

**Energia Libera - Osservazioni**  
**sui Piani decennali di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale 2022,**  
**sulle ipotesi di scenario energetico adottate e sulla proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi ACB**  
**(prot. n. 74/22, termine invio osservazioni 31 maggio 2022, inviato a [protocollo@pec.arera.it](mailto:protocollo@pec.arera.it), [infrastrutture@arera.it](mailto:infrastrutture@arera.it))**

|                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| <b>Soggetto/Ente o persona fisica</b> | <b>Energia Libera</b> |
|---------------------------------------|-----------------------|

| <b>Spunto</b> |   | <b>Riferimento</b>   |
|---------------|---|--|
| <b>S1.</b>    | <b>Osservazioni sull'efficacia del processo di consultazione e sul grado di coinvolgimento degli stakeholder.</b> | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) |
| ...           |   |  |

| <b>Spunto</b> |   | <b>Riferimento</b>   |
|---------------|---|--|
| <b>S2.</b>    | <b>Osservazioni sull'opportunità di biennializzare l'obbligo di redazione dei Piani di trasporto del gas naturale, anche allo scopo di conseguire una pianificazione integrata elettricità-gas (e idrogeno)</b> | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas) |
| ...           |   |  |

| <b>Spunto</b> |  | <b>Riferimento</b>   |
|---------------|--|--|
| <b>S3.</b>    | <b>Osservazioni sulla completezza ed esaustività delle informazioni e sul rispetto dei requisiti di redazione dei Piani.</b> | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Criteri applicativi ACB (versione 1.1) |
| ...           |  |  |

| <b>Spunto</b> |  | <b>Riferimento</b> |
|---------------|--|--------------------|
|---------------|--|--------------------|

|            |  |  |
|------------|--|--|
| <b>S4.</b> | <b>Commenti riguardanti la definizione degli scenari energetici di riferimento, la disponibilità e la trasparenza delle informazioni di <i>input</i> e di <i>output</i> e le metodologie utilizzate per la loro elaborazione, nonché la loro correlazione con le ipotesi usate a livello europeo (es. scenari per TYNDP) e a livello nazionale (es. Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, PNIEC) nel settore energetico.</b> | Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Criteri applicativi ACB (versione 1.1)<br>Piani decennali di sviluppo dei gestori di rete di trasporto<br>Documento di descrizione degli scenari 2021 (settembre 2021) |
| ...        |  |  |

| <b>Spunto</b> |   | <b>Riferimento</b>   |
|---------------|---|--|
| <b>S5.</b>    | <b>Commenti riguardanti lo sviluppo e la penetrazione, nell'ambito degli scenari energetici di riferimento, di <i>green gas</i>, in particolare biometano, e dell'idrogeno.</b> | Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Criteri applicativi ACB (versione 1.1)<br>Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto<br>Documento di descrizione degli scenari 2021 (settembre 2021) |
| ...           |   |  |

| <b>Spunto</b> | <b>Commenti riguardanti le evidenze del funzionamento del sistema gas, con particolare riferimento agli anni 2020-2021, le criticità attuali e il loro ruolo ai fini di orientare le esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas.</b> | <b>Riferimento</b>                                 |
|---------------|--|--|
| <b>S6.</b>    |  | Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...           |  |  |

| <b>Spunto</b> |  | <b>Riferimento</b>   |
|---------------|--|--|
| <b>S7.</b>    | <b>Commenti riguardanti le criticità del sistema gas previste in futuro e le correlate esigenze di rinnovo e/o sviluppo delle infrastrutture di trasporto del gas, anche in relazione agli obiettivi di decarbonizzazione e transizione energetica, e alla più recente Comunicazione della Commissione Europea COM (2022)108 dell'8 marzo 2022, c.d. REPower EU.</b> | Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto<br>Documento di descrizione degli scenari 2021 (settembre 2021) |
| ...           |  |  |

| Spunto | Commenti sugli interventi di rinnovo e/o sviluppo della Rete Nazionale e della Rete Regionale di Gasdotti rappresentati nei Piani 2022. | Riferimento  |
|--------|---|--|
| S8.    |   | Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |

Energia Libera ritiene condivisibili gli obiettivi generali degli interventi illustrati nel Piano decennale di Snam Rete Gas (SRG), volti a favorire lo sviluppo e l'adeguamento della rete di trasporto, affinché essa continui a rappresentare un asset di riferimento per il sistema energetico del paese, consolidando la propria centralità nel garantire un approvvigionamento di energia sicuro, flessibile e competitivo e contribuendo alla riduzione delle emissioni. Allo stesso tempo, l'associazione scrivente ritiene di fondamentale importanza che SRG provveda a programmare e realizzare le opere necessarie per il mantenimento dei gasdotti e degli impianti esistenti e che individui un sentiero efficiente di interventi di sostituzione, con priorità dettate da fini di sicurezza ed integrità del sistema di trasporto.

A fronte di un necessario sviluppo dell'infrastruttura gas, Energia Libera evidenzia l'importanza cruciale del tema dell'unbundling, in un contesto in cui il continuo sviluppo di nuove tecnologie nel settore energetico, non ancora normate, potrebbe favorire la creazione di una zona d'ombra nella regolazione e limitare, di conseguenza, la concorrenza del mercato. In vista dell'approvazione della Direttiva Gas, in cui il concetto di unbundling verrà esteso ai gas rinnovabili, si rimarca la necessità di una separazione netta tra i settori regolati e quelli a mercato, al fine di preservare corrette dinamiche concorrenziali.

Nell'ambito degli interventi riportati nel Piano 2022, SRG ha previsto un'ulteriore estensione, rispetto ai piani per gli anni precedenti, delle attività di installazione di elettrocompressori nelle proprie centrali di spinta, in sostituzione degli attuali turbocompressori. Nel Piano 2020, in particolare, SRG aveva previsto tale intervento con riferimento alle centrali di Malborghetto, Messina e Poggio Renatico (potenza complessiva degli elettrocompressori pari a 63 MW), a cui si sono aggiunte, nel Piano 2021, altre tre centrali, di Istrana, Montesano e Gallese, per una potenza addizionale pari a 75 MW. Nel Piano 2022 il progetto Dual Fuel prevede, nel complesso, l'installazione di 13 elettrocompressori, per un totale di 237 MW in 11 centrali di spinta della rete di trasporto.

In merito, rileviamo come primo aspetto critico che, mentre nel Piano 2020 era stata condotta un'analisi costi-benefici dettagliata per ciascuna centrale, nel Piano 2021 e nel Piano 2022 viene presentata un'analisi costi-benefici per l'intervento complessivo di installazione degli elettrocompressori nelle centrali dual fuel previste.

Tale aspetto risulta ancor più rilevante alla luce di quanto riportato nella delibera ARERA 539/2020/R/gas, in materia di Valutazione dei piani decennali di sviluppo delle reti di trasporto del gas naturale 2019 e 2020, nella quale si evidenzia che *“tali interventi presentano indici di utilità per il sistema appena positivi, in quanto i criteri dell'ACB, in relazione ad interventi differenti da quelli di sviluppo dei metanodotti e caratterizzati da un profilo di necessità per l'ottimale esercizio della rete di trasporto nazionale, non consentono di computare adeguatamente i costi derivanti dalla necessità, in caso di sopravvenuta obsolescenza tecnica ed economica dei turbocompressori esistenti e nel caso in cui tali impianti risultino indispensabili per il sistema gas, di procedere comunque alla loro sostituzione, ancorché con tecnologie tradizionali meno costose”*.

Nel Piano 2022 si dà evidenza del fatto che *“nella pianificazione degli interventi inizialmente è stata data precedenza alle centrali che, in condizioni di normale esercizio, assicurano un elevato numero di ore di funzionamento”* e che *“successivamente gli interventi sono stati estesi a tutte le centrali di compressione, con l'obiettivo di installare un elettrocompressore in ogni centrale di compressione”*.

