

Osservazioni ARERA ai sensi della Deliberazione n.468/2018/R/gas nell'ambito del Piano e di Sviluppo della Rete di Trasporto SNAM Linea Adriatica

I Sottoscritti

- 1) "Movimento No Tap/SNAM della Provincia di Brindisi",
- 2) Forum Ambientalista
- 3) Rete "Legalità per il clima",

FORMULANO

le seguenti osservazioni al c.d. Progetto Linea Adriatica SNAM Relazione Integrativa ai sensi della Deliberazione n.468/2018/R/gas nell'ambito del Piano di Sviluppo della Rete di Trasporto

Le nostre osservazioni si basano su diversi criteri:

1. criteri temporali e anacronismo
2. criteri metodologici
3. criteri di mercato e opportunità economica
4. criterio di politica energetica europea e completamento della rete
5. criteri di finanziamento pubblico dell'opera
6. criteri tecnici sulla Linea, sismicità, danni e rischio d'incidente rilevante Seveso3
7. criteri di transizione climatica, le bugie sull'idrogeno
8. criteri di giustizia climatica
9. criteri di opportunità "One for One" europei per evitare stranded assets.

Nello specifico.

1.1: Criteri temporali: La consultazione è anacronistica

Il progetto del gasdotto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona sono già stati approvati con VIA del 7 marzo 2011. La consultazione odierna arriva 12 anni dopo. Non si capisce che effetto giuridico possa avere questa consultazione tardiva su un progetto già approvato, la cui consultazione è solo un'approvazione "ex-post" a giochi già fatti, perciò una presa in giro per avere una conferma e **senza possibilità giuridiche di apportare prescrizioni al progetto già approvato: un chiaro esempio di greenwashing, non accettabile dai noi cittadini.**

La consultazione sul gasdotto è inutile, visto che non ha efficacia giuridica sulla fattibilità del progetto.

1.2: Tutto il progetto è da rivedere.

Il metanodotto Sulmona Foligno e il PRT della centrale di Sulmona sono progetti ormai presentati nel 2004, venti anni fa, e il cui decreto di Valutazione d'Impatto Ambientale risale al 7 marzo 2011. La Cop21 del 2015, nota come Accordi di Parigi, ha riconfigurato i parametri per le emissioni di CO2, di cui il metano è uno dei peggiori responsabili. Perciò già la VIA del 2011 è da considerarsi annullata dall'impegno dello Stato italiano di ridurre le emissioni di gas al 2030 del 55% e annullarle entro il 2050. Emissioni causate proprio dalla combustione del metano trasportato dai gasdotti SNAM.

1.3:La consultazione non riguarda solo il gasdotto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona, ma è estesa a tutta la rimanente linea adriatica, comprendente il gasdotto Foligno Sestino e il gasdotto Sestino Minerbio di cui SNAM ha presentato la VIA nel 2011, ma il cui decreto di autorizzazione alla costruzione rispettivamente del 2014 e del 2015 devono ancora essere emessi.

Le altre due tranches della Linea Adriatica, la Foligno Sestino e la Sestino Minerbio, non sono ancora state autorizzate come avvio dei lavori dal 2011 e ora SNAM, chiede a tali territori una consultazione quando tali opere non sono più state considerate da tali territori, perché non ancora autorizzati come inizio lavori.

Praticamente SNAM chiede una consultazione pubblica per opere non ancora cantierizzate e perciò un avallo a opere future. Ciò non è accettabile. La consultazione, come dichiarato nel titolo di ARERA, può riguardare solo il tratto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona e non tratte non ancora cantierizzate come avvio lavori.

2.1. Inefficacia pratica del metodo di consultazione

Nella consultazione di ARERA non si dichiara quale sia l'effettiva efficacia della consultazione e quali i limiti: una consultazione sfavorevole alle opere quali effetti giuridici produce? Blocca l'opera? Pone delle prescrizioni? A che serve?

E' solo greenwashing per giustificare il coinvolgimento della cittadinanza e delle amministrazioni per la realizzazione dell'opera: "abbiamo sentito tutti e la facciamo lo stesso."

2.2. Mancanza di potere di prescrizioni alla VIA con la consultazione pubblica.

La consultazione pubblica non ha nessuna legittimazione a porre prescrizioni o addirittura a bloccare l'opera inutile, costosa e dannosa, come ammette la relazione a pag.21.

3. Mercato e opportunità economica

Nell'analisi dei costi a pag. 22 si analizza la convenienza per SNAM per "aumentare" la portata della rete, con soli vantaggi per SNAM e non per le famiglie e le aziende che pagano le bollette. Ricordiamo che SNAM chiude il 2022 con un utile netto "uguale o superiore a 1,13 miliardi di euro" dopo partite non ricorrenti per quasi 50 milioni di euro e stima di chiudere il 2023 con 1,1 miliardi di euro. Lo si legge nelle stime del Piano Strategico 2022-2026." (ANSA <https://www.msn.com/it-it/money/storie-principali/snam-nel-2022-utile-netto-sopra-113-miliardi-11-nel-2023/ar-AA16vfsd>). E che SNAM non ha fatto niente per allentare o contrastare le speculazioni di mercato sul gas in Italia nell'ultimo anno e mezzo, avendo la società praticamente il monopolio sul trasporto e gestione gas in Italia. In fondo SNAM è una società privata, che fa gli interessi dei suoi investitori privati, che vogliono staccare subito il dividendo sugli utili, senza nessun riguardo verso l'interesse nazionale italiano: SNAM è posseduta solo al 31% da CDP Reti, azienda in parte pubblica.

4.1 L'inutilità del completamento della Rete Adriatica

La realizzazione, dopo 12 anni, del completamento della Linea Adriatica, almeno del primo tratto Foligno Sulmona e della centrale di Sulmona, è un grosso investimento per la società, anche se poi si rivelerà come stranded asset dopo il 2030 per le politiche COP21 sottoscritte dall'Italia e in termini di riduzione e annullamento delle emissioni di CO2. E' un'opera che nasce stranded e le ipotesi degli scenari inventati da SNAM "**Global Ambition e Late Transition**" sono solo degli anglicismi non scientifici o economici per distrarre il pubblico dalla situazione reale fatta di bollette del gas triplicate e prezzo del gas trasportato in Italia da SNAM più che decuplicato: da 20 € MWh a punte di 300 € MWh con la complicità di SNAM e la gestione di partite e stoccaggi. Vogliamo vedere chi pagherà ora la differenza di costo tra gli stoccaggi riempiti in momenti di crisi a 300 €

MWh e l'attuale prezzo di vendita di 60 € a MWh: consigliamo a SNAM, da semplici cittadini, di comprare il nuovo gas a 60 € e lasciare il gas caro degli stoccaggi per i tempi peggiori.

➔ **Perciò non c'è una nuova emergenza e necessità di collegamento di linea per riempire nuovi siti di stoccaggio come Fiume Treste, Terranuova Bracciolini o dal nuovo GNL rigassificato di Piombino e Ravenna tramite FSRU.**

4.2 Criterio di politica energetica europea e completamento della rete

La Rete Adriatica SNAM è inserita nella 4. e nella 5. PCI List dei progetti approvati dal Parlamento Europeo COM (2022) 230 del 18 maggio 2022, Annex 3, come riportato nella Relazione di cui le osservazioni a pag. 4, progetti che possono ricevere finanziamenti europei dalla BEI e dalla BERS, come avvenuto per il gasdotto TAP, di cui SNAM è socia al 20% del capitale.

La Rete Adriatica SNAM, progetto “ **PCI TRA-N-7, Development for new import from the South** (Rete Adriatica SNAM): 470 km, **costo 1384 million €**”, insieme al raddoppio di TAP e al gasdotto **Matagiola (Brindisi) Massafra (TRA-N-1195** Matagiola - Massafra pipeline 240 milion €) e il gasdotto **Eastmed – Poseidon**, sono state inseriti nella 5.PCI List come unica dorsale **Southern Gas Corridor**.

La Rete Adriatica avrebbe dovuto trasportare come direttiva nord-sud **il gas in più** proveniente da TAP (raddoppio TAP da 10 a 20 miliardi mc/anno), più il gas da Israele di Poseidon (12 miliardi di mc) attraverso il Matagiola Massafra, **ma tutte queste tre opere PCI non sono ancora state realizzate**: per il raddoppio di TAP ci vorranno circa 5 anni di tempo e investimenti stimati in circa 1,3 miliardi di euro (<https://www.ripartelitalia.it/lanalisi-il-raddoppio-del-tap-e-piu-vicino-grazie-ai-fondi-europei/>) e il Poseidon è ancora bloccato anche a Otranto e non si sa se si farà Eastmed per ragioni geopolitiche. Del Matagiola Massafra SNAM non ha presentato nemmeno il SIA (Studio di Impatto Ambientale) finora, e nella relazione non ne parla di questi tre progetti SGC che non ci sono ancora neanche come Studi di progetto.

Se il gas proveniente dal solo TAP arriva tramite interconnessione TAP/SNAM da 56 pollici a Matagiola, Brindisi, e secondo TAP, su una nostra interrogazione arriva in Europa già ora (<https://www.affaritaliani.it/puglia/tap-snam-il-gas-restera-fermo-a-brindisi-fino-al-2028-736989.html>), ma da Matagiola parte solo un tubo 18 pollici per Palagiano, senza il Matagiola Massafra, a Brindisi c'è un grosso effetto imbuto da 56 a 18 pollici e poi si arriva a Massafra, dove inizia la Rete Adriatica SNAM, che è di nuovo a 48 pollici. **In queste condizioni critiche, dove finora TAP dichiara di essere arrivata col gas al Nord, non si capisce perché bisognerebbe aumentare la linea, visto che il consumo del gas, sia per gli alti prezzi, sia per la decarbonizzazione al 2030 e lo zero carbon target del 2050 lasciano presumere una riduzione del traffico di gas e il raddoppio di TAP è presunto a lungo terminer e Poseidon non c'è. Non c'è nessuna ragione logica.**

Solo di recente in Italia si parla di nuovo di SGC comprendendo anche il gas di Algeria e Libia, che finora viaggiavano sulla linea tirrenica senza problemi di sovraccarico.

Inoltre, con il ricorso al TAR per il rigassificatore FSRU di Piombino, si è messo in discussione l'operabilità dello stesso e la convenienza del GNL, dato che i prezzi del gas metano dai 300 € MWh sono passati in questi giorni a 60 € MWh, mentre i costi del GNL restano comunque molto superiori al costo del metano da gasdotto.

5. Criteri di finanziamento pubblico dell'opera

Non sappiamo se SNAM abbia chiesto il finanziamento anche a BEI e BERS per la Linea Adriatica perché è nella PCI list, come è avvenuto per il gasdotto TAP.

E ora **l'aumento dei costi dal progetto originario dichiarato per l'opera nella PCI list di 1384 milioni di euro è salito ai 2400 milioni di euro dell'ultima relazione SNAM. Nell'ultima consultazione sulla 5.PCI list la linea adriatica risulta “Non Financial Investment Decision (FID)”, cioè non aveva neanche chiesto il finanziamento europeo. SNAM vuole ora scaricare**

sulle bollette dei cittadini italiani, per un progetto anacronistico, inutile e dannoso, l'aumento dei costi dal progetto originario del 2011 ai costi odierni.

Nella relazione integrativa, SNAM affronta solo criteri in senso aziendalistici dei costi e benefici, con dati molto positivi per l'azienda, ma non affronta, come dovrebbe in maniera adeguata a una consultazione pubblica, i benefici dell'opera per i cittadini. SNAM non ha fatto niente per mitigare i costi della speculazione finanziaria sul prezzo del gas in questo ultimo anno e mezzo, anzi, ha guadagnato extraprofitto sulla speculazione di mercato del prezzo ("L'utile netto adjusted di gruppo dei primi nove mesi del 2022 è pari a 932 milioni di euro" [https://finanza.lastampa.it/News/2022/11/10/snam-conferma-guidance-utile-netto-2022-ricavi-9-mesi+10-](https://finanza.lastampa.it/News/2022/11/10/snam-conferma-guidance-utile-netto-2022-ricavi-9-mesi+10-3percento/MTIfMjAyMi0xMS0xMF9UTEI#:~:text=L'utile%20netto%20adjusted%20di,(938%20milioni%20di%20euro))

[3percento/MTIfMjAyMi0xMS0xMF9UTEI#:~:text=L'utile%20netto%20adjusted%20di,\(938%20milioni%20di%20euro\)](https://finanza.lastampa.it/News/2022/11/10/snam-conferma-guidance-utile-netto-2022-ricavi-9-mesi+10-3percento/MTIfMjAyMi0xMS0xMF9UTEI#:~:text=L'utile%20netto%20adjusted%20di,(938%20milioni%20di%20euro))). Non si capisce come "inoltre, al fine di fornire una più completa rappresentazione dell'utilità dell'opera sono stati valutati separatamente ulteriori benefici riferiti alla riduzione della volatilità dei prezzi," pag. 6 della relazione. E "L'opera presenta analisi costi benefici ampiamente positive in tutti gli scenari di domanda, infrastrutturali e di supply considerati." E "I benefici principali associati al progetto fanno riferimento all'incremento di Social Welfare (B1) e all'Incremento della sicurezza e dell'Affidabilità delle forniture (B3)."

SNAM doveva specificare questo "incremento di Social Welfare (B1)" oggi, nel 2023, rispetto alle intenzioni del 2011, altrimenti non si capisce perché la cittadinanza dovrebbe accettare benefici non dichiarati specificamente nella relazione odierna e, onestamente, vorremmo sapere quale è questo incremento del social welfare nella distruzione di un ambiente per la costruzione di un'opera costosa, dannosa e inutile..

6. Criteri tecnici sulla Linea, sismicità, danni e rischio d'incidente rilevante Seveso3

I criteri tecnici e le prescrizioni sono state volutamente omesse nella Relazione. C'è la sismicità del territorio: dal 2011, data di approvazione della VIA, ci sono stati sul territorio il terremoto dell'Umbria del 2016 che ha colpito proprio le zone interessate dal gasdotto Foligno Sulmona, come la stessa Foligno, Norcia, e la valle del Tronto con 300 morti e mentre scriviamo, si susseguono scosse sulla Costa Marchigiana Pesarese. Persino la BBC avvertiva del pericolo sismico del gasdotto: <http://www.bbc.com/news/world-europe-37548071>

Per quanto riguarda le numerose falde acquifere attraversate dal gasdotto, ricordiamo che l'atteggiamento di SNAM dimostrato nella costruzione del gasdotto TAP (di cui SNAM è proprietaria del 20%) che ha causato un disastro ambientale denunciato dal Comune di Melendugno, con processo mai finito dal 2019 presso la procura di Lecce e il danno ambientale sulla falda di San Paolo a Tuturano, denunciata dal nostro Movimento No TAP/SNAM di Brindisi e dichiarato dalla stessa regione Puglia (<https://www.consiglio.puglia.it/-/snam-e-opere-brindisi-amati-forse-c-%C3%A8-danno-ambientale-ma-comune-rifiuta-confronto-con-azienda-disponibile-a-opere-compensazione.-continuer%C3%B2-da-solo-%C2%A0>) e dal Comune di Brindisi, si deduce la poca disponibilità di SNAM nei casi di danni ambientali, le cui cause si trascinano ormai da anni, senza nessun effetto sul compimento dell'opera, che va avanti qualsiasi cosa succeda. Poi si vede in via giudiziaria, come dichiarato da SNAM in risposta alle nostre denunce (<https://www.affaritaliani.it/puglia/tap-snam-il-gas-restera-fermo-a-brindisi-fino-al-2028-736989.html>). Pensiamo ai tanti imprevedibili che si possono presentare su un territorio montano e alla scarsa disponibilità di SNAM a implementare le numerose prescrizioni della VIA del 2011 in termini di incidenti ambientali.

Inoltre, la suddivisione della Linea Adriatica in 5 tronconi "indipendenti" secondo SNAM, elude la Direttiva Seveso3 ai fini del rischio di incidente rilevante e della cumulabilità delle dimensioni della linea proprio ai fini di non sottostare alle direttive europee di rischio e normative più stringenti. Come possono i cittadini fidarsi di questa opera nata già al limite della normativa sulla rischiosità di incidente?

7. Criteri di transizione climatica, le bugie sull'idrogeno

A pag. 8 SNAM parla di **Scenari previsionali di supply gas** comprendendo il trasporto di H₂. Ricordiamo che tutta la rete Adriatica finora costruita (tratti Massafra – Sulmona) non sono adeguati per il trasporto dell'idrogeno se non in mix con il metano. Esperimenti in tal senso dichiarati da SNAM sono per un mix al massimo del 5-10 % di H₂ misto a metano. Per cui, anche in una futura espansione della produzione di H₂ verde (se fosse grigio, cioè H₂ ottenuto dal metano, saremmo punto e a capo in termini di transizione energetica), solo tale 10% sperimentato dovrebbe viaggiare nei metanodotti ma misto sempre al 90 % di metano. **Perciò l'H₂ verde trasportato sui nuovi gasdotti appositamente ideati per la decarbonizzazione, è una sporca bugia.**

8.1. La presunta emergenza gas e impegno UE che il nostro Governo ha sottoscritto per la riduzione dei consumi del gas del 7%.

Quel 7 % di riduzione dei consumi firmata qualche mese fa come impegno dal Governo italiano di Draghi in sede UE e considerando comunque il calo dei consumi di gas, tutto l'ulteriore gas prodotto dalle FSRU di Piombino e di Ravenna non sarà pronto nell'emergenza inverno 2022, che non c'è più, ed è un gas molto più caro di quello dei vecchi contratti dei gasdotti e nel 2023 non ci dovrebbe perciò servire come gas in più. **Guardando poi gli ultimi dati MISE sulle importazioni di gas, vediamo addirittura un aumento del 400% del gas esportato dal nostro sistema, cioè un surplus di gas, altro che emergenza. E considerando gli extraprofitti delle società di trasporto e distribuzione del gas dell'ultimo anno, il nuovo gasdotto della Linea Adriatica SNAM sembra solo un'ulteriore occasione di extraprofitti per SNAM e i distributori di gas e che non ci sia nessuna reale emergenza gas o addirittura di trasporto del gas in più dal corridoio sud, come affermato da SNAM.**

8.2 Carattere antiscientifico della decisione, violazione dei principi ambientali del diritto UE, violazione degli artt. 9 e 41 della Costituzione italiana

Com'è noto e acclarato dalla migliore scienza disponibile, il gas di origine fossile non è un ponte, ma un muro per la transizione verso l'uscita dall'emergenza climatica, tanto che il suo impatto sul sistema climatico, considerato appunto il poco tempo a disposizione per porre fine all'emergenza (2021-2040, secondo l'ultimo AR6 dell'IPCCC) risulta ormai analogo a quello del carbone.

Uno studio recente, The New Gas Boom di Global Energy Monitor, evidenzia i rischi dei massicci investimenti previsti per potenziare la produzione e l'utilizzo di carburanti tradizionali, concentrando la sua analisi sulla futura espansione delle infrastrutture dedicate al gas naturale liquefatto (LNG).

Questo significa che la nuova infrastruttura si pone in contrasto non solo con le migliori acquisizioni della scienza ma con l'intero diritto europeo sulla tutela ambientale e climatica in emergenza.

Infatti, con l'iniziativa in oggetto:

- risulta in violazione la Dichiarazione di emergenza climatica della UE, la quale definisce l'emergenza climatica una "minaccia" da eliminare "prima che sia troppo tardi" attraverso "un'azione immediata e ambiziosa per limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C ed evitare una massiccia perdita di biodiversità" e riconosce che si debba agire "in base alla scienza" e nella considerazione di tutti i Report dell'IPCC, i cui risultati sono dichiarati "esautivi sugli effetti dannosi dei cambiamenti climatici";
- risulta in contrasto con il principio di integrazione e quello di non regressione, desumibili dai Trattati europei, nella parte in cui si stabilisce che qualsiasi azione e decisione in materia ambientale, materia di concorrenza ripartita fra Stato e Regioni, si debba sempre e solo mirare al miglioramento della qualità dell'ambiente e della salute e non invece al loro deterioramenti;
- risulta in violazione con il principio DNSH – "Do No Significant Harm", dato che non fornisce alcuna evidenza, scientificamente fondata, accessibile e verificabile, che l'attività promossa miri

alla mitigazione climatica e non rechi danni significativi agli obiettivi ambientali di eco-sostenibilità definiti dalla normativa europea (Regolamenti nn. 2020/852-2021/241-2021/1119;

- ne deriva che anche le attività economiche e di impresa, conseguenti all'iniziativa in oggetto, opereranno in violazione delle c.d. "garanzie minime di salvaguardia", previste come vincolanti dall'art. 18 del Regolamento n. 2020/852;

- di conseguenza, la decisione in oggetto e le attività connesse si porranno in contrasto con l'equazione dell'emergenza climatica, assunta dalla migliore scienza come verifica di sostenibilità e non dannosità della gestione dei tempi di emissione di gas serra rispetto ai tempi termodinamici di destabilizzazione del sistema climatico per la concentrazione sempre dei gas serra (c.d. formula di Lenton et al.);

- sicché l'iniziativa in oggetto risulta antiscientifica, in contrasto con i principi ambientali europei e persino incostituzionale, dato che prescinde dai nuovi obiettivi, vincoli e limiti dettati dai riformati artt. 9 e 41 della Costituzione e dalla Risoluzione ONU, votata anche dall'Italia, che riconosce il diritto umano universale a un ambiente sano.

→ tutte queste considerazioni di origine scientifica e politica non erano note e accreditate nel 2011 quando sono stati approvate le VIA per il gasdotto Foligno Sulmona e la centrale di Sulmona.

Non erano stati ancora neanche firmati gli accordi di Parigi che sono del 2015 sul contenimento della temperatura entro 1.5 gradi e la riduzione delle emissioni di CO₂ del 55% entro il 2030 e lo zero carbon entro il 2050.

La Linea Adriatica SNAM è figlia di un'epoca antecedente della "Rottura dell'Antropocene" ed è completamente anacronistica rispetto agli obiettivi Green della Commissione Europea e dello Stato Italiano oggi.

→ Perciò il progetto del completamento della Linea Adriatica oggi è un progetto da bocciare perché già stranded asset, che non deve ricadere sulle bollette dei cittadini italiