alternative, così come prospettato dall'Autorità.

Si ritiene condivisibile l'orientamento dell'Autorità di prevedere criteri di valutazione uniformi nelle ACB applicate ai piani dei diversi gestori, così come il ricorso al c.d. *"incremental approach"* per valutare i benefici incrementali che la realizzazione del progetto è in grado di apportare rispetto alla situazione in cui l'investimento non abbia luogo (c.d. scenario controfattuale o *"baseline"*). Analogamente si ritiene condivisibile che le linee guida per l'applicazione dell'ACB siano volte a garantirne un agevole utilizzo nel rispetto dei principi di trasparenza, semplicità implementativa, confrontabilità e verificabilità.

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

Nell'ambito dello svolgimento dell'analisi costi benefici si condivide l'approccio di effettuare una valutazione degli interventi di sviluppo alla luce di differenti possibili scenari tra loro contrastanti (c.d. *"contrasting scenarios"*), adottato sia da ENTSO-G a livello europeo che da Terna a livello nazionale. Tali scenari dovrebbero di fatto rappresentare possibili "futuri" tra loro generalmente equivalenti in termini di probabilità di realizzarsi, rispetto alle quali valutare l'utilità di un intervento di sviluppo.

Già oggi ai fini della valutazione dei fabbisogni infrastrutturali, Snam elabora nell'ambito del proprio processo di pianificazione possibili e contrastanti orizzonti futuri⁴ (i.e. *contrasting scenarios*) che riflettono la possibile evoluzione della domanda gas all'interno di una valutazione più ampia sull'intero mix energetico.

Si ritiene che il processo in corso per la predisposizione di scenari coordinati a livello nazionale tra Snam e Terna a cui le due Società stanno oggi lavorando congiuntamente, prevedendo anche il coinvolgimento degli *stakeholders* di

⁴ Si rimanda all'Allegato 2 della nostra comunicazione RAPAU/Prot. 85 del 13 aprile 2018 per una descrizione delle attuali modalità impiegate da Snam ai fini dell'elaborazione dei propri scenari e alle simulazioni idrauliche e di flusso utilizzate nell'ambito della valutazione dei propri interventi di sviluppo.

riferimento, potrà portare ulteriori aspetti positivi nelle valutazioni ACB dei progetti di sviluppo.

Si condivide infine la volontà dell'Autorità di prevedere che per ogni intervento oggetto di analisi, siano rappresentate le assunzioni sugli scenari evolutivi di domanda e offerta della specifica area territoriale su cui insiste l'intervento, nel rispetto dei principi di trasparenza, semplicità implementativa, confrontabilità e verificabilità di cui al precedente spunto di discussione, nei limiti delle possibilità e disponibilità degli operatori di trasporto. In tale prospettiva si ritiene tuttavia debba essere individuato, anche in coordinamento con gli *stakeholders*, un giusto *trade-off* tra livello di dettaglio di tali informazioni, fruibilità e nonché necessità ai fini delle valutazioni ACB degli interventi di sviluppo in oggetto.

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

Pur comprendendone le finalità, si rileva come alcuni degli elementi informativi che l'Autorità ritiene debbano essere forniti al fine di poter inferire se e in quali termini il contesto di riferimento risulti favorevole allo sviluppo infrastrutturale (cfr Tabella 1 del documento di consultazione) possano non essere direttamente funzionali alla ACB di uno specifico intervento oggetto valutazione o risultare di difficile se non in casi specifici di impossibile recepimento da parte dell'operatore di trasporto⁵.

In tale prospettiva, condividendo il principio che l'ACB di un intervento debba essere corredata da informazioni di contesto utili a comprenderne la finalità e l'utilità, si ritiene che quanto indicato nella Tabella 1 allegata al documento di consultazione debba rappresentare esclusivamente un riferimento lasciando all'operatore di trasporto sufficiente discrezionalità in relazione alle informazioni da includere anche alla luce di quanto effettivamente disponibile e funzionale alle valutazioni.