Su queste basi, si ritiene necessario che l'analisi costi-benefici venga condotta, quanto meno, separatamente per sottoinsiemi di centrali dual fuel caratterizzate da condizioni comparabili di funzionamento e che l'analisi non si limiti a valutare nel complesso tutti gli interventi di installazione degli elettrocompressori.

Ai fini della determinazione dei benefici degli interventi relativi alle centrali dual fuel e, in particolare, del beneficio B9, derivante dalla fornitura di flessibilità al sistema elettrico, SRG ha ipotizzato una partecipazione di tali centrali al Mercato del Bilanciamento (MB) e ha stimato, con l'ausilio di modelli di simulazione del mercato elettrico, la riduzione dei costi per il sistema elettrico determinata dalla fornitura di servizi di flessibilità.

Nel complesso, SRG ha stimato un beneficio connesso alla fornitura di flessibilità al sistema elettrico di importo compreso tra 321 M€ (nello scenario Global Ambition - GA) e 362 M€ (nello scenario National Trend - NT), con una quota percentuale sul totale dei benefici pari al 21,24% sia nello scenario GA che nello scenario NT.

Si chiede di chiarire su quale base metodologica i benefici derivanti dalla fornitura di flessibilità al sistema elettrico sembrano rappresentare una percentuale fissa dei benefici complessivi in entrambi gli scenari presi in considerazione.

Si chiede, inoltre, di chiarire per quali motivi il beneficio derivante dalla fornitura di flessibilità al sistema elettrico riportato nel Piano 2022, pur a fronte di cinque nuove centrali dual fuel programmate rispetto al Piano 2021 (corrispondenti a 99 MW aggiuntivi, +72% circa in termini di potenza rispetto al Piano 2021), sia aumentato rispetto al beneficio riportato nel Piano 2021 nello scenario NT di “soli” 52 M€ (da 310 M€ a 362 M€, corrispondente al +17% circa).

Più in generale non si comprende come la valutazione dell'esistenza di un beneficio derivante dalla fornitura di servizi di flessibilità al sistema elettrico sia compatibile con quanto riportato nella delibera ARERA 539/2020/R/gas, con la quale è stato avviato un procedimento da parte degli Uffici “*allo scopo di individuare specifici meccanismi finalizzati a restituire agli utenti del servizio una quota parte degli eventuali ricavi derivanti dalla partecipazione del gestore a MSD, anche al fine di compensare i maggiori costi di servizio rispetto ad un impianto tradizionale*”.

Riteniamo necessario che SRG fornisca maggiori dettagli in relazione al calcolo dei benefici del progetto, dal momento che continuano a non risultare chiare le modalità con le quali le centrali dual fuel parteciperebbero al MB, se offrendo servizi a prezzo zero o sulla base di prezzi definiti in funzione dell'andamento del mercato; sebbene nel Piano 2021 e nel Piano 2022 si riporti che il trattamento regolatorio più opportuno per l'eventuale messa a disposizione e valorizzazione di tali servizi di flessibilità verso il sistema elettrico dovrà essere oggetto di valutazione da parte dell'Autorità, la definizione di tale aspetto ci risulta determinante ai fini di stimare il beneficio relativo alla fornitura di flessibilità al sistema elettrico, oltre che per valutare potenziali effetti distorsivi sul MSD e, come evidenzia la delibera 539/2020/R/gas, l'entità dei “*problemi in termini di redistribuzione del gettito derivante dalla partecipazione di un gestore di infrastrutture regolate al mercato dei servizi di dispacciamento*”.

