

**Piani decennali di sviluppo della  
rete di trasporto del gas naturale  
2019 e 2020, elaborati dai gestori  
dei sistemi**

***Commenti e proposte Anigas***

*Milano, 10 luglio 2020*

**Format per la raccolta delle osservazioni  
sui Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale per  
gli anni 2019 e 2020, sulle ipotesi di scenario energetico adottate e sulla  
proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi dell'ACB**

<b>Soggetto</b>	ANIGAS
<b>Tipo di società*</b>	Associazione
<b>Sito web*</b>	www.anigas.it

Spunto		Riferimento
S1.	Osservazioni sulle modalità di predisposizione dei Piani di Sviluppo e sul coordinamento tra gestori di trasporto.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS
...		

Spunto		Riferimento
S2.	Commenti riguardanti la definizione degli scenari energetici di riferimento, la disponibilità e la trasparenza delle informazioni di input e di output e le metodologie utilizzate per la loro elaborazione, nonché la loro correlazione con le ipotesi usate a livello europeo e a livello nazionale nel settore energetico.	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari predisposto da Terna/Snam Documento di descrizione degli scenari predisposto da Enura

Spunto		Riferimento
S3.	Commenti riguardanti le evidenze del funzionamento del sistema gas, con particolare riferimento agli anni 2018-2019, le criticità attuali e il loro ruolo ai fini di orientare le esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas.	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S4.	Commenti riguardanti le criticità del sistema gas previste in futuro, i flussi di gas attesi e le correlate esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas, anche in relazione agli scenari e agli obiettivi di decarbonizzazione ipotizzati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima redatto dal Ministero dello Sviluppo Economico.	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto Documento di descrizione degli scenari predisposto da Terna/Snam Documento di descrizione degli scenari predisposto da Enura

Nella delibera 335/2019/R/gas, di approvazione dei Piani 2018, Arera evidenziava la non opportunità di inserire nei Piani “investimenti per la transizione energetica”, quali ad esempio progetti pilota di impianti power-to-gas, rimandando la valutazione delle iniziative per utilizzi innovativi delle reti gas nell’ambito del procedimento in corso per lo sviluppo di specifici progetti pilota (cfr. DCO 420/2018), nonché di futuri specifici provvedimenti che, anche in attuazione di quanto previsto dal Quadro Strategico 2019-2021 dell’Autorità, saranno finalizzati a fornire ai soggetti regolati i dovuti segnali per lo sviluppo di soluzioni innovative, attraverso sperimentazioni in campo e di scala adeguata.

In coerenza con quanto sopra, nel Piano decennale SNAM evidenzia che sono ad oggi esclusi in tale documento eventuali investimenti necessari per raggiungere le quantità di idrogeno previste negli scenari di lungo periodo, anche alla luce delle indicazioni contenute nella delibera 335/2019/R/gas.

Riteniamo urgente la definizione di un quadro regolatorio abilitante scelte di investimento funzionali alla transizione energetica da parte dei diversi soggetti interessati ed in primis gli operatori di mercato (in analogia a quanto previsto dal Clean Energy Package sullo storage in caso di fallimento di mercato le tecnologie potrebbero essere sviluppate da operatori infrastrutturali) ed a partire dalla definizione della regolazione in materia di progetti pilota finalizzati alla sperimentazione di soluzioni per la gestione ottimizzata e per nuovi utilizzi delle infrastrutture di trasporto e distribuzione del gas, a seguito della consultazione di cui al DCO 39/2020.

Si ritiene infatti urgente che gli operatori indaghino e valutino gli investimenti necessari ai nuovi utilizzi innovativi delle reti del gas, in particolare con riferimento alla possibilità di immissione nelle reti di gas sintetici e di idrogeno per il perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

Ciò anche in coerenza con il PNIEC che prevede il coordinamento dei piani decennali di sviluppo della rete nazionale italiana gasdotti con i piani degli altri TSO europei e studi sul possibile utilizzo dell’infrastruttura gas anche in miscela con idrogeno.

Il PNIEC evidenzia come di particolare rilievo per il futuro, anche in ottica di Strategia di lungo termine, il rafforzamento della cooperazione tra Terna e Snam Rete Gas, con l’intento di coordinare lo sviluppo dei rispettivi piani decennali sulla base di scenari condivisi e coerenti con il PNIEC e con la Strategia di lungo termine, esplorando inoltre le possibilità di integrazione dei sistemi elettrico e del gas ai fini della transizione energetica e delle necessità connesse alla penetrazione delle fonti rinnovabili non programmabili.