⁵ A titolo esemplificativo, consumi stagionali e giornalieri di combustibili diversi dal gas naturale riferiti a specifiche aree geografiche, in assenza di analisi di settore sviluppate da istituzioni a livello nazionale o regionale.

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

Si condivide l'orientamento di prevedere che per gli interventi infrastrutturali soggetti ad ACB vengano indicate le finalità e gli obiettivi specifici che il progetto si prefigge di perseguire. In tale prospettiva si ritiene, come osservato nella risposta al documento di consultazione 347/2018/R/gas, che i principali *output* da perseguire con gli interventi infrastrutturali possano essere ricondotti a:

- Sicurezza: interventi volti a mantenere la gestione dell'infrastruttura in condizioni di sicurezza e a migliorare la resilienza della rete di trasporto. Tali interventi sono volti a produrre, attraverso una infrastruttura esercita in condizioni ottimali, benefici in termini di sicurezza e continuità del servizio nonché di disponibilità delle forniture energetiche, sia per i consumatori attuali che per quelli futuri.
- Mercato: interventi infrastrutturali volti a favorire l'interconnessione tra i mercati, lo sviluppo di nuovi mercati, la diversificazione delle fonti, l'allineamento dei prezzi nonché pratiche commerciali di offerta di servizi per favorire buon funzionamento del mercato. Questi interventi sono in grado di produrre un minor costo della bolletta energetica, in quanto favoriscono un miglior funzionamento del mercato dell'energia, anche attraverso l'accesso a nuove fonti di approvvigionamento con effetti positivi sulla competitività dei prezzi.
- Ambiente: interventi e iniziative volte a ridurre gli impatti ambientali e favorire il processo di decarbonizzazione attraverso la sostituzione di combustibili fossili maggiormente inquinanti nonché l'allacciamento e il trasporto di nuovi vettori energetici green-gas. Tali interventi producono chiari benefici per la collettività in relazione al miglioramento della qualità dell'ambiente in cui viviamo, oltre che benefici di natura economica nei settori soggetti alle quote di emissione. Indirettamente i benefici economici possono essere ricondotti anche ai possibili costi evitati in relazione alla diminuzione dei danni di eventi climatici conseguenti al processo di surriscaldamento globale (es. allacciamenti *green-gas*, riduzione dispersioni etc).
- Qualità del servizio: iniziative volte a migliorare la qualità del servizio offerto e il coinvolgimento degli *stakeholders*. I benefici di tali iniziative sono

direttamente riconducibili alla possibilità di erogare un servizio in grado di rispondere al meglio alle esigenze degli utenti, nonché di favorire un maggiore coinvolgimento degli *stakeholders* nello sviluppo del sistema gas italiano.

Si ritiene utile una identificazione ex-ante dei possibili obiettivi specifici che un intervento infrastrutturale può consentire di perseguire, quali quelli indicati a titolo esemplificativo dall'Autorità, anche ai fini della loro più semplice, immediata ed armonizzata rappresentazione nel Piano Decennale. In tale prospettiva si ritiene che questi potrebbero trovare una declinazione più puntuale nella proposta di criteri applicativi della ACB che si prevede di demandare all'impresa maggiore di trasporto, ferma restando comunque l'opportunità per i soggetti promotori di un intervento di sviluppo di poter indicare ulteriori obiettivi che il progetto sia in grado di perseguire nel caso non ricompresi nella lista pre-identificata.

S 8. *Osservazioni in merito ai dati e alle informazioni relative alle caratteristiche principali.*

L'effettuazione di una valutazione economica di un intervento infrastrutturale focalizzata sull'intervento nella sua interezza, inteso come unità di analisi auto-sufficiente, si ritiene il principio condivisibile. Si evidenzia tuttavia come l'operatore di trasporto, potrebbe non essere sempre in possesso di informazioni puntuali e di dettaglio su costi e benefici riferiti alle specifiche infrastrutture a valle delle reti di trasporto nazionali e regionali, il cui sviluppo è necessario al fine di garantire l'erogazione del servizio al cliente finale. In mancanza di dati ed informazioni sufficientemente dettagliate si ritiene opportuno prevedere che nell'ambito dell'ACB l'operatore di trasporto possa fattorizzare costi e benefici attesi delle infrastrutture a valle direttamente nel prezzo del gas naturale considerato ai fini delle valutazioni, descrivendone opportunamente assunzioni e modalità di determinazione (cfr. metodologia adottata nella ns. comunicazione RAPAU/Prot.84 del 12 aprile 2018).

