



## L'ITALIA VERSO UNA INUTILE SOVRACAPACITA' "FOSSILE": A QUALE COSTI?

OSSERVAZIONI ALLA RELAZIONE SNAM "PROGETTO LINEA ADRIATICA – RELAZIONE INTEGRATIVA – Documento predisposto ai sensi della Deliberazione n.468/2018/Rgas nell'ambito del Piano decennale di Sviluppo della Rete di Trasporto"



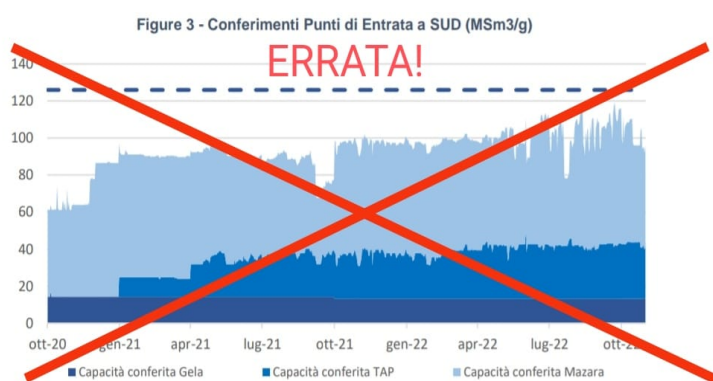
Pescara, 19/01/2023

In merito alla relazione in oggetto, che verte sull'utilità dei tre tronchi del gasdotto Sulmona-Minerbio e della centrale di spinta prevista a Sulmona, si osserva quanto segue.

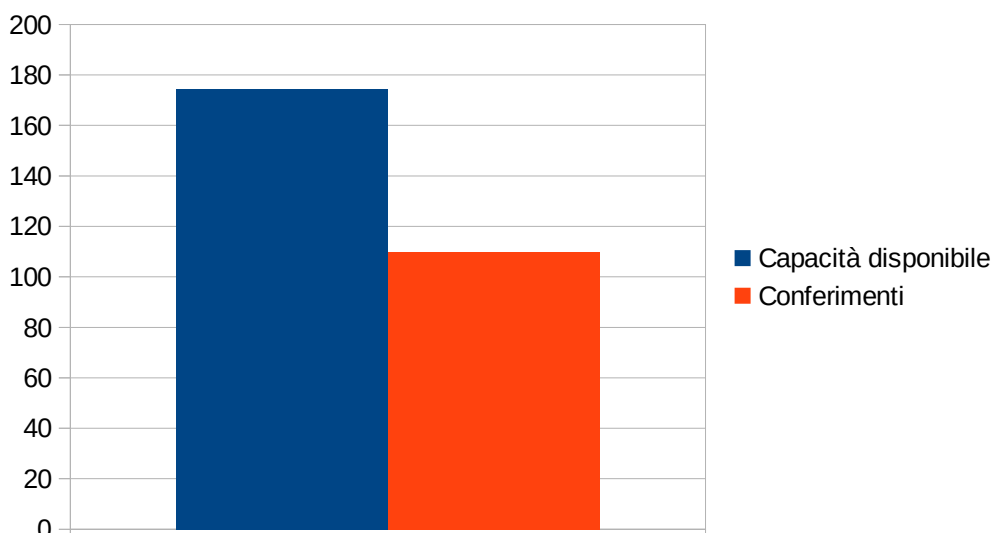
### 1) CLAMOROSO ERRORE SULLA SATURAZIONE DELLA RETE

Nel documento emerge un clamoroso errore che risulta completamente fuorviare le conclusioni a cui perviene Snam circa la saturazione delle linee sud-nord.

La Figura 3 della Relazione Snam descrive l'andamento in milioni di mc di gas/giorno dei Conferimenti dai punti di entrata sud (Gela, TAP e Mazara del vallo) tra ottobre 20 e ottobre 2022 inserendo sul grafico una linea tratteggiata posta a 126 milioni di mc che vorrebbe evidenziare come i flussi siano ormai quasi a livello di saturazione rispetto alle punte di 110 milioni di mc/giorno raggiunte.



Il grafico giusto, basato sui dati ufficiali Snam circa la disponibilità di capacità in ingresso in questi tre punti di conferimento dall'estero, (documento "SNAM TRASPORTO – Capacità di trasporto nei punti di ENTRATA e di USCITA interconnessi con la RETE NAZIONALE – Anno termico 2022-2023" disponibile sul sito SNAM) è invece il seguente:



Riportiamo i dati originali tratti dalla tabella Excel pubblicata sul sito SNAM espressi in mc/giorno.

	Capacità continua	Capacità interrompibile	Capacità concorrente (da sottrarre al totale)	TOTALE
Mazara del Vallo	103,7	5		108,5
Gela	45	5		50
TAP	44,5	5		49,5
<b>TOTALE</b>	<b>193,5</b>	<b>15</b>	<b>33.6</b>	<b>174,4</b>

Ebbene, è molto grave che Snam sia incorsa in un errore così evidente che ovviamente travisa completamente i fatti fuorviando i lettori sulla situazione reale e producendo la sensazione che nei tre punti di ingresso la situazione sia vicina al punto di saturazione non potendo accogliere ulteriore gas da sud.

Pertanto a sud rimane la capacità di conferimento dall'estero per ulteriori 64,4 milioni di mc/giorno pari a circa 22 miliardi di mc all'anno di gas. Sostanzialmente rimane ben il 37% di capacità ancora disponibile e non solo circa 5.8 miliardi come la figura lascerebbe intendere (la capacità residua secondo la figura sarebbe di 16 milioni di mc/giorno, quindi 5,8 miliardi in un anno)

A questi 22 miliardi di capacità residua vanno sommati anche i contributi di singoli allacci a sud destinati a gestire la produzione nazionale (all'incirca per ulteriori 1,5-2 miliardi di mc dal Canale di Sicilia, dalla Basilicata e dall'Adriatico meridionale).

Altrimenti, visto che Snam dichiara di poter mettere in funzione il gasdotto nel 2028, se fosse vera la rappresentazione di fig.3, il Governo avrebbe fatto accordi con l'Algeria (9 miliardi di mc) e altri paesi per un aumento considerevole di forniture per il 2023 senza avere la capacità di ricevere questo gas! Ci pare quantomeno singolare anche proporre una situazione del genere.

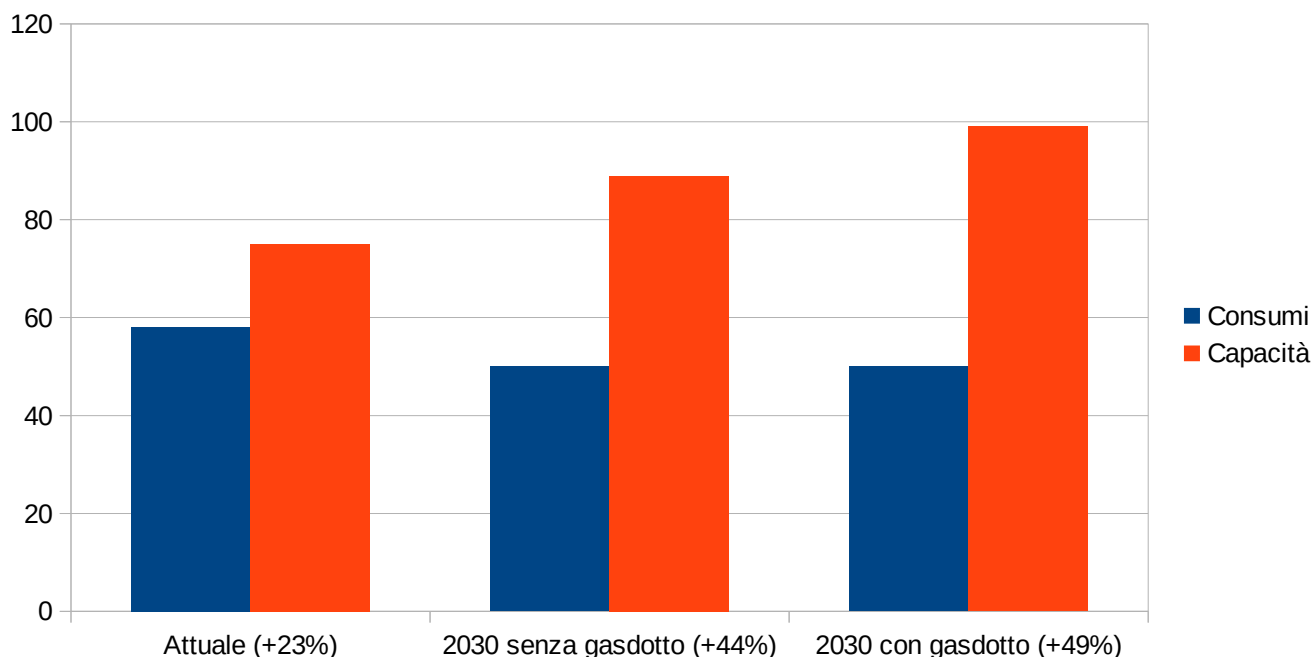
Pertanto il dato di 126 milioni di mc/giorno non riguarda assolutamente la capacità di ricezione quanto esclusivamente la capacità di trasporto sud-nord al livello della sezione del centro Italia e non al punto di arrivo.