I Piani decennali di sviluppo delle reti di trasporto in linea generale dovrebbero individuare e promuovere soluzioni funzionali a una transizione energetica economicamente sostenibile mediante utilizzi innovativi delle reti esistenti del gas, anche cogliendo l’opportunità di beneficiare dei finanziamenti del Fondo per l’innovazione e dei diversi fondi e strumenti previsti a livello europeo per favorire un sostegno finanziario ai progetti innovativi.

Gli scenari elaborati congiuntamente da Snam e Terna, anche nelle migliori ipotesi di sviluppo e penetrazione del vettore elettrico nei consumi finali, evidenziano al 2040 un consumo di gas pari a circa 67 miliardi di mc annui, comprensivo di circa 13 miliardi di mc di gas verdi (biometano, idrogeno, metano sintetico, CCS).

Sulla base di diversi studi di pathways, l’idrogeno al 2050 giocherà un ruolo centrale e insieme al biometano permetterà di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione con il minore costo di sistema e valorizzando gli esistenti asset gas.

Lo sviluppo dell’idrogeno richiederà tempo ed è necessario che siano indagate da subito tutte le tecnologie scalabili e abilitanti. Solo con la combinazione di gas ed energia elettrica saremo in grado di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione al 2050.

A tal proposito si evidenzia la necessità che, con riferimento ai futuri investimenti di sector coupling e di sector integration, sia adottato un approccio olistico supportato da una metodologia congrua di valutazione di tali interventi e dei relativi costi e benefici. Si evidenzia infatti che in linea di principio i costi dovrebbero essere allocati e ripartiti tra i soggetti che di fatti godono dei benefici di tali interventi.

Secondo il principio della cost reflectivity, a ogni vettore dovrebbero essere allocati i costi emergenti ad esso riconducibili, evitando sussidi incrociati e l’alterazione della competitività tra vettori. D’altra parte, una volta realizzata un’integrazione completa tra i settori che diverranno a quel punto un unicum, si potranno immaginare soluzioni diverse.

Spunto	Commenti sugli interventi di rinnovo e/o sviluppo della Rete	Riferimento
S5.	<b>Nazionale e della Rete Regionale di Gasdotti rappresentati nei Piani di Sviluppo 2019 e 2020.</b>	Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
<p>In linea generale evidenziamo la necessità che le analisi costi benefici di investimenti significativi, quale la realizzazione della nuova “Linea Adriatica”, siano valutati attentamente al fine di preservare la competitività del sistema gas nei prossimi anni e l’obiettivo di un uso efficiente delle infrastrutture. Osserviamo in particolare che l’investimento “Linea Adriatica” è realizzato anche nell’ottica di trasformare l’Italia in un <i>hub</i> europeo e Paese di transito lungo la direttrice Sud-Nord (non a caso il progetto rientra tra i PIC). Di conseguenza si ritiene essenziale che ancor prima della sua realizzazione sia stabilita la corretta allocazione dei relativi costi tra i diversi Paesi beneficiari, applicando gli opportuni meccanismi di <i>cross border cost allocation</i>, per evitare che gravino interamente sui consumatori italiani oneri per infrastrutture i cui benefici sono colti anche o soprattutto da altri.</p> <p>Inoltre, tenuto conto del costo complessivo vita intera dell’investimento stimato da Snam in oltre 1,9 miliardi di euro, va considerato che i costi di tale investimento, stanti le attuali regole tariffarie e la garanzia del conseguimento dei ricavi riconosciuti alle imprese di trasporto, avranno ricadute sulle tariffe di trasporto per almeno i successivi 40 anni, con una incidenza che, nella sostanza, sarà inversamente proporzionale ai volumi di gas complessivamente trasportati. Su orizzonti temporali così ampi, ancor più in una fase di transizione energetica e con obiettivi di decarbonizzazione, gli scenari di domanda gas sulla base dei quali sono state condotte le analisi Costi/Benefici potrebbero dimostrarsi non corretti, con la conseguenza di realizzare infrastrutture non pienamente utilizzate e di innescare un graduale aumento delle tariffe di trasporto capaci di minare la competitività del vettore energetico gas rispetto ad altri.</p> <p>Con riferimento agli investimenti relativi all’installazione nelle centrali di spinta di elettrocompressori in sostituzione dei turbocompressori esistenti, nel Piano sono illustrati i progetti di conversione in impianti “dual fuel” di 3 centrali di compressione utilizzate nella rete di trasporto del gas (Malborghetto, Poggio Renatico, Messina) ed in prospettiva delle centrali utilizzate nei siti di stoccaggio di Minerbio, Fiume Treste e Settala. Tali impianti saranno alimentabili quindi (oltre che a gas) anche ad elettricità per totale ad oggi di circa 100 MW.</p> <p>Le installazioni di elettrocompressori in sostituzione dei turbocompressori avrebbero due obiettivi (i) ridurre i consumi e le emissioni inquinanti per la compressione del gas (ii) fornire flessibilità per il bilanciamento della rete elettrica.</p> <p>Mentre il primo obiettivo è condivisibile, il secondo obiettivo appare critico in quanto la fornitura di servizi di flessibilità per il bilanciamento della rete elettrica è un’attività svolta in regime di concorrenza.</p> <p>Nell’analisi costi/benefici, per la valutazione dei progetti relativi alle centrali dual fuel, è stata computata anche la fornitura di servizi di flessibilità al sistema elettrico con la partecipazione al mercato MSD delle centrali di SNAM, quantificando tali benefici fino a 120,7 M€ per le sole centrali sulle reti di trasporto.</p> <p>Si evidenziano a tal proposito dubbi di compatibilità del progetto con la normativa comunitaria e nazionale in tema di unbundling. Ai sensi dell’art. 9 della Direttiva UE 2009/73, così come recepita dall’art. 19 del D. Lgs. 93/11, si impone a gestori della rete di trasporto gas il divieto di svolgere l’attività di produzione di gas naturale e di elettricità. Analogamente l’offerta di servizi di flessibilità appare idonea ad alterare le dinamiche concorrenziali nel mercato di tali servizi, pregiudicando il ruolo di neutralità proprio del Gestore di rete.</p> <p>Qualora invece si riconosca all’iniziativa dei benefici di efficienza per il sistema in termini di sector coupling, allora risulterebbe necessario accompagnare le eventuali deroghe da opportune misure di mitigazione funzionali a minimizzare (se non annullare) ogni possibile rischio di discriminazione ed alterazione della concorrenza, ovvero l’adozione da parte di SNAM di comportamenti opportunistici non replicabili da terzi.</p>		