In merito ai dati da fornire relativamente a ciascun intervento di sviluppo, le classi di informazioni individuate dall'Autorità si ritengono condivisibili ed adeguate per fornire una corretta ed esaustiva identificazione del progetto.

In merito all'identificazione delle opere che compongono un intervento di sviluppo si ritiene opportuno tuttavia prevedere che la necessità di una chiara esplicitazione delle opere accessorie venga limitata esclusivamente a quelle di natura rilevante (in termini di entità dell'investimento e finalità), anche al fine di garantire un giusto *trade-off* tra completezza delle informazioni e fruibilità/rappresentatività delle stesse.

S 9. *Osservazioni in merito alle informazioni relative alle tempistiche previste e allo stato di avanzamento.*

Con riferimento ai dati ed alle informazioni richieste per ciascun intervento di sviluppo relativamente alle tempistiche, allo stato di avanzamento dei lavori e avanzamento rispetto al piano precedente, fermo restando quanto precedentemente indicato in relazione alle opere accessorie, le proposte dell'Autorità si ritengono condivisibili.

Si ritiene altresì che specifiche definizioni riferite alle tempistiche previste e agli stati di avanzamento del singolo intervento possano trovare una declinazione puntuale nella proposta di criteri applicativi della ACB che si prevede di demandare all'impresa maggiore di trasporto.

S 10. *Osservazioni in merito alle informazioni sui soggetti promotori di un intervento.*

In merito alle informazioni da fornire nel caso di interventi di sviluppo della rete di trasporto promossi da soggetti terzi rispetto ai gestori di rete di trasporto esistenti, le indicazioni dell'Autorità si ritengono condivisibili.

Nel caso l'intervento sia promosso da un soggetto (veicolo societario) formato da operatori di trasporto esistenti, si ritiene possa essere sufficiente dare semplice indicazione dei soggetti coinvolti. Si segnala inoltre l'opportunità di poter prevedere che qualora la Società sia in corso di costituzione l'ACB possa essere presentata nell'ambito del Piano Decennale di uno degli operatori esistenti coinvolti al fine di accelerare le relative valutazioni.

In merito all'indicazione di come si presume verrà esercita l'infrastruttura si ritiene che debba essere fornita esclusivamente informativa in caso di volontà di richiesta

di esenzione o di una esenzione già ottenuta in quanto ai sensi della normativa vigente le infrastrutture di trasporto sono soggette a regolazione.

S 11. Osservazioni in merito alle analisi della domanda.

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

Come osservato dall'Autorità, l'individuazione di una infrastruttura di sviluppo va valutata in relazione alla domanda di servizi e/o ai bisogni che la stessa si prefigge di soddisfare. Nello specifico, per il settore del gas naturale, gli interventi di sviluppo possono rendersi necessari non esclusivamente per far fronte al soddisfacimento di una domanda addizionale di gas ma possono anche essere richiesti per il soddisfacimento di altri bisogni, quali a titolo esemplificativo le variazioni nelle modalità di approvvigionamento. Come indicato nella nostra comunicazione RAPAU/Prot.84 del 12 aprile 2018 (cui si rimanda per un maggior dettaglio) si ritiene che gli investimenti di sviluppo possano essere classificati in:

- a. Potenziamenti della Rete Nazionale a loro volta suddivisi in funzione della loro finalità in:
 - potenziamenti finalizzati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto dei Punti di Entrata e dei Punti di Uscita della Rete Nazionale, volti ad esempio a migliorare l'interconnessione tra i diversi mercati, a favorire l'accesso di nuove fonti di approvvigionamento e l'offerta di nuovi servizi;
 - potenziamenti finalizzati alla flessibilità di trasporto della Rete Nazionale, anche eventualmente in virtù di una modifica dei flussi all'interno del sistema.
- b. Potenziamenti della Rete Regionale a loro volta suddivisi in funzione delle loro finalità in:
 - potenziamenti di rete indotti da nuovi allacciamenti;
 - estensioni di rete funzionali a nuovi allacciamenti;
 - potenziamenti di rete indotti da incremento dei prelievi dei punti di rete esistenti;
- c. Nuovi allacciamenti e punti di interconnessione con altre reti di trasporto

Fermo restando quanto sopra, in relazione alle finalità dei diversi interventi di sviluppo, si concorda con il fatto che una attenta e accurata analisi della domanda e dell'offerta costituisca un elemento essenziale nella valutazione degli specifici

interventi. Già oggi l'impresa di trasporto valuta il dimensionamento ed il potenziamento delle proprie infrastrutture in considerazione degli andamenti storicamente osservati di domanda ed offerta nonché delle stime di fabbisogni futuri, risultanti sia dalle richieste del mercato che nei casi di nuove metanizzazioni (ove disponibili) dai piani energetici regionali.

Gli scenari utilizzati ai fini delle valutazioni vengono elaborati in coerenza con le scelte di politica energetica ed ambientale adottate per il raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni, penetrazione delle rinnovabili e risparmio energetico previsti sia a livello nazionale che comunitario. I percorsi per il raggiungimento di tali obiettivi sono influenzati dalle tecnologie considerate nell'evoluzione dei consumi settoriali e dalle scelte di utilizzo di alcune fonti rinnovabili rispetto ad altre nel processo di decarbonizzazione dell'energia. La domanda di gas annua viene elaborata per i vari settori di utilizzo con modelli di previsione, che tengono conto dell'evoluzione nel tempo degli indici economici ed energetici e della competitività tra le fonti energetiche in un orizzonte temporale di vent'anni. Per la previsione delle maggiori centrali termoelettriche a gas naturale ci si avvale dell'utilizzo di un software di dispacciamento ottimo del mercato elettrico che tiene conto delle previsioni di domanda elettrica, di penetrazione delle fonti rinnovabili, e della competitività tra le centrali presenti sul territorio nazionale. Sull'orizzonte temporale di lungo termine vengono inoltre presi in considerazione anche gli scenari elaborati a livello europeo in ambito ENTSOG. In aggiunta il processo di predisposizione di scenari coordinati avviato con Terna, potrà ulteriormente affinare le valutazioni alla base degli interventi di sviluppo. Inoltre tale approccio oltre alla valutazione dell'utilità degli interventi infrastrutturali consentirebbe di evidenziare anche sinergie tra i due settori.

Per le simulazioni di trasporto della rete Nazionale e Regionale del gas naturale la previsione di domanda nazionale viene disaggregata sul territorio su tutti i punti di riconsegna al fine di fornire una distribuzione geografica dei consumi sulla rete di trasporto del gas naturale. Gli scenari giornalieri e orari vengono ottenuti modulando lo scenario annuale attraverso coefficienti propri di ciascun punto di riconsegna, elaborati a partire dalle serie storiche dei prelievi. In questo processo vengono simulate delle situazioni critiche al fine di valutare il comportamento della rete e garantire la parità tra la quantità di gas immesso nella rete e quello in uscita. Si considerano in particolare gli scenari giornalieri e orari di trasporto estivi e invernali, oltre a scenari ritenuti di particolare criticità per la rete. Infine, nel caso della

valutazione di nuove metanizzazioni vengono elaborati scenari ad hoc che tengono conto delle informazioni disponibili riguardanti l'area di mercato e dei impianti energetici regionali.

Ad ogni scenario di previsione di domanda di gas naturale è possibile associare degli scenari di copertura sulla base delle diverse disponibilità di approvvigionamento. In questo caso vengono effettuate delle ipotesi di nuove infrastrutture entranti, sviluppo *upstream*, incremento della domanda nei paesi esportatori al fine di valutare la possibile movimentazione dei flussi gas. Questo esercizio serve a stabilire eventuali necessari rinforzi alla rete Nazionale e Regionale.