Si noti, anche ai fini delle valutazioni di cui a punto 2, che prima della sezione del centro-Italia, una parte del gas indirizzato verso nord dai punti di ingresso viene consumato nelle regioni del centro-sud, per circa 10-15 miliardi di mc (dati MISE 2021).

## **2)SOVRA-CAPACITA' ED ERRONEE PREVISIONI**

In questo capitolo dimostreremo, sulla base degli stessi dati SNAM, che l'azienda intende portare il paese al 2030 a una enorme sovra-capacità rispetto alle esigenze del centro-nord (motivo per il quale propone il gasdotto Linea Adriatica).

Anticipiamo questo grafico, che riassume il livello di sovra-capacità attuale, al 2030 senza gasdotto “Linea Adriatica” e al 2030 con il gasdotto “Linea Adriatica” tra consumi e capacità di trasporto di gas verso il centro nord.



### Una premessa

In premessa vogliamo ricordare che il picco nei consumi nazionali si è verificato nel 2005 con 86 miliardi di mc di consumi, evidentemente trasportati con la rete infrastrutturale esistente, ancora più limitata di quella operante attualmente.

Nel **2021** i consumi si sono attestati a **76 miliardi di mc** (-12% rispetto all'anno di picco).

Nel **2022**, in attesa del consuntivo finale, articoli di stampa (Il Sole24Ore) hanno parlato di **67,4 miliardi di mc** (-22% rispetto all'anno di picco).

La stessa Medreg, l'associazione delle Authority dell'Energia del Mediterraneo, nel rapporto 2018 aveva evidenziato il forte livello di sottoutilizzazione della rete italiana rispetto a quella degli altri paesi europei (si veda il punto 14 per riferimenti di dettaglio).

### 2.1 Affidabilità delle previsioni SNAM sui consumi futuri

Ai fini della verifica dell'attendibilità delle indicazioni della SNAM a supporto della necessità dell'opera conviene riportare brevemente i contenuti di due documenti della stessa azienda:

a) a pag.24 dello Studio di Impatto Ambientale depositato al Ministero dell’Ambiente nel 2005 per la centrale di Sulmona e il gasdotto Linea Adriatica, Snam riporta il dato previsionale di consumo di gas al 2010 a **90 miliardi di mc**;

b) l’anno seguente, a pag.75 del Rapporto di Sostenibilità allegato al Bilancio 2006, Snam testualmente sostiene che “*Snam rete gas effettua una programmazione delle proprie infrastrutture volta a garantire nel tempo la disponibilità delle capacità di trasporto necessarie agli shipper per soddisfare i crescenti fabbisogni di gas naturale nei prossimi anni, con consumi stimati al 2010 di 95 miliardi di mc che diventeranno 106 miliardi nel 2015*”.

### La prova dei fatti per il 2010

Previsione (fonte)	Previsione	Realtà (dati MISE di consuntivo)	% di scostamento rispetto alla previsione
SNAM - SIA 2005	90 miliardi di mc	83 miliardi	<b>-8%</b>
SNAM - Bilancio di sostenibilità 2006	95 miliardi di mc	83 miliardi	<b>-13%</b>

### La prova dei fatti per il 2015

Previsione (fonte)	Previsione	Realtà (dati MISE di consuntivo)	% di scostamento rispetto alla previsione
SNAM - Bilancio di sostenibilità 2006	106 miliardi di mc	67,5 miliardi	<b>-36%</b>

**Ne consegue che le previsioni originarie alla base dell’opera sono risultate completamente errate!**

## 2.2. I consumi futuri in Italia

SNAM nella sua relazione (allegato 2, pag.41) riporta i dati dell’analisi sugli scenari redatta dalla società assieme a TERNA, con le previsioni al 2030 e al 2040.

In primo luogo si precisa che, per rispetto delle istituzioni comunitarie e per la dignità del paese, si terrà in considerazione in questa sede esclusivamente lo scenario FitFor55, in quanto l’altro, Late Transition, presuppone che il nostro paese non rispetti gli obiettivi assegnati (ed è piuttosto sorprendente che si arrivi a disegnare scenari di inadempimento del paese rispetto a degli obblighi legali internazionali). In ogni caso paradossalmente lo scenario Late Transition farebbe emergere ancora di più l’inutilità dell’opera in considerazione dei consumi ivi previsti.

AmMESSO e non concesso che tali scenari siano fondati su dati e considerazioni logiche e solide, per

quanto concerne il metano, nel PNIEC (e nello scenario FitFor55) **l'obiettivo al 2030** è di un consumo pari a **meno di 59 miliardi di metri cubi**, quindi un livello di 10 miliardi di metri cubi in meno rispetto ai consumi attuali e ben 26 miliardi rispetto all'anno di picco.

A questi vanno aggiunti 5,4 miliardi di mc di biometano (di cui Snam non precisa le quantità di produzione suddivise per aree geografiche del paese, cosa che sarebbe rilevante ai fini della valutazione della capacità di trasporto necessaria da sud verso nord).

In considerazione della concentrazione di materiale putrescibile prodotto nel nord del paese (allevamenti; popolazione), si ritiene che gran parte della produzione di biometano sarà immessa in rete direttamente da nord senza impegnare capacità di trasporto da sud.

Inoltre vanno aggiunti 2,2 miliardi di mc di idrogeno.

Per quanto riguarda lo scenario al 2040 si prevede un'ulteriore e forte diminuzione del metano (37,1 miliardi di mc) con contestuale forte aumento del biometano e dell'idrogeno.

**Qui sotto i dati riassuntivi del fabbisogno previsto da Snam e Terna.**

	<b>2030</b>	<b>2040</b>
Metano	58,6	37,1
Biometano	5,4	10,3
Idrogeno	2,2	12
<b>TOTALE GAS</b>	<b>66,2</b>	<b>59,4</b>

Prendendo il dato generale le infrastrutture metanifere interne (metanodotti, centrali e stoccaggi) sono del tutto sovradimensionate rispetto alle necessità del Paese e lo saranno ancora di più in futuro.

Esse, infatti, **nel 2005, secondo i dati ufficiali del MISE, sono state in grado di trasportare ed erogare, pur avendo allora dimensioni inferiori alle attuali, ben 86,3 miliardi di metri cubi di metano**, vale a dire oltre 20 miliardi di mc in più della più onerosa previsione di fabbisogno di trasporto al 2030 e al 2040.

Se si considera la capacità reale di importazione/immissione in rete (produzione nazionale) attuale a scala nazionale vi sono ulteriori margini addirittura rispetto all'anno di picco.

Infatti, escludendo conservativamente completamente Tarvisio, con le importazioni dalla Russia poste a zero (attualmente sono circa 20 milioni di mc/giorno; SNAM nella relazione neanche le azzerò al 2030), l'attuale capacità di immissione in rete di gas (importazione e produzione nazionale) è riportata nella tabella seguente.

### Capacità di importazione/immissione in rete al 2022

	Capacità ingresso in rete nazionale
<b>Da sud</b>	
Terminali di TAP, Mazara del Vallo e Gela	63 miliardi di mc/anno
Produzione nazionale	1-2 miliardi di mc/anno
<b>Da nord</b>	
Passo Gries	12 miliardi di mc
Terminale OLT Livorno GNL	3,75 miliardi di mc
Terminale Panigaglia GNL	3,5 miliardi di mc
Terminale Porto Viro – Rovigo - GNL	9 miliardi di mc
Produzione nazionale	1-2 miliardi di mc
<b>TOTALE</b>	<b>93/95 miliardi di mc</b>

Tale capacità, già ampiamente sufficiente a garantire i consumi attuali, è in via di ulteriore sensibile ampliamento con i due gassificatori di Piombino e Ravenna già autorizzati (che dovrebbero entrare in funzione rispettivamente nel 2023 e nel 2024), ciascuno con capacità di 5 miliardi di mc/anno, e il potenziamento di OLT Livorno (da 3,75 miliardi a 5 miliardi).