Tra queste, si riportano di seguito alcune possibili soluzioni di mitigazione che potrebbero essere adottate qualora si intendesse concedere una deroga all'unbundling:

- (i) limitare la dimensione del progetto
- (ii) predisporre algoritmi noti ex-ante per le offerte
- (iii) affidare il servizio ad un soggetto terzo tramite gara.

L'adozione di una della sopra riportate soluzioni dovrebbe essere valutata tenuto conto che:

(1) SNAM potrebbe assumere configurazioni di funzionamento dei compressori dual fuel che risultano antieconomiche per il trasporto gas e quindi per gli Utenti del trasporto gas al fine di massimizzare i guadagni nella fornitura di servizi al mercato elettrico

(2) Snam, in qualità di responsabile del bilanciamento gas, potrebbe beneficiare di possibili vantaggi "indebiti" rispetto agli operatori di mercato "normali" poiché:

- dispone di informazioni sull'andamento atteso di variabili rilevanti del prezzo gas (es. evoluzione del prezzo del gas intraday e del prezzo di sbilanciamento);
- influenza il prezzo del gas – con i suoi acquisti per il bilanciamento della rete e per l'approvvigionamento del gas a copertura delle esigenze di sistema, nonché delle proprie centrali, influenzando implicitamente anche il prezzo dell'energia elettrica e dei servizi negoziati su MSD.

In linea di principio, infine, Snam in qualità di soggetto regolato non dovrebbe conseguire margine dall'attività di vendita di servizi di flessibilità.

Con riferimento ai Piani della rete di trasporto regionale, si intende segnalare la criticità relativa alla possibile sovrapposizione di alcuni progetti contenuti nei Piani Decennali 2019 e 2020 della Rete di Trasporto Regionale del Gestore "Energie Rete Gas S.p.A." con lo sviluppo della rete di distribuzione da definire (o già definita) nelle gare gas in alcuni ATEM.

Alcuni progetti che compaiono nei Piani di Sviluppo 2019 e 2020 di Energie Rete Gas, come già avuto modo di segnalare per i Piani 2018, potrebbero trovarsi nella condizione di duplicare l'infrastruttura di distribuzione.