Snam si rende disponibile a valutare anche con la partecipazione degli *stakeholders* eventuali ulteriori informazioni in relazione alle metodologie utilizzate, ipotesi di base e fonti utilizzate ulteriori a quelle oggi già rese disponibili utili a favorire la comprensione delle analisi alla base della valutazione degli interventi di sviluppo.

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.

L'approccio di prevedere l'individuazione di uno scenario controfattuale rispetto cui rapportare l'ipotesi di realizzazione dell'intervento controfattuale si ritiene condivisibile, coerentemente al c.d. "*incremental approach*" adottato nella metodologia sviluppata da ENTSG.

Con riferimento al tasso di sconto utilizzato ai fini dell'attualizzazione si ritiene che il valore del 4% in termini reali, coerente con quello indicato da ENTSG e alla metà del *range* suggerito dalla Commissione Europea per le analisi CBA, risulti adeguato. In merito all'orizzonte temporale da considerare ai fini delle analisi, si ritiene condivisibile prevedere un prolungamento dell'orizzonte temporale di valutazione fino a 25 anni (rispetto ai 20 previsti nella metodologia ENTSG) per intercettare tutti i benefici che un intervento infrastrutturale sarebbe in grado di generare. Si ritiene infatti che una sottostima dei benefici andrebbe a discapito della collettività che potrebbe non vedere realizzato uno specifico intervento di sviluppo.

Non si ritiene invece condivisibile la proposta di non considerare nessun valore residuale dell'infrastruttura al termine del periodo di analisi. Si rileva infatti come un periodo di 25 anni costituisca solo la metà della vita utile prevista per i principali asset (metanodotti) interessati dalla realizzazione di interventi di sviluppo nel settore del gas naturale, in quanto non coerente con indicazioni formulate in tal senso da ENTSG, BEI ed altre primarie istituzioni finanziarie⁶. Ove l'Autorità decidesse comunque mantenere un approccio prudente nella valutazione del bilancio di costi e benefici dell'intervento si ritiene che non possa comunque essere considerato nelle analisi un valore inferiore alla metà del valore residuo degli asset, tenuto conto della durata significativa per cui l'infrastruttura continua ad essere mantenuta in esercizio. Diversamente si adotterebbe un approccio eccessivamente conservativo che potrebbe andare a discapito della collettività. Si segnala altresì come la metodologia ACB prevista dall'Autorità già intenda introdurre diverse analisi di sensitività e di rischio volte a mitigare eventuali fattori di incertezza.

S 14. *Osservazioni in merito alla correzione delle distorsioni fiscali e al ricorso a fattori correttivi.*

Le finalità per cui l'Autorità intende prevedere l'introduzione di fattori correttivi si ritengono in linea di principio condivisibili. Si rileva tuttavia come lo scorporo dai prezzi di mercato di alcune delle componenti considerate nel documento di consultazione al fine di correggere le distorsioni indicate potrebbe non sempre risultare di semplice applicazione per l'operatore di trasporto, a causa della limitata disponibilità di informazioni (ad esempio per sussidi o tasse indirette). Ove non sia possibile una puntuale identificazione di tali effetti si ritiene potrebbe essere previsto un opportuno fattore correttivo dei prezzi (basato su valori medi osservati) rispetto al quale correggere i prezzi rilevati ed utilizzati nelle analisi.

Con riferimento alle tariffe regolate, si condivide invece come non risulti necessario prevedere correttivi, viste le modalità con cui sono considerati nella metodologia ACB i costi di investimento. Tale approccio risulta altresì coerente con la metodologia prevista da ENTSG.

⁶ ENTSG CBA Methodology approvata dalla Commissione nel Febbraio 2015 e Draft 2nd ENTSG CBA Methodology pubblicata il 24 luglio 2017. CBA Guide della Commissione Europea ("the shadow price of the project's residual value must be estimated"). "Guidelines for the economic analysis of projects" dell'Asian Development Bank

In merito all'applicazione di fattori correttivi (anche in riferimento al costo del lavoro) si ritiene opportuno effettuare ulteriori approfondimenti sulle modalità di determinazione. In termini generali, al fine di favorire semplicità di applicazione e valori armonizzati tra i diversi operatori, potrebbero essere determinati specifici fattori correttivi medi da applicare a macro classi di costi (i.e. costi operativi, costi di investimento e costi di *replacement*) senza prevedere un calcolo specifico e differenziato per ciascun intervento che potrebbe risultare poco trasparente. Tali fattori correttivi potrebbero essere dimensionati in modo da incorporare anche alcuni benefici di natura indiretta ove non venissero valorizzati tra i benefici.

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

La proposta di escludere dalla metodologia ACB la quantificazione e monetizzazione degli impatti di natura indiretta, prevedendone esclusivamente una descrizione qualitativa, non si ritiene condivisibile. In particolare, non si condivide l'assunto dell'Autorità secondo con cui gli effetti sull'economia generale di un intervento di sviluppo infrastrutturale nel settore del gas naturale risulterebbero di limitata entità, in particolare se si considerano gli effetti occupazionali sull'indotto e sul territorio in cui tali interventi vengono realizzati. Nel 2017, il valore del procurato riferito a beni, lavori e servizi assegnato ad aziende italiane o a lavori effettuati sul territorio nazionale è stato pari a circa 787 milioni di euro. Tale valore ha permesso di sostenere una occupazione esterna pari a 8.090 risorse e di generare un indotto (valore della produzione) pari a circa 1, 8 miliardi di euro e un valore aggiunto di 0,8 milioni di euro. Tali effetti potrebbero essere considerati attraverso l'applicazione di opportuni fattori correttivi ai costi di investimento considerati nell'analisi (cfr. spunto di discussione S14)

Si ritiene pertanto che, come peraltro osservato dalla stessa Autorità nel documento di consultazione, la metodologia ACB dovrebbe consentire di valorizzare e quantificare il maggior numero di benefici, tra cui, nei limiti del possibile, anche quelli di natura indiretta sulle attività produttive e sui settori terzi. Contrariamente l'analisi risulterebbe parziale, non consentendo di fattorizzare nel cambiamento di social welfare aspetti particolarmente rilevanti, anche in relazione alle necessità di ripresa e sviluppo del sistema italiano, per cui gli investimenti di sviluppo infrastrutturale

possono rappresentare un importante volano a supporto della ripresa e della crescita.

Ove non risultasse possibile monetizzare direttamente tali benefici, si ritiene comunque che nell'ambito della analisi multicriterio che si propone di adottare per l'ACB questi vengano opportunamente pesati e considerati nella valutazione complessiva dell'intervento di sviluppo.

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?

Alla luce del nuovo ruolo che le infrastrutture del gas naturale saranno chiamate a svolgere per soddisfare i fabbisogni di cittadini e imprese, si ritiene che nello sviluppo della Metodologia ACB particolare attenzione debba essere posta ad una corretta identificazione, valutazione e valorizzazione di tutti i benefici riconducibili all'investimento, ove possibile provvedendone alla relativa monetizzazione. In tale prospettiva, i benefici economici individuati e proposti dall'Autorità nel documento di consultazione, così come le relative modalità di calcolo, si ritengono in linea generale condivisibili. Si ritiene tuttavia che tali benefici possano essere ulteriormente integrati in modo da meglio riflettere le possibili esternalità positive di un intervento di sviluppo.

In particolare si ritiene che il beneficio B4 - *Costi evitati* possa essere scomposto in più benefici:

- B4a - *Investimenti che sarebbero stati sostenuti nella cd. baseline derivanti da obblighi normativi o prescrizioni autorizzative* come proposto dall'Autorità;
- B4b – *Investimenti di manutenzione e/o sostituzione evitati e costi operativi cessanti;*
- B4c - *Impegni sottoscritti in ambito nazionale e/o comunitario , i cui costi, in caso di mancata realizzazione, verrebbero sostenuti dalla collettività;*

In merito ai casi di interventi di sviluppo di nuova metanizzazione che presuppongono lo sviluppo di reti di distribuzione e l'inclusione nella ACB dei relativi costi, si osserva come in relazione al livello di maturità di un progetto possano non essere ancora disponibili in modo puntuale i costi infrastrutturali relativi agli sviluppi *downstream*. In tal caso si ritiene che l'analisi ACB possa essere svolta

considerando il costo di sviluppo di tali infrastrutture mediante una stima da includere nel prezzo di fornitura del gas naturale, così come effettuato nelle analisi trasmesse con nostra comunicazione RAPAU/Prot.084 del 12 aprile 2018.

Si ritiene inoltre che la metodologia ACB debba poter consentire al promotore del progetto anche la valutazione di benefici ulteriori rispetto a quelli che saranno espressamente individuati dall'Autorità se rilevanti per uno specifico progetto, chiaramente ove opportunamente descritti, documentati e valorizzati.

Va infine richiamato come alcuni benefici per loro natura non risultino direttamente o semplicemente monetizzabili e pertanto, così come peraltro evidenziato dallo stesso ENTSOE, si ritiene debba essere posta particolare attenzione nell'ambito dell'analisi multi criterio anche alla identificazione dei benefici quantitativi e qualitativi associati ad un progetto.

S 18. Osservazioni in merito ai costi e alla loro quantificazione.

Con riferimento alla valutazione dei costi di investimento si ritiene che debba essere posta particolare attenzione alle peculiarità delle infrastrutture gas che per loro natura presentano caratteristiche molto specifiche (cfr. nostra comunicazione RAPAU/Prot.085 del 13 aprile 2018), in funzione non solo di fattori tecnici ma anche della geomorfologia e dell'urbanizzazione dei territori attraversati, e pertanto la definizione di costi unitari di riferimento da utilizzare ai fini della stima potrebbe non risultare rappresentativa. Ove comunque l'Autorità intendesse mantenere un approccio per la stima basata su costi unitari di riferimento, si ritiene che nella valorizzazione delle *contingency* oltre alle casistiche individuate dall'Autorità vengano introdotti opportuni correttivi per tenere conto a titolo esemplificativo e non esaustivo della morfologia del territorio in cui l'intervento viene realizzato (es. pianura, collina, montagna), delle interferenze con aree protette e zone archeologiche nonché dello sviluppo antropico delle aree attraversate. Vanno altresì considerati anche gli aspetti connessi alla minimizzazione degli impatti ambientali e realizzativi delle opere infrastrutturali sul territorio attraverso ad esempio l'utilizzo di tecnologie di scavo "*trenchless*" e opere di ingegneria naturalistica.

Si segnala altresì la difficoltà di utilizzare costi unitari di riferimento per le centrali di compressione alla luce della limitata numerosità di casi disponibili e della complessità delle soluzioni impiantistiche che si possono rendere necessarie, in particolare nei casi di potenziamento di impianti esistenti, che di fatto richiedono una progettazione “ad hoc” dell'intervento e quindi la determinazione di un costo specifico per ciascun progetto. Per tale motivo si ritiene che per tali impianti sia più opportuno fare riferimento a stime di costi di investimento effettuate caso per caso e non basate su costi unitari di riferimento.

In relazione ai costi ed investimenti per eventuali opere compensative richieste dal territorio a compensazione degli interventi effettuati, si ritiene che questi debbano essere esclusi dalle analisi. Infatti, tali costi non sono legati tecnicamente alla costruzione e gestione dell'opera, ma sono piuttosto essi stessi dei benefici per la collettività, richiesti dal territorio. Alternativamente si propone che tali costi trovino una uguale valorizzazione tra i benefici.

In merito alla correzione nei costi degli effetti distorsivi ingenerati da componenti di natura fiscale si rimanda alle osservazioni formulate al punto di discussione S.14.

S 19. Osservazioni in merito agli indicatori di performance economica proposti.

Gli indicatori sintetici di *performance* economica proposti dall'Autorità si ritengono condivisibili, fermo restando quanto indicato nella risposta al precedente punto di consultazione S.13 in merito alle ipotesi di riferimento da considerare per l'analisi economica.

S 20. Osservazioni in merito alle modalità di effettuazione delle analisi di sensitività e di rischio.

L'esecuzione di analisi di sensitività e di rischio al fine di valutare i fattori di incertezza si ritiene condivisibile. In particolare, anche al fine di garantire coerenza con la valutazione degli interventi di sviluppo da parte di ENTSOG, si ritiene che tali *sensitivity* debbano considerare gli impatti di variazioni del +/- 20% dei costi di investimento (capex e opex) e di ritardo nella messa in esercizio dell'opera. Per tali

variabili si ritiene possibile anche la determinazione di *switching values* secondo quanto indicato dall'Autorità.

In particolare in merito alle analisi di *sensitivity* e di rischio rispetto alle variabili critiche riconducibili ai prezzi dei combustibili e di domanda si ritiene che queste possano essere già ricomprese in relazione all'utilizzo di "*contrasting scenarios*" ai fini delle valutazioni del progetto. Si ritiene inoltre che la stretta correlazione e l'interdipendenza di queste variabili renda di difficile applicazione il calcolo degli *switching values* che non consentirebbero di apprezzare adeguatamente gli effetti della variazione di un singolo parametro.

S 21. Osservazioni in merito agli indicatori quantitativi, alle relative modalità di calcolo, e all'opportunità di prevedere una loro monetizzazione.

Con riferimento alla determinazione di indicatori di natura quantitativa, si ritiene che questi debbano trovare opportuna considerazione nell'abito della metodologia ACB ai fini della valutazione ad un intervento di sviluppo, secondo l'approccio multi criterio richiamato in precedenza.

Relativamente agli indicatori oggetto di analisi, si ritiene che oltre ai tre proposti dall'Autorità debbano far parte della metodologia ACB anche tutti gli altri indicatori individuati da ENTSG, così come indicato nella nostra comunicazione RAPAU/Prot.085 del 13 aprile 2018.

Si ritiene altresì opportuno valutare possibili criteri per procedere ad una loro monetizzazione attraverso specifici parametri di riferimento, anche in termini di possibili costi evitati. Si pensi ad esempio al costo derivante da una procedura di infrazione che potrebbe essere posta in capo al sistema italiano in caso di mancato rispetto dell'indicatore N-1 o di realizzazione di capacità bidirezionale ai punti di interconnessione in applicazione delle disposizioni di cui al Regolamento EC n.1938/2017 in tema di *security of supply* e solidarietà tra Stati Membri.

S 22. Osservazioni in merito alle modalità di presentazione dei risultati e sul contenuto delle “schede progetto”.

Le informazioni da rendere disponibili attraverso le schede progetto (“*project fiche*”) si ritengono condivisibili, fermo restando e nei limiti delle osservazioni presentate nei precedenti spunti di discussione.

S 23. Osservazioni in merito alla metodologia di Analisi Multi-Criteri e al suo ambito di applicazione.

Come precedentemente espresso, si ritiene che l'Analisi Costi Benefici da applicare agli interventi di sviluppo della rete di trasporto gas debba fare riferimento ad una analisi multi criteri, così come anche previsto dalla metodologia ENTSOG, per tenere conto nelle relative valutazioni sia di aspetti di natura monetaria che di aspetti di natura quantitativa e qualitativa non direttamente monetizzabili. Diversamente un intervento di sviluppo, in virtù della sola analisi economica, potrebbe non trovare realizzazione nonostante l'evidenza di ulteriori e rilevanti benefici, a discapito della collettività.

Fermo restando quanto sopra osservato, si ritiene che l'applicazione della valutazione multi criteri delineata dall'Autorità nel documento di consultazione per il confronto interventi alternativi (incluso il caso di alternativa tra sviluppo infrastrutturale gas e sviluppo infrastrutturale elettrico), debba essere ricondotta al più ampio ambito di analisi di coordinamento tra settori avviato anche a livello europeo e volto a fare emergere possibili sinergie/ottimizzazioni cross-settoriali (c.d. “*sector coupling*”).