### Capacità di importazione/immissione in rete al 2024

	Capacità ingresso in rete nazionale
<b>Da sud</b>	
Terminali di TAP, Mazara del Vallo e Gela	63 miliardi di mc/anno
Produzione nazionale	1-2 miliardi di mc/anno
<b>Da nord</b>	
Passo Gries	12 miliardi di mc
Terminale OLT Livorno GNL	5 miliardi di mc
Terminale Panigaglia GNL	3,5 miliardi di mc
Terminale Porto Viro – Rovigo - GNL	9 miliardi di mc
Terminale GNL Piombino	5 miliardi di mc
Terminale GNL Ravenna	5 miliardi di mc
Produzione nazionale	1-2 miliardi di mc
<b>TOTALE</b>	<b>104,5/106,5 miliardi di mc</b>

**Basterebbe questo solo dato per dimostrare l'inutilità di nuovi impianti in Italia, e quindi anche della centrale di compressione di Sulmona.**

### 2.3 I consumi del nord e la capacità di trasporto interna

Ovviamente ai fini del soddisfacimento della domanda è necessario poter ridistribuire il gas tra le diverse aree geografiche del paese, visto che SNAM sostiene l'esistenza di una "strozzatura" a livello del centro Italia che metterebbe rischio il soddisfacimento del fabbisogno del nord produttivo.

Nel 2021 le 12 regioni del centro nord Italia (Lazio compreso; si esprime qualche dubbio sulla necessità di considerare anche il Lazio in questo calcolo visto che il gasdotto in questione riguarda sostanzialmente il trasporto verso altre regioni) hanno consumato **58,7 miliardi di mc di gas** su un totale di 76 miliardi di mc di consumi nazionali.

Nel 2022 con il crollo dei consumi tale quantità certamente è fortemente diminuita.

Nel 2030, tenendo conto della proporzione rispetto ai consumi previsti in calo da Snam-Terna, i consumi di metano del centro-nord saranno di 45 miliardi di mc per il metano, a cui aggiungere altri 4-5 miliardi di mc tra idrogeno e biometano. **Quindi al massimo 50 miliardi di mc di fabbisogno di gas al centro-nord al 2030.**

Nella tabella seguente si riporta la capacità attuale di approvvigionamento del nord tenendo conto dei punti di ingresso posti già in quell'area geografica (importazione e produzione nazionale) e della capacità di trasporto dichiarata da SNAM alla sezione di Sulmona (126 milioni di mc/giorno) ed escludendo apporti dalla Russia.

#### Capacità di approvvigionamento verso nord al 2022

	Capacità di ingresso
<b>Da sud</b>	
Capacità nella sezione di Sulmona (126 mc/g)	45 miliardi di mc/anno
<b>Da nord</b>	
Passo Gries	12 miliardi di mc
Terminale OLT Livorno GNL	3,75 miliardi di mc
Terminale Panigaglia GNL	3,5 miliardi di mc
Terminale Porto Viro – Rovigo - GNL	9 miliardi di mc
Produzione nazionale - estrazioni	1-2 miliardi di mc
TOTALE	<b>74/75 miliardi di mc</b>
<b>Fabbisogno attuale (dati 2021)</b>	<b>58 miliardi di mc</b>
<b>Sovracapacità</b>	<b>+23%</b>

Nel 2028-2030 (quando SNAM propone l'entrata in funzione del gasdotto in questione), **senza tener conto del gasdotto stesso**, questa sarebbe la capacità di soddisfare i bisogni del nord Italia, ripartendo i 5,6 miliardi di mc di biometano come prodotto 2/3 al nord e 1/3 a sud.



### Capacità di approvvigionamento verso il nord Italia al 2030

	Capacità
<b>Da sud</b>	
Capacità nella sezione di Sulmona <small>(sottratta una quota di 4 milioni di mc/giorno di capacità assorbita per garantire Piombino: 122 mc/g)</small>	44 miliardi di mc/anno
<b>Da nord</b>	
Passo Gries	12 miliardi di mc
Terminale OLT Livorno GNL	5 miliardi di mc
Terminale Panigaglia GNL	3,5 miliardi di mc
Terminale Porto Viro – Rovigo - GNL	9 miliardi di mc
Terminale GNL Piombino	5 miliardi di mc
Terminale GNL Ravenna	5 miliardi di mc
Produzione nazionale - estrazioni	1-2 miliardi di mc
Produzione nazionale - biometano	3,5 miliardi
<b>TOTALE</b>	<b>88/89 miliardi di mc</b>
<b>Fabbisogno stimato (metano+ biometano+idrogeno)</b>	<b>50 miliardi</b>
<b>Sovracapacità</b>	<b>+44%</b>

Ammettiamo ora che si realizzasse anche il gasdotto “Linea Adriatica”, passando da 126 a 150 milioni di mc/giorno come pretende SNAM. La situazione sarebbe la seguente.

### Capacità di approvvigionamento verso il nord Italia al 2030 (con il gasdotto Linea Adriatica)

	Capacità
<b>Da sud</b>	
Capacità nella sezione di Sulmona	54 miliardi di mc/anno
<b>Da nord</b>	
Passo Gries	12 miliardi di mc
Terminale OLT Livorno GNL	5 miliardi di mc
Terminale Panigaglia GNL	3,5 miliardi di mc
Terminale Porto Viro – Rovigo - GNL	9 miliardi di mc
Terminale GNL Piombino	5 miliardi di mc
Terminale GNL Ravenna	5 miliardi di mc
Produzione nazionale - estrazioni	1-2 miliardi di mc
Produzione nazionale - biometano	3,5 miliardi
<b>TOTALE</b>	<b>98/99 miliardi di mc</b>
<b>Fabbisogno stimato (metano+ biometano+idrogeno)</b>	<b>50 miliardi</b>
<b>Sovracapacità</b>	<b>+49%</b>

**Pertanto la capacità di trasporto già esistente attualmente tra sud (dove vi sono alcuni punti di ingresso del gas) e nord (con le principali aree produttive del paese e altri punti di ingresso) è assolutamente sufficiente (anzi, già oggi sovradimensionati) per garantire l'approvvigionamento al nord Italia in tutta tranquillità**, considerando le altre vie di ingresso da nord già esistenti e attive che si sommano appunto alla capacità che viene da sud.

Al 2040 la situazione di sovra-capacità sarà ulteriormente esacerbata, considerando che il fabbisogno del nord in termini di gas sarà di circa 43,6 miliardi di mc, cioè 28,6 miliardi di mc di metano (tenendo in conto la proporzione rispetto ai consumi nazionali previsti da Terna-Snam), circa 7 di biometano (ipotizzando consumi per 2/3 al centro-nord rispetto al totale di 12 previsti da Snam-Terna) e circa 8 di idrogeno (ipotizzando sempre una ripartizione di 2/3 al nord e 1/3 al sud).

#### **4) LA RIPARTIZIONE GEOGRAFICA DELLE IMPORTAZIONI NEL 2030 – LA CLAMOROSA AMMISSIONE DI SNAM CHE DIMOSTRA L'INUTILITA' DELLA "LINEA ADRIATICA"**

E' interessante notare che nel documento Snam-Terna del 2022 "*Documento di Descrizione degli Scenari*" compare una tabella sulla ripartizione dei fabbisogni di capacità di importazione/immissione in rete (biometano e produzione nazionale) suddivisi in parte per aree geografiche e per tipologia di impianti (gasdotti/rigassificatori GNL).

Gm <sup>3</sup> /anno	2030	2040
Produzione Nazionale	3	1
Biometano	1 – 5	7 – 10
Import pipe da Nord*	Fino a 20	Fino a 12
Import pipe da Sud**	37 – 44	28 – 39
GNL	5 – 25	fino a 20

\*Include Tarvisio e Passo Gries

\*\*Include Mazara del Vallo, Gela e TAP

Al 2030 si prevede la necessità di una capacità massima di rigassificazione di 25 miliardi di mc, quando SNAM e il Governo stanno strutturando proprio ora impiantistica (nuova o ampliamenti) per 27,5 miliardi di mc (senza considerare ulteriori sviluppi per Gioia Tauro e Porto Empedocle,

pure annunciati dal Governo).

Da sud si prevede una capacità massima di importazione di 44 miliardi di mc., molto minore, come abbiamo visto, dell'attuale capacità di importazione nei tre terminali di circa 63 miliardi di mc e di gran lunga minore rispetto agli scenari pure descritti nella Relazione (raddoppio TAP ecc).

Si consideri, poi, che una parte consistente (al 2030 circa 10-12 miliardi di mc) sarà comunque consumata al sud senza necessità di arrivare all'altezza della sezione di Sulmona, e questo sarà stato certamente considerato da SNAM.

Viene da chiedersi perchè bisognerebbe potenziare da Sulmona verso nord (da 44 miliardi di mc/anno giorno a 54) quando la capacità di trasporto attuale a quel punto sarebbe largamente sufficiente anche perchè SNAM sta appunto strutturando una serie di impianti con sovracapacità al nord.

**Se al 2030 arriveranno nei tre terminali da sud solo 44 miliardi di mc e di questi 10-12 servono per le regioni del centro-sud, rimarranno all'altezza della sezione Sulmona solo 32-34 miliardi di mc da trasportare verso nord (al massimo!) con i gasdotti attuali ampiamente sufficienti a svolgere questo compito.**

**Al 2040 i volumi all'altezza di Sulmona da trasportare verso nord saranno ancora meno rilevanti.**

#### **4)LE IPOTETICHE ESPORTAZIONI**

Facciamo notare che se pure si volesse considerare l'opera per alimentare le esportazioni verso il nord Europa (ammesso e non concesso che esistano i contratti di fornitura per prospettare ciò), ammesso e non concesso che parte degli oneri per la costruzione e manutenzione delle opere saranno effettivamente caricate sui fruitori esteri compensando il tutto sul costo pagato dagli italiani, nella Relazione a pag.36 (punto b.1) si ammette che le esportazioni saranno di circa 4 miliardi di mc (espresse questa volta da SNAM in Twh/a, giusto per facilitare la lettura e le comparazioni...), cioè sostanzialmente pari a quelle, pari a 3,3 miliardi di mc, che già nel 2022 sono state garantite dal paese, a infrastrutture attuali per l'esportazione. Queste rimarranno comunque le stesse al 2030 essendo la Linea Adriatica un gasdotto interno e non una connessione con l'estero!

E anche se fossero aggiuntive, nel 2030 avremo quindi esportazioni per 7 miliardi di mc, a fronte di una enorme sovra-capacità di trasporto, essendo nel frattempo i consumi interni del centro-nord ulteriormente calati liberando volumi per l'importazione anche da sud. Insomma, al 2030 potremmo anche arrivare tranquillamente a 12-15 miliardi di esportazione con la configurazione senza gasdotto linea Adriatica.

Infatti facciamo notare che dalla stessa figura 8 si può evincere che l'attuale configurazione dei

punti di entrata/uscita di gas verso il nord Europa (Passo Gries; Tarvisio e Gorizia) è sufficiente per garantire potenzialità di esportazione per oltre 22 miliardi di mc all'anno. Quindi, se si dovessero anche sommare queste "nuove" esportazioni ai volumi del 2022 avvenute con le infrastrutture attuali, rimarrebbe comunque una capacità di esportazione "inevasa" di ben 14 miliardi di mc annui.

## **5) I PIANI DI SVILUPPO SNAM E LE RELATIVE VARIANTI/APPROFONDIMENTI (RELAZIONE "LINEA ADRIATICA") DEVONO ESSERE ASSOGGETTATI A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E A VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE**

Il procedimento in esame, che riguarda un approfondimento del Piano di Sviluppo 2022-2031 di SNAM viola, la normativa sulla Valutazione Ambientale Strategica obbligatoria ai sensi della Direttiva 42/2001/CE così come recepiti dagli artt. 11-18 del D.lgs.152/2006; in particolare per quanto riguarda il Piano di Sviluppo Decennale degli Investimenti SNAM (2022-2031 e precedenti) nonché, come atto consequenziale ai Piani stessi, l'inclusione del gasdotto Linea Adriatica nell'elenco dei gasdotti della Rete Nazionale di Trasporto gas da parte del MISE.

Inoltre, è certamente violata anche la Direttiva 43/92/CEE "Habitat", per non aver assoggettato i piani di Sviluppo Decennale degli Investimenti di Snam e la Rete Nazionale dei Gasdotti a V.Inc.A. per gli impatti cumulativi sull'intera rete Natura2000 nazionale, ex Art.5 del D.P.R.357/1997.

### **5.1 Piano di Sviluppo Decennale degli Investimenti**

L'opera è inclusa nei Piani di sviluppi decennale di SNAM e, di conseguenza, è stata successivamente inserita nelle opere della Rete nazionale dei gasdotti.

Orbene, questi Piani di Sviluppo, previsti dalle normative di settore, devono essere assoggettati a V.A.S. e a V.inc.A.

Nel passato SNAM ha affermato che essendo una società privata, essa non sarebbe sottoposta agli obblighi relativi alla VAS-V.Inc.A. per piani e programmi.

#### **Tale assunto è totalmente errato.**

Sul punto, basterà richiamare addirittura le **Linee Guida della Commissione Europea sulla VAS** ("*Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente*", Commissione Europea) che **chiariscono in maniera inequivocabile come le aziende private - qualora chiamate a predisporre piani per servizi pubblici (acqua ecc.) - siano assoggettate alla Direttiva 42/2001/CE in quanto equiparabili ad un soggetto che svolge una funzione pubblica** (tra l'altro richiamando proprio una sentenza relativa alle aziende del Gas).

Si riporta integralmente il paragrafo 3.12 delle linee guida.

3.12. Nella giurisprudenza della Corte di giustizia il concetto di “autorità” ha un ampio ambito di applicazione. Quale che sia la sua forma giuridica e indipendentemente dall’estensione (nazionale, regionale o locale) dei suoi poteri, può essere definita come un organismo responsabile, in conformità a una misura adottata dallo Stato, di fornire un servizio pubblico sotto il controllo dello Stato e gode a questo scopo di speciali poteri, superiori a quelli derivanti dalle normali regole applicabili nelle relazioni tra individui (causa C-188/89 *Foster e altri contro British Gas*). Per esempio, ad aziende di pubblici servizi che sono state privatizzate può essere richiesto di svolgere alcuni compiti (come la preparazione di piani a lungo termine per garantire risorse idriche) che in regimi non privatizzati verrebbero svolti da autorità pubbliche. In relazione a tali funzioni esse verrebbero trattate come autorità ai fini della direttiva. Per altri aspetti (come ad esempio servizi di consulenza all’estero) non sarebbero considerate autorità ai sensi della direttiva.

E' significativo, per analogia, il parallelo con la Rete nazionale degli Elettrodotti di Terna, società di diritto privato addirittura quotata, che dal 2008 (anno successivo all'entrata in vigore dell'obbligo della VAS in Italia) assoggetta i propri piani relativi alla rete infrastrutturale relativa al trasporto di energia elettrica (centrali + elettrodotti) a VAS/V.Inc.A. nazionale presso il Ministero dell'Ambiente. Sul punto, si riporta lo screenshot del sito web del Ministero dell'Ambiente e il frontespizio del Rapporto preliminare ambientale di Terna per il Piano di Sviluppo della Rete Elettrica Nazionale. Le resistenze del MISE al riguardo, espongono, tra l'altro, il Paese a procedura di infrazione.



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
TUTELA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

VALUTAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNICAZIONE COLLEGAMENTI CONTATTI

**Rete elettrica di trasmissione nazionale - Piano di sviluppo 2018**

Testo da ricercare [ ] [ ] Dettagli procedura Info Piano e procedure

Documentazione

Documentazione depositata - Fase di Scoping  
Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping

(n.11) Documenti procedura di Valutazione Ambientale Strategica avviata in data 13/04/2018

Titolo	Sezione	Codice esibizione	Data	Stato	Dimensione
Rapporto preliminare	Rapporto preliminare	SP	01/03/2018	-	13036 kB
Allegato I - Gli indicatori di sostenibilità ambientale	Rapporto preliminare	SP-AL1-1	01/03/2018	-	11199 kB
Contributo dell'ARPA Toscana in data 20/06/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0014121	20/06/2018	-	170 kB
Parere del Comune Cingoli, Chivavecchia e Segugio tramite ANCI in data 11/06/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0013393	11/06/2018	-	11068 kB
Parere della Regione Liguria in data 07/06/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0013138	07/06/2018	-	648 kB
Contributo dell'ARPA Liguria in data 28/05/2018	Contributi/Osservazioni Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping	DVA-2018-0012204	28/05/2018	-	903 kB
	Contributi/Osservazioni Soggetti				

## 5.2 Necessità della V.A.S. e della V.Inc.A. per la Rete Nazionale dei Gasdotti

La Direttiva 42/2001/CEE impone la realizzazione della Valutazione Ambientale Strategica per “piani e programmi” aventi per oggetto l'energia, prevede all'Art.4 comma 1 tale obbligo anche alle relative procedure legislative, comprese le loro varianti sostanziali.

La Direttiva 43/92/CEE, inoltre, impone la Valutazione di Incidenza (V.Inc.A.) per piani e programmi che coinvolgono la rete Natura2000.

La Commissione e la Corte di Giustizia hanno chiarito che la nozione di “Piano” e “Programma” deve essere intesa in senso ampio. Qui si riporta un estratto della "RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO a norma dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente" del 15/05/2017 con i riferimenti in nota alle sentenze della Corte di Giustizia Europea in merito alla questione.

### 2.2. Ambito di applicazione della direttiva VAS

In generale, gli Stati membri hanno recepito e attuato la direttiva VAS in linea con gli obiettivi e le prescrizioni che la caratterizzano, e non hanno incontrato difficoltà nel determinarne l'ambito di applicazione. La Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) ha emesso un'esauriente giurisprudenza relativa alla direttiva VAS, facilitandone l'attuazione. La CGUE ha confermato che le disposizioni della direttiva devono essere interpretate in senso ampio<sup>6</sup>. Ad esempio:

#### - “Piani e programmi” soggetti a VAS (articolo 2)

La direttiva VAS non definisce i termini “piani e programmi” ma, invece, li qualifica. Nella prima sentenza<sup>7</sup> che esamina l'ambito di applicazione della direttiva VAS, la CGUE chiarisce che il semplice fatto che piani e programmi siano adottati per via legislativa non ne determina l'esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva in questione<sup>8</sup>. Inoltre, piani e programmi previsti a norma di quelle disposizioni legislative nazionali o regolamentari determinanti le autorità competenti per adottarli nonché la loro procedura di elaborazione, ma la cui adozione non è obbligatoria, possono comunque essere subordinati alla direttiva VAS se sono soggetti alle condizioni ivi fissate<sup>9</sup>. In caso di dubbio, la distinzione tra piani e programmi e le altre misure va tracciata facendo riferimento all'obiettivo specifico di cui all'articolo 1 della direttiva VAS, che stabilisce che i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente sono soggetti a una valutazione ambientale<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> C-567/10, ECLI:EU:C:2012:159, punto 37, e C-473/14, ECLI:EU:C:2015:582, punto 50.

<sup>7</sup> C-105/09 e C-110/09, ECLI:EU:C:2010:355.

<sup>8</sup> Idem, punto 41.

<sup>9</sup> C-567/10, punto 31.

<sup>10</sup> C-41/11, ECLI:EU:C:2012:103, punto 40 e C-567/10, punto 30.

Il Piano degli Investimenti di SNAM propedeutico alla conseguente definizione della Rete Nazionale dei Gasdotti da parte del Ministero è in tutta evidenza un piano/programma di sviluppo della Rete, che incide sul territorio, potenzialmente sulle matrici ambientali (suolo, aria, acqua), determina delle localizzazioni e dei fabbisogni infrastrutturali: pertanto è del tutto evidente che deve essere assoggettata a V.A.S., comprese le periodiche varianti, **ivi compresa la fase pubblica di osservazioni sul Rapporto Ambientale che nel caso di specie non risulta essere stato pubblicato assieme alla relazione.**

Si è già richiamato, per analogia, il paragone con la Rete nazionale degli Elettrodotti di Terna che dal 2008 (anno successivo all'entrata in vigore dell'obbligo della VAS) assoggetta i propri piani

relativi alla rete infrastrutturale relativa al trasporto di energia elettrica (centrali + elettrodotti) a VAS/V.Inc.A. nazionale presso il Ministero dell'Ambiente.

Ed ancora si potrà richiamare, a mero titolo di esempio, il documento "*National Policy Statement for Gas Supply Infrastructure and Gas and Oil Pipelines (EN-4)*", praticamente analogo alla nostra Rete Nazionale dei Gasdotti, del Dipartimento per l'Energia Governo Inglese che già nel 2011, quando il Regno Unito era ancora nella UE, veniva assoggettato a VAS. Si riporta l'estratto.

- 1.7.3 As required by the SEA Directive, Part 2 of AoS 4 also includes an assessment of reasonable alternatives to the policies set out in EN-4 at a strategic level. The alternative assessed was that the Government would take a strategic view on locations where it is best to develop new oil and gas infrastructure (based on geology, cost etc) and limit consenting to those areas.

## Conclusioni

La consultazione è viziata mancando tutta la fase di V.A.S. e di V.Inc.A. sulla documentazione presentata da SNAM, che doveva comprendere, oltre alla Relazione, il Rapporto Ambientale così come previsto dalla legge nonché lo Studio di Incidenza Ambientale (tenendo conto che la relazione costituisce un rilevante approfondimento per un Piano decennale che non è stato sottoposto ad entrambe le procedure).

## 6) DATI FONDATI SUL DOCUMENTO TERNA-SNAM 2022 “DOCUMENTO DI DESCRIZIONE DEGLI SCENARI 2022” - INFONDATEZZA E ILLOGICITÀ

La relazione sui costi-benefici dell'opera è del tutto falsata non solo per l'uso di dati relativi ai fabbisogni e alla capacità di trasporto che determinerebbero un'enorme sovra-capacità ma anche perché fondata sui risultati del “*Documento di Descrizione degli Scenari*” 2022 redatto da Snam con Terna che a sua volta presenta sconcertanti errori logici.

### 6.1 Le diseconomie legate a sovra-capacità

Giusto per fare un esempio, la sovra-capacità determina ovviamente effetti di diseconomia diffusi su tutti gli asset della rete, in quanto i costi fissi rimarrebbero sostanzialmente invariati a fronte di uno scarso utilizzo degli stessi. Tutto ciò comunque si scaricherebbe sui fruitori del servizio, con costi per mc maggiorati rispetto a quelli che sarebbero con una rete di trasporto meno ampia e sovracapace.

## **6.2 Il documento Snam-Terna**

Per quanto riguarda il “*Documento di Descrizione degli Scenari*” prodotto da Snam- Terna a metà 2022 basterà fare alcuni esempi sulla **totale inattendibilità dello stesso per errori concettuali macroscopici che fanno cadere diversi degli assunti alla base della costruzione degli scenari al 2030 e al 2040.**

### **6.2.1 La questione dell’anno medio**

A mero titolo di esempio, per procedere alle elaborazioni su ventosità, temperatura, insolazione ecc – tutti parametri fondamentali per delineare scenari di produzione e consumo – Snam e Terna prendono un anno considerato medio tra il 1982 e il 2019.

Con raffinate procedure statistiche concludono che l’anno medio per l’Italia è il 2010 e su questo costruiscono gli scenari energetici al 2030 e al 2040.

Cioè secondo loro abbiamo buone probabilità che il clima del 2030 sia quello del 2010.

Peccato che se di fronte si ha una tendenza climatica ben delineata con un progressivo riscaldamento, con gli ultimi anni sempre più caldi e tutte le proiezioni climatiche che indicano che il cambiamento è unidirezionale (vero l’ulteriore riscaldamento), pretendere di prendere un anno “medio” di una serie storica per fare proiezioni su un futuro già segnato dal punto di vista tecnico è un errore che è poco dire madornale.

Praticamente non si è tenuto conto del cambiamento climatico che si sta esacerbando sempre di più. E’ piuttosto stupefacente che tale documento non sia stato immediatamente cassato.

### **6.2.2 Il prezzo dell’energia al 2030.**

A peggiorare le cose il fatto che siano stati presi alcuni indicatori, come il prezzo dell’energia, fissando al 2030 (!) un prezzo specifico di riferimento, e, cioè 45 euro Mwh senza considerare cautelativamente almeno un intervallo di possibile variazione. Perché 45 euro e non, per dire, 48 o 39? Lo stesso dicasi per altri parametri che, essendo appunto variabili, dovrebbero entrare nei modelli in maniera tale che si tenga conto appunto dell’intervallo di variabilità (in modo da restituire stime di previsione in intervalli di valori).

### **6.2.3 Si punta al mancato rispetto degli accordi internazionali da parte del paese?**

Infine, come detto, appare sconcertante che in un documento di tale rilevanza si ammetta come possibile uno scenario Late Transition in cui si afferma che il nostro paese non rispetterà gli obiettivi di taglio delle emissioni imposti da accordi internazionali ormai sottoscritti, come l’Accordo di Parigi nonché i trattati europei che obbligano a rispettare le direttive comunitarie in materia di emissioni (e il “Fitfor55”).



## 7) INCONGRUENZA SULLA RETE TRASPORTO IDROGENO

Nella Relazione di Snam si ampio riferimenti alla necessità di realizzare l'opera anche per permettere lo sviluppo del trasporto dell'idrogeno.

### 7.1 La linea individuata è un'altra!

La cosa è piuttosto singolare in quanto la linea al 2040 per l'idrogeno inserita da Snam nel Piano decennale 2022-2031 non è la Linea Adriatica ma è un'altra!

Qui sotto la figura tratta dal Piano decennale.

Di seguito una rappresentazione della rete europea di trasporto idrogeno al 2040.

**Figura 14: Backbone Europea dell'idrogeno al 2040<sup>22</sup>**



### 7.2 La linea Adriatica non è autorizzata a trasportare idrogeno – deve rifare la V.I.A.

In ogni caso SNAM non può certo spendersi ora il gasdotto Linea Adriatica sul versante dello sviluppo di una rete idrogeno in quanto il decreti VIA (e V.Inc.A.) dei tre tronconi non parlano di idrogeno e, di conseguenza, le opere non risultano autorizzate per il trasporto di altre sostanze con diverse caratteristiche chimico-fisiche. Si tratterebbe ovviamente di modifiche sostanziali che dovrebbero essere sottoposte intanto a Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. e a nuova Valutazione di Incidenza Ambientale e poi al rilascio di autorizzazioni ex novo.

### 7.3 Riduzioni dei consumi libera volumi per l'idrogeno

Anche rispetto ai volumi previsti per l'idrogeno negli scenari più favorevoli, al 2040 ci sarebbe una tale sovra-capacità rispetto al consumo di gas che vi sarebbero volumi liberi sulla rete attuale ampiamente sufficienti per permettere il trasporto dell'idrogeno.

## **8)AVVIO DEI LAVORI**

Dall'analisi della recentissima Relazione Integrativa Linea Adriatica emerge una situazione che non possiamo che definire sconcertante, con dati come minimo confusi e contraddittori.

L'opera che viene definita "strategica" è stata proposta per la V.I.A. al Ministero dell'Ambiente il 03/02/2005.

Dopo la V.I.A. positiva del 2011 la centrale di Sulmona è stata approvata solo nel 2018 con obbligo di avvio dei lavori entro tre anni, il 2021, sedici anni dopo dall'avvio della V.I.A. (!).

Tanto era urgente che il termine di avvio dei lavori, obbligatorio pena la decadenza dell'autorizzazione stessa, è stato già prorogato due volte, prima al 7 marzo 2022 e poi ora al 7 marzo 2023 (peraltro con un decreto del Ministero "a posteriori" del 17 marzo 2022).

Ora, SNAM, non sappiamo su quali basi giuridiche, sostiene nella Relazione in maniera apparentemente unilaterale che l'avvio dei lavori è stato spostato di oltre un anno, al primo luglio 2024, con fine lavori nel 2027 e con attivazione dell'infrastruttura nel 2028, a ventitrè anni dalla presentazione (!).

## **9)LA QUESTIONE DEI PICCHI**

Snam nella Relazione afferma la necessità di garantire il trasporto nei picchi di richiesta, oltre che in condizioni normali.

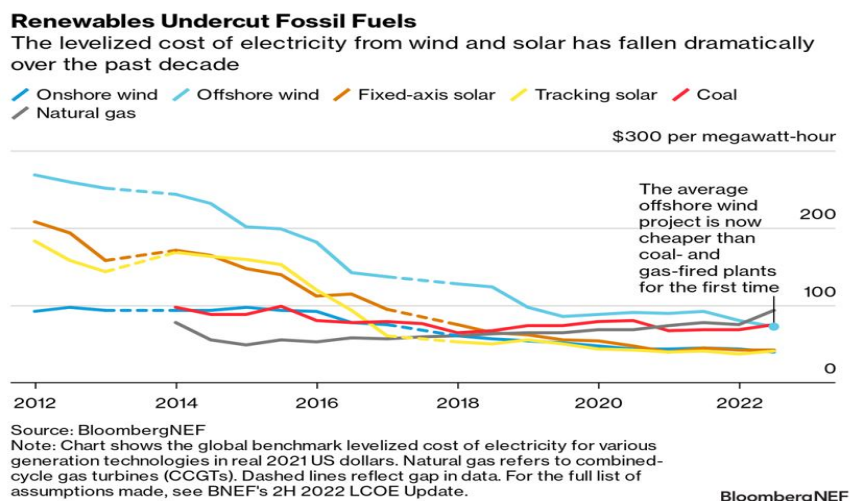
Si premette che per le ragioni espresse al punto 5 le previsioni al 2030 e al 2040 di tali picchi non sono attendibili, in eccesso (basterà pensare che nel 2030 con i cambiamenti climatici in atto saranno sempre meno probabili giorni con temperature rigide).

Ciò detto, in ogni caso gli stessi grafici inseriti nella relazione ammettono che già con la rete attuali tali picchi sono facilmente affrontabili.

## **10)CONVENIENZA DELLE RINNOVABILI RISPETTO AL GAS – LA LINEA ADRIATICA SARA' UNO "STRANDED ASSET" A CARICO DEGLI ITALIANI**

Pochi giorni fa Bloomberg ha elaborato i dati per confrontare i costi di produzione per Mwh per le diverse fonti.

Le rinnovabili (eolico e fotovoltaico) sono di gran lunga meno costose del metano. Addirittura ormai sono convenienti non solo come prima installazione ma anche per sostituire le centrali fossili già esistenti



Quale valore può avere, su scenari al 2030 e al 2040, un'analisi costi-benefici quale quella contenuta nella Relazione SNAM, che non solo è basata su dati completamente inattendibili ma che non tiene conto delle alternative esistenti, costringendo gli italiani a scommettere sulla fonte di energia più costosa e a pagare con la bolletta un nuovo asset che rischia fortemente di diventare in brevissimo tempo, se non immediatamente, uno “*stranded asset*” che non graverà su Snam ma su tutti gli italiani?

## 11) I COSTI CLIMATICI

Appare francamente incredibile che l'analisi di Snam non tenga conto di tutti i costi connessi alla realizzazione di una nuova opera a servizio di una fonte fossile.

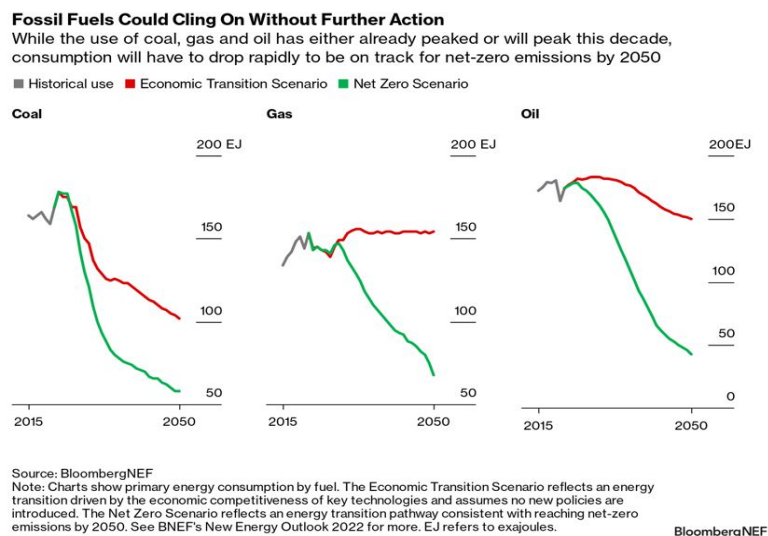
Basti pensare alle emissioni clima-alteranti connesse a questo gasdotto e alla centrale che ovviamente hanno dei costi, tra l'altro sempre più alti, sia in termini di CO<sub>2</sub> prodotta dalla combustione sia in termini di emissioni dirette di metano, che è un potentissimo gas serra.

In un'analisi costi-benefici ovviamente tali costi devono essere integrati nell'analisi, prendendo a riferimento i costi della tonnellata di CO<sub>2</sub>eq. (interessante notare che SNAM-TERNA ammettano perdite di 0.7 miliardi di mc di metano; un dato enorme dal punto di vista dei costi climatici).

Per non parlare dei danni dei disastri ambientali causati dai cambiamenti climatici (in ultimo, Ischia; fiume Misa; ghiacciaio della Marmolada) che qualsiasi modello economico dovrebbe introiettare.

Inoltre non viene fornita un'analisi delle emissioni derivanti dai lavori di costruzione dell'opera (ad esempio, derivante dal taglio di alberi oppure dai mezzi usati oppure per la produzione delle materie prime usate come acciaio ecc.).

Sempre Bloomberg pochi giorni fa ha modellizzato l'andamento dei consumi di gas necessario per rimanere nel percorso per il raggiungimento dell'obiettivo net-zero di emissioni al 2050, che, ricordiamo, è un obiettivo dell'intera Unione Europea.



Poiché l'Accordo di Parigi è stato firmato e ratificato dallo Stato Italiano (Legge 4 novembre 2016, n.204), è obbligo di tutti i soggetti, istituzionali (come ARERA) o meno, adeguare le proprie politiche e le proprie valutazioni agli obiettivi di tale accordo.

Ricordiamo alcuni degli obblighi.

Il preambolo dell'Accordo parla espressamente di riconoscere *“una risposta efficace e progressiva all'urgente minaccia dei cambiamenti climatici che si basi sulle migliori conoscenze scientifiche disponibili”*

Sempre all'art.1 riconosce *“l'importanza di un impegno a tutti i livelli delle autorità pubbliche e dei diversi attori, in linea con le legislazioni nazionali delle Parti, nell'affrontare i cambiamenti climatici”*.

All'art.2 evidenzia che l'accordo *“mira a rafforzare la risposta mondiale alla minaccia posta dai cambiamenti climatici”*.

Sempre all'art.2 al punto c) si precisa bisogna rendere *“i flussi finanziari coerenti con un percorso che conduca a uno sviluppo a basse emissioni di gas a effetto serra e resiliente al clima”*.

L'Art.3 impone a tutte le Parti di intraprendere e comunicare *“sforzi ambiziosi”* con una *“progressione nel tempo”* per limitare le emissioni di gas serra.

All'art.8 comma 1 l'Accordo recita testualmente *“Le Parti riconoscono l'importanza di evitare e ridurre al minimo le perdite e i danni associati agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, compresi gli eventi meteorologici estremi e gli eventi lenti a manifestarsi di di porvi rimedio, così come riconoscono l'importanza del ruolo dello sviluppo sostenibile nella riduzione del rischio di*

*perdite e danni”.*

L’Agenzia Internazionale dell’Energia (AIE) con il rapporto Renewables 2022, pubblicato il 6 dicembre scorso, ha reso noto che la crisi dell’energia ha dato luogo ad un vero e proprio boom delle rinnovabili, superiore ad ogni più rosea aspettativa. Nei prossimi 5 anni, precisa l’AIE, il mondo produrrà una quantità di energia pulita pari a quella prodotta negli ultimi 2 decenni. Lo studio “*Towards a dramatic reduction in the European Natural Gas consumption: Italy as a case study*” pubblicato recentemente sul Journal of Cleaner Production dimostra che la strategia più conveniente sotto il profilo economico è quella di passare rapidamente all’energia pulita. Lo studio, ripreso da Nature Italia, è stato realizzato dall’Università La Sapienza di Roma e sottolinea che i grandi investimenti in infrastrutture del gas potrebbero diventare, come prevedibile per la Linea Adriatica, “*stranded assets*” (investimenti non remunerativi) mentre 80 miliardi di euro impiegati nelle fonti energetiche rinnovabili creerebbero 640.000 posti di lavoro temporanei e 30.000 permanenti .

## **12) I RISCHI PER LA SICUREZZA – LA BIZZARRA MOTIVAZIONE DELLA SNAM E LE CONSIDERAZIONI DI MEDREG 2018**

Snam motiva la necessità della Linea Adriatica anche perché in questo modo si potrebbe “*disporre di una dorsale di trasporto parallela ed indipendente rispetto a quella esistente, utilizzabile in caso di indisponibilità parziale o totale della linea tirrenica che dovesse verificarsi per qualunque motivazione, sia di natura tecnica (e.g. fermo di una centrale di spinta o manutenzione prolungata di un metanodotto) che di sicurezza (e.g. atti terroristici come quelli verificatisi di recente sul gasdotto Nord Stream), nonché in relazione a fenomeni di instabilità idrogeologica sempre più frequenti in relazione ai cambiamenti climatici soprattutto nell’Italia centrale*” (pag. 4 e 5 della Relazione).

### **12.1 Bizzarria della tesi di Snam – le considerazioni di MEDREG del 2018**

La tesi di Snam è alquanto bizzarra perché se si volessero costruire “impianti di riserva” nel Paese per tutte le reti esistenti, da utilizzare in caso di necessità, ciò comporterebbe costi economici ed ambientali elevatissimi.

Pertanto Snam ha sempre vantato di possedere una rete di trasporto tra le più efficienti d’Europa.

Lo stesso certificava Medreg nel suo documento del 2018 quando faceva notare che “*guardando alla capacità di stoccaggio e rigassificazione rispetto alla domanda, Spagna, Portogallo, Italia e Francia sono i paesi più sicuri nel rispondere a picchi di domanda e alle crisi...*”.

Non a caso sono effettivamente i paesi che hanno reagito meglio alla crisi derivante dalla guerra in Ucraina (rispetto, ad esempio, alla Germania).

Per quanto riguarda la capacità di trasporto MEDREG portava dati inequivocabili sulla sovracapacità della rete italiana, che risultava, quella, tra i grandi paesi europei (Germania, Spagna, Francia), **più sotto-utilizzata**.

Infatti il rapporto tra lunghezza della rete e mc trasportati era il più basso (1,7 milioni di mc al km) contro i 2,34 della Francia e i 2,63 della Germania.

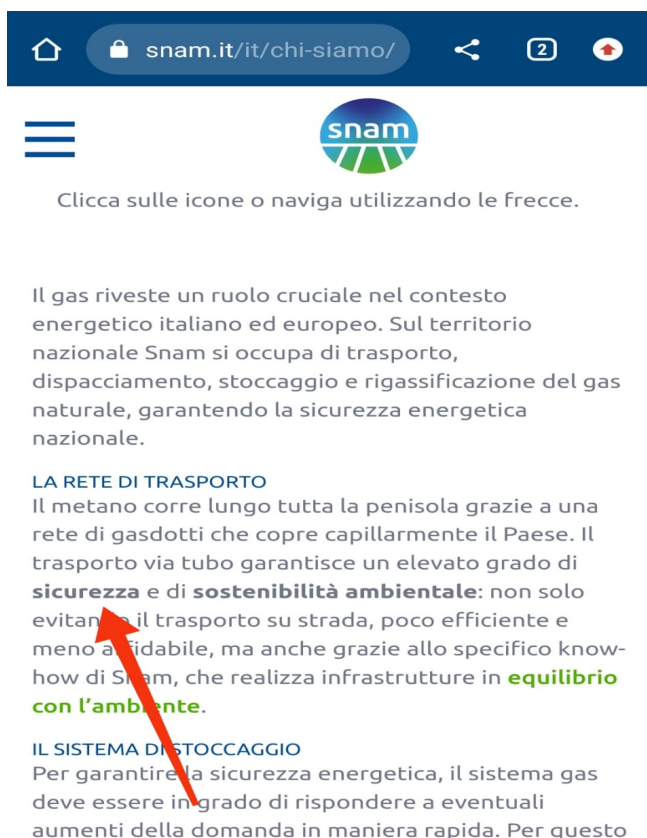
Paiono quindi motivazioni del tutto infondate essendo la rete esistente già ridondante.

## 12.2 Sicurezza idrogeologica?

Il tracciato della Linea Adriatica insiste in massima parte su territori altamente sismici, quali quelli dell'Appennino centrale, già colpiti dai tragici terremoti del 2009 e del 2016 – 17. Anche la centrale di compressione, in località Case Pente di Sulmona, è ubicata in un'area di altissima sismicità. Il MISE ha dato incarico all'INGV di verificare gli studi sismici predisposti da Snam, il che è stato fatto per la sola centrale e non ancora per il metanodotto. Dalle valutazioni effettuate dall'INGV è emersa l'inadeguatezza degli elaborati Snam che ha sottostimato di 3 (tre) volte il principale parametro progettuale, l'accelerazione al suolo.

Già solo questo la dice lunga su quanto la sicurezza idrogeologica sia in cima alle preoccupazioni di SNAM.

**Tra l'altro è singolare che SNAM rivendichi da sempre la sicurezza dei propri impianti e della propria rete e ora addirittura usi questa problematica per affermare la necessità di quelli che potremmo definire come “doppioni”! Ora ci dice che i suoi impianti sono insicuri?**



Clicca sulle icone o naviga utilizzando le frecce.

Il gas riveste un ruolo cruciale nel contesto energetico italiano ed europeo. Sul territorio nazionale Snam si occupa di trasporto, dispacciamento, stoccaggio e rigassificazione del gas naturale, garantendo la sicurezza energetica nazionale.

**LA RETE DI TRASPORTO**  
Il metano corre lungo tutta la penisola grazie a una rete di gasdotti che copre capillarmente il Paese. Il trasporto via tubo garantisce un elevato grado di **sicurezza** e di **sostenibilità ambientale**: non solo evita il trasporto su strada, poco efficiente e meno affidabile, ma anche grazie allo specifico know-how di Snam, che realizza infrastrutture in **equilibrio con l'ambiente**.

**IL SISTEMA DI STOCCAGGIO**  
Per garantire la sicurezza energetica, il sistema gas deve essere in grado di rispondere a eventuali aumenti della domanda in maniera rapida. Per questo

Costruire tali impianti già di per sé pericolosi (si pensi ai tanti casi di esplosioni di metanodotti e centrali come Baumgarten) in territori soggetti ad un così elevato rischio sismico rappresenta una scelta insensata e contraria al principio di precauzione che va esattamente nella direzione opposta di quanto affermato da SNAM nella relazione.

Infatti per quanto attiene al rischio idrogeologico esso è aumentato proprio realizzando la Linea Adriatica sulle montagne dell'Appennino attraversando ben tre crateri sismici.

Snam ha sempre sostenuto che i gasdotti reggono allo scuotimento prodotto dai sismi; peccato però che dovrebbe aggiungere che non reggono alle frane causate dai sismi!

Infine facciamo notare che nel territorio interessato dalle opere (centrale di Sulmona compresa) sono presenti con ogni probabilità secondo INGV faglie attive e capaci cioè quelle faglie che arrivano in superficie fratturandola e creando i cosiddetti "scalini" alti fino a 2 m tra i due "lembi". Ben difficilmente le opere in questione potrebbero superare indenni la formazione di uno "scalino", che taglierebbe tutte le strutture rigide presenti.

Pertanto è paradossale che si utilizzi strumentalmente il tema della sicurezza idrogeologica per motivare la realizzazione di una centrale e di un gasdotto localizzato consapevolmente sulle aree a maggiore rischio in Europa.

### **13) I COSTI DELLA LINEA ADRIATICA PROCEDONO A BALZI**

Snam dovrebbe spiegare in modo analitico perché il costo dell'opera è aumentato nell'arco di due anni del 50%. Dal Piano decennale redatto nel 2020 risulta infatti che il costo complessivo era stimato in 1 miliardo e 596 milioni di euro (di cui 1 miliardo e 406 milioni per il metanodotto e 190 per la centrale) mentre attualmente esso è calcolato in 2 miliardi e 400 milioni di euro. C'è da domandarsi a quanto arriverà il costo dell'opera quando essa sarà terminata, cioè alla fine del 2027, sempre che i tempi potranno essere rispettati. Anche volendo considerare gli effetti della crisi economica uniti a quelli derivanti dalla pandemia da covid ci sembra azzardato ritenere che essi siano tali da giustificare un aumento così consistente.

### **14) I COSTI, NON CONSIDERATI, PER L'AMBIENTE E PER LE ECONOMIE LOCALI.**

Al punto 10 abbiamo trattato la questione dei costi climatici non considerati. Il progetto, però, non introietta i costi per l'ambiente, la salute e per le economie locali.

#### **14.1 I costi ambientali**

Passando a descrivere brevemente i costi ambientali va sottolineato che il tracciato della Linea Adriatica corre lungo l'Appennino centrale e pertanto interessa, in modo diretto e indiretto, territori di grande qualità ambientale, nei quali sono ricompresi Parchi nazionali e regionali nonché

numerose aree protette e siti facenti parte della Rete Europea Natura 2000. La realizzazione del metanodotto provocherebbe un impatto devastante nei territori attraversati, causando in molti casi una profonda alterazione, a volte permanente, degli habitat naturali. L'interramento del metanodotto nelle numerose aree boscate richiederebbe l'abbattimento e l'eradicamento di un numero enorme di alberi, senza contare quelli che verrebbero tagliati per l'apertura di nuove piste di montagna al fine di consentire la effettuazione dei lavori.

Il progetto della Snam, inoltre interferisce con siti archeologici e con diverse aree di uso civico che, oltre a svolgere una importante funzione di tutela ambientale, sono fonte di diritti inalienabili anche a beneficio delle future generazioni. Anche la centrale di compressione di Sulmona è localizzata in un'area di elevato valore ambientale, archeologico e paesaggistico, in una delle porte di ingresso al Parco Nazionale della Maiella. La centrale è incompatibile con la tutela dell'Orso bruno marsicano, specie ad altissimo rischio di estinzione e protetta in Europa dalla Convenzione di Berna e dalla Direttiva Habitat. I Parchi Nazionali della Maiella e, dell'Abruzzo Lazio e Molise e la Riserva regionale di Monte Genzana hanno infatti attestato che tra i territori sempre più frequentati dall'Orso, sia come corridoio faunistico che come sito di alimentazione, c'è quello di Case Pente dove Snam ha localizzato la costruzione della centrale. Esistono metodi per cercare di quantificare questo costo. Come mai non vengono usati e considerati?

#### **14.2 I costi territoriali**

Occorre infine considerare i costi che l'opera comporta per i territori attraversati dal metanodotto e per l'area in cui sorgerà la centrale. Ai danni, e quindi costi ambientali, sopra sommariamente descritti vanno aggiunti i costi relativi alla sottrazione, o comunque limitazione, dell'utilizzo dei terreni a vario titolo - agricolo, forestale, civile e produttivo - sia per l'interramento del metanodotto che per la relativa fascia di servitù (20 mt per lato). La centrale di Sulmona sottrarrà all'uso agricolo 12 ettari di terreno. Per quanto concerne il metanodotto (di circa 430 km) Il depauperamento dei territori riguarda molte centinaia di ettari. Anche le aree di uso civico subiranno danni economici per le attività tradizionalmente legate a questo diritto. Inoltre, i terreni e le abitazioni situate vicino ai due impianti subiranno, in relazione alla distanza da essi, una sicura perdita del loro valore a causa della pericolosità degli impianti stessi. Tutti questi costi non sono mai stati considerati da Snam. Una seria analisi/costi benefici dovrebbe invece prenderli in esame ed inserirli nel computo complessivo dei costi dell'opera.

#### **14.3 I costi sanitari**

Tutte le ricerche degli ultimi 10 anni pubblicate sulle migliori riviste scientifiche al mondo di medicina e ambiente, di cui la V.I.A. della Centrale SNAM, rilasciata nel 2011 non ha tenuto conto,



evidenziano che anche minimi aumenti di concentrazione di particolato (PM2,5 e PM10) nonché di ossidi di azoto provocano un evidente e misurabile impatto sanitario.

Per ogni aumento di concentrazione di 1 microgrammo/mc di particolato vi è un corrispondente aumento di casi di malattie respiratorie e cardiovascolari, così come accertato da numerose ricerche e evidenziato a tutti i livelli dall'Organizzazione Mondiale della Sanità ([https://www.who.int/news-room/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)) che considera l'inquinamento atmosferico come uno dei principali problemi sanitari al mondo per numero di morti e malattie.

Una centrale delle dimensioni di quella di Sulmona, in una conca chiusa, con emissioni certe, ovviamente ha degli effetti sulle condizioni ambientali dell'area.

Pertanto, è necessario inserire nel modello dell'analisi costi/benefici anche l'impatto sanitario in termini di costi per la collettività come normalmente viene fatto in questi casi. Esistono decine di studi sull'argomento, ad esempio Mueller et al (2021) "*A health impact assessment of long-term exposure to particulate air pollution in Thailand*", Environmental Research – Letters, Vol.16, n.5.

## **CONCLUSIONI GENERALI**

L'analisi costi-benefici è da rigettare completamente essendo inficiata da gravi errori negli assunti di base. Inoltre è fondata su analisi dei dati di fatto fuorvianti, con macroscopiche sovra-valutazioni e sottovalutazioni, oltre a carenze e lacune su temi centrali come quello dell'impatto sulle politiche di contrasto dei cambiamenti climatici. Il tutto finalizzato a promuovere, a beneficio di SNAM, un'opera del tutto inutile e anzi dannosa, a scapito dei consumatori, su cui graverebbero i costi, e in generale dei cittadini e del sistema Italia nel suo complesso.

**Pertanto si chiede di stralciare la Linea Adriatica tra le opere d'interesse del paese.**

### **Sottoscrivono il presente documento:**

*Campagna "Per il Clima, Fuori dal Fossile", Coordinamento "No Hub del Gas", Forum Italiano Movimenti per l'Acqua, Comitati Cittadini per l'Ambiente di Sulmona, Italia Nostra Abruzzo, Lega Italiana Protezione Uccelli del. Abruzzo, Associazione Salviamo l'Orso, Stazione Ornitologica Abruzzese, Adiconsum Pescara, Mountain Wilderness Abruzzo, Associazione per la Tutela degli Uccelli Rapaci e dei loro Ambienti, Ass. Dalla Parte dell'Orso, CovaContro, Centro Documentazione Conflitti Ambientali, Confederazione Cobas.*

### **SEGRETERIA ASSOCIAZIONI:**

Stazione Ornitologica Abruzzese Onlus, via A. De Nino 3, 65126 Pescara,

PEC: [stazioneornitologicaabruzzo@pec.it](mailto:stazioneornitologicaabruzzo@pec.it)