Di seguito vengono riportati i progetti di Energie Rete Gas, suddivisi in 4 diverse fattispecie, che determinano le criticità soprariportate:

**I° fattispecie** – *Metanodotto della Rete Regionale di Trasporto in fase di progettazione in sovrapposizione parziale con la rete di distribuzione offerta dal soggetto aggiudicatario della gara ATEM.* In questa casistica ricadono:

- a. il metanodotto "Valli di Lanzo", in parte appartenente all'ATEM Torino 2 (*un altro tratto insiste invece sull'ATEM Torino 4, analizzato nella seguente "IV° fattispecie"*), per il quale la Gara d'Ambito è stata aggiudicata ufficialmente. Per questo progetto il gestore ha già dato il via al programma di investimenti offerto in gara;
- b. il metanodotto "Antey St. Andrè – Torgnon" appartenente all'ATEM Valle d'Aosta, per il quale la Gara d'Ambito è stata ufficialmente aggiudicata. Tale progetto si sovrappone parzialmente alla rete di distribuzione offerta in gara e serve per la gran parte le medesime aree di mercato.

**II° fattispecie** – *Metanodotto della Rete Regionale di Trasporto in fase autorizzativa in potenziale sovrapposizione con la rete di distribuzione che il distributore aggiudicatario dell'ATEM potrebbe realizzare.* In questa casistica ricade il metanodotto "Pont Saint-Martin – Gressoney La Trinitè" appartenente all'ATEM Valle d'Aosta, già aggiudicato. Infatti, sulla base di quanto previsto dal contratto di servizio, il Concessionario potrebbe essere tenuto, su richiesta degli Enti Concedenti, ed al verificarsi di determinate condizioni, alla metanizzazione attraverso rete di distribuzione delle aree interessate dal progetto, configurandosi in quel caso la sovrapposizione tra rete di distribuzione e di trasporto.

**III° fattispecie** – *Metanodotto della Rete Regionale di Trasporto in fase di costruzione in potenziale sovrapposizione con la rete di distribuzione che il distributore aggiudicatario dell’ATEM potrebbe realizzare.* In questa fattispecie ricade il metanodotto “Verres – Ayas” appartenente all’ATEM Valle d’Aosta. Di conseguenza, anche in questo caso, il rischio consiste nella potenziale sovrapposizione dell’infrastruttura di trasporto con quella futura di distribuzione. Infatti, sulla base di quanto previsto dal contratto di servizio, il Concessionario potrebbe essere tenuto, su richiesta degli Enti Concedenti, ed al verificarsi di determinate condizioni, alla metanizzazione attraverso rete di distribuzione delle aree interessate dal progetto, configurandosi in quel caso la sovrapposizione tra rete di distribuzione e di trasporto.

**IV° fattispecie** – *Metanodotto della Rete Regionale di Trasporto in fase di progettazione/analisi di fattibilità in potenziale sovrapposizione con la rete di distribuzione che i distributori potrebbero offrire nella gara ATEM non ancora bandita.* In questa casistica ricadono i metanodotti “Valli Lanzo” e “Tanaro – Arroscia – Impero”, appartenenti rispettivamente all’ATEM Torino 4 (*oltre che al Torino 2, vedere I° fattispecie*) e agli ATEM Imperia e Cuneo 2. Per entrambi i progetti di sviluppo, il rischio è il medesimo a quello descritto nelle precedenti fattispecie, con l’unica differenza che in questo caso la gara d’ambito non è ancora stata bandita.

Si evidenzia come le previsioni normative in materia non siano sufficientemente stringenti e univoche da evitare che si originino sovrapposizioni tra i progetti di sviluppo delle reti regionali e i progetti di sviluppo delle infrastrutture di distribuzione gas presentate (o da presentare) nelle gare ATEM. A tal proposito giova sottolineare come l’eventuale progettazione e realizzazioni dei tratti di reti sopra indicati da parte di un gestore della rete di trasporto sottrarrebbe tali reti alla competizione delle gare d’ambito, competizione che invece garantirebbe il rispetto dei criteri di economicità, efficienza e di garanzia della concorrenza di cui all’art. 1 della legge n. 481/95 e all’art. 3, comma 3.3 della RTTG.

Anigas evidenzia la necessità di un intervento da parte dell’Autorità e del Ministero volto a evitare sovrapposizioni tra i progetti di sviluppo delle reti come quelli sopra segnalati. Nelle more di tale intervento, si chiede che l’Autorità nella fase di valutazione dei suddetti progetti in consultazione tenga conto delle sovrapposizioni sopra indicate (effettive o potenziali), in particolare non approvando lo sviluppo dei progetti sopra richiamati.

Spunto	Commenti riguardanti le opportunità di sviluppo della capacità di interconnessione contenute nei Piani di Sviluppo 2019 e 2020, nonché i possibili impatti sulla rete di trasporto esistente.	Riferimento
S6.		Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto	Commenti sullo stato di avanzamento dei Piani di Sviluppo precedenti e sulla qualità e la completezza delle informazioni disponibili nei Piani di Sviluppo 2019 e 2020.	Riferimento
S7.		Deliberazione 468/2018/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S8.	<b>Commenti e osservazioni in relazione allo sviluppo coordinato tra infrastrutture funzionalmente interconnesse (quali quelle di trasporto e di distribuzione), in particolare 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 Deliberazione 230/2019/R/GAS

Nella delibera 335/19, di approvazione dei Piani 2018, Arera evidenziava che in relazione alle esigenze di coordinamento nello sviluppo delle reti di trasporto, con particolare riferimento alle criticità segnalate da Anigas rispetto agli interventi proposti dalla società Energie Rete Gas S.p.a., lo sviluppo di reti di trasporto non può prescindere da uno stretto coordinamento tra gestori di rete di trasporto e altri gestori interconnessi (tra cui rientrano evidentemente anche i gestori di reti di distribuzione), ponendo in capo alle imprese di trasporto lo specifico obbligo di attuare adeguate forme di coordinamento con tali altri gestori, da rendere pubbliche nel piano.

Tuttavia, come evidenziato nelle osservazioni allo spunto S5 sugli interventi inclusi nei Piani presentati dall'impresa di trasporto regionale Energie Rete Gas S.p.a., non risulta tuttavia che essa si sia conformata alle suddette indicazioni nella predisposizione dei Piani 2019 e 2020.

Anigas intende ribadire l'obbligatorietà del coordinamento che il trasportatore deve azionare nei confronti del distributore, ogniqualvolta intende proporre un progetto di metanizzazione in un'area priva di accesso al servizio gas.

In assenza di coordinamento, già riscontrata nelle situazioni riportate nello spunto S5, il trasportatore si trova nella condizione di poter incidere negativamente su situazioni o progetti preventivamente valutati ed approvati da enti pubblici nel settore della distribuzione.

Per tale motivo Anigas invita l'Autorità a verificare e ad esprimere conseguente parere negativo per tutti quei progetti di sviluppo della rete di trasporto per i quali il trasportatore, in violazione degli obblighi di coordinamento richiamati in ultimo anche dalla del. 335/2019/R/gas, ha mancato di avviare preventivamente le azioni di coordinamento dovute.

Spunto		Riferimento
S9.	<b>Commenti sulla qualità e completezza delle informazioni in merito ai costi consuntivati e stimati, relativi sia ai singoli interventi sia al Piano di ciascun gestore.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto		Riferimento
S10.	<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 energetico.</b>	Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto
...		

Spunto	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.	Riferimento
<b>S11.</b>		Deliberazione 468/2018/R/GAS Deliberazione 230/2019/R/GAS Criteri applicativi ACB

Spunto	Commenti in relazione alla proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi dell'Analisi Costi Benefici.	Riferimento
<b>S12.</b>		Deliberazione 468/2018/R/GAS Proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi

Anigas accoglie positivamente la proposta di aggiornamento dei criteri applicativi dell'Analisi Costi Benefici relativa all'adozione di una nuova categoria di beneficio – **Beneficio B9 – Sinergie di costo con altri sistemi energetici** - finalizzata a quantificare il potenziale risparmio derivante dai costi che sarebbe necessario sostenere, in assenza dell'intervento oggetto di analisi, per il potenziamento e lo sviluppo di altre infrastrutture energetiche.

Tale categoria, dedicata alla valorizzazione delle sinergie di costo tra l'intervento proposto oggetto di analisi ed interventi su altre infrastrutture energetiche, ci sembra muovere nella direzione auspicata di promuovere una pianificazione coordinata delle infrastrutture energetiche, per la realizzazione di tutti i tipi di progetti necessari per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione secondo criteri di sostenibilità.

Ciò anche tenuto conto dell'attuale dibattito in corso in merito alla revisione del Regolamento Ten-E.

**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>
1			
2			
...			
...			
n			