Ci preme evidenziare che - come già da noi rilevato nell'ambito delle precedenti consultazioni dei Piani decennali - in virtù dell'intervento di installazione degli elettrocompressori, SRG non si limiterebbe a consumare gas nelle centrali di spinta, come fa attualmente, con i costi relativi al gas per autoconsumo coperti dalle tariffe di trasporto, ma, potenzialmente, si troverebbe nella posizione di fare arbitraggio, potendo decidere le modalità di attivazione dei compressori non più solo nella prospettiva di riduzione dei costi, ma sulla base di valutazioni di convenienza economica e in funzione delle esigenze di bilanciamento del sistema da parte di Terna. Infatti, SRG si troverebbe nella possibilità:

- in caso di surplus di energia elettrica, di prelevare energia elettrica dalla rete utilizzandola per attivare i compressori, potendo così offrire un servizio sul MSD (offerta a scendere);

- in caso di deficit di energia elettrica, di attivare i compressori utilizzando gas naturale, potendo anche in questo caso offrire un servizio sul MSD (offerta a salire); non è inoltre da escludere che, se tale servizio non fosse sufficiente a coprire il deficit di energia elettrica, SRG possa anche incrementare la fornitura di energia elettrica alla rete, producendo tale energia con i compressori a gas.

In generale, in merito all’iniziativa delle centrali dual fuel, ribadiamo di ritenere problematico che SRG possa offrire servizi di flessibilità al sistema elettrico, la cui fornitura dovrebbe rimanere un’attività svolta in regime concorrenziale da parte delle imprese di mercato.

In particolare, riteniamo sussistano problemi di compatibilità con le attuali regole di unbundling definite a livello europeo dalla Direttiva 2009/73/CE e nazionale dal Decreto Legislativo 93/11, che non dovrebbero consentire a SRG, in qualità di TSO nel mercato del gas, di produrre energia elettrica e di offrire servizi di flessibilità a beneficio del sistema elettrico. Le attuali regole di unbundling prevedono infatti la separazione delle attività svolte in regime di monopolio regolamentato rispetto alle altre attività concorrenziali dei settori elettrico e gas, garantendo che i gestori dei sistemi di trasmissione (TSO) e i gestori dei sistemi di distribuzione (DSO) fungano da “facilitatori” neutrali del mercato. Da questo punto di vista, poco rileva il fatto che - come sostenuto da SRG - il principale driver per l’iniziativa di conversione delle centrali sia il perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione, dal momento che, in virtù della partecipazione al MSD, il TSO potrebbe, potenzialmente, ottenere dei ricavi aggiuntivi in un segmento concorrenziale del mercato elettrico, che andrebbero ad aggiungersi ai ricavi regolati derivanti dallo svolgimento delle attività regolate nel settore del gas, a scapito degli altri operatori di mercato attivi nel mercato elettrico.

Il fatto di rilevare problemi di compatibilità di una eventuale partecipazione delle centrali dual fuel al MB con le regole di unbundling non implica una posizione di contrarietà da parte di Energia Libera in relazione alla possibilità per SRG di installare elettrocompressori in sostituzione dei turbocompressori giunti a fine vita, qualora le analisi costi-benefici evidenziassero un effettivo vantaggio per il sistema nel suo complesso. In particolare, l’associazione scrivente riconosce la possibilità che tali centrali, oltre ad essere funzionali ad una gestione più efficiente della rete di trasporto, attraverso una riduzione dei costi di compressione, contribuiscano a garantire la *security of supply* e a raggiungere i target “*net zero*” al 2040.

Si ritiene, tuttavia, di fondamentale importanza che l’ARERA, nel definire le modalità di una eventuale partecipazione al MB da parte delle centrali dual fuel, contemperi l’esigenza di gestire in modo più efficiente la rete di trasporto, attraverso l’installazione di elettrocompressori da parte di SRG nelle centrali di spinta, con la necessità di garantire il rispetto delle regole di unbundling, al fine di non penalizzare gli operatori di mercato attivi sul MSD.

In ragione di tali considerazioni, si ritiene necessario che, qualora l’ARERA continui ad avallare la possibilità per SRG di partecipare, presumibilmente a partire dal 2024 - anno di entrata in esercizio delle prime centrali dual fuel programmate - ai mercati elettrici, vengano definite regole di partecipazione da parte del TSO ai mercati elettrici che minimizzino l’effetto distorsivo sul funzionamento della concorrenza nei medesimi mercati.

Si ritiene, inoltre, necessario che venga fin da subito chiarito che gli eventuali ricavi derivanti da tale partecipazione debbano essere integralmente restituiti al sistema, al fine di ridurre gli oneri a carico degli utenti del servizio di trasporto.

| Spunto | Riferimento |
|--------|-------------|
|--------|-------------|

|            |  |  |
|------------|--|--|
| <b>S9.</b> | <b>Commenti sullo stato di avanzamento degli interventi già inclusi nei Piani precedenti e sulla completezza ed esaustività delle informazioni disponibili nelle schede intervento contenute nei Piani 2022.</b> | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...        |  |  |

| Spunto | Commenti sulla completezza ed esaustività delle informazioni relative alla stima dei costi degli interventi presentati nel Piano di ciascun gestore. | Riferimento  |
|--------|--|--|
| S10.   |  | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Criteri applicativi ACB (versione 1.1)<br>Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...    |  |  |

| Spunto | Commenti sulla qualità e completezza delle informazioni relative al calcolo dei benefici degli interventi presentati nel Piano di ciascun gestore. | Riferimento  |
|--------|--|--|
| S11.   |  | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Criteri applicativi ACB (versione 1.1)<br>Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...    |  |  |

| Spunto |  | Riferimento  |
|--------|--|--|
| S12.   | Commenti in relazione agli interventi di sviluppo della rete di trasporto in aree di nuova metanizzazione, inclusa la Sardegna, e allo sviluppo coordinato tra infrastrutture funzionalmente interconnesse (quali quelle di trasporto e di distribuzione), anche in relazione a rischi di duplicazione o di sviluppi disfunzionali delle infrastrutture. | Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto<br>Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Documento di coordinamento |
| ...    |  |  |

| Spunto | Commenti riguardanti i principali interventi di sviluppo della capacità di interconnessione con l'estero, contenuti nei Piani 2022, anche funzionali ad abilitare nuove fonti di approvvigionamento, nonché i possibili impatti sulla rete di trasporto esistente. | Riferimento  |
|--------|--|--|
| S13.   |  | Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...    |  |  |

| Spunto | Commenti in relazione alle modalità con cui gli interventi per la sicurezza sono stati identificati dai gestori delle reti e sulla esaustività degli elementi forniti atti a dimostrare le “ <i>comprovate esigenze di sicurezza</i> ” che giustificano l'assenza della predisposizione di ACB per interventi di sicurezza. | Riferimento  |
|--------|---|--|
| S14.   |   | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Criteri applicativi ACB (versione 1.1)<br>Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...    |   |  |

| Spunto | Commenti e osservazioni in relazione al documento di coordinamento dei Piani, recante gli interventi contenuti nei Piani di tutti i gestori del sistema di trasporto | Riferimento  |
|--------|--|--|
| S15.   |  | Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Documento di coordinamento |
| ...    |  |  |

| Spunto | Commenti in relazione agli interventi per la transizione energetica | Riferimento   |
|--------|---|---|
| S16.   |   | Deliberazione 468/2018/R/gas e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Sezione separata dei Piani di sviluppo dei gestori di rete di trasporto |
| ...    |   |   |

| Spunto |  | Riferimento |
|--------|--|-------------|
|--------|--|-------------|



|             |   |  |
|-------------|---|--|
| <b>S17.</b> | <b>Commenti in relazione alla proposta di aggiornamento dei Criteri applicativi dell'Analisi Costi-Benefici</b> | Deliberazione 468/2018/R/GAS e relativo Allegato A (aggiornato con deliberazione 539/2020/R/gas)<br>Proposta aggiornamento Criteri applicativi ACB |
| ...         |   |  |

**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                      |  |                             |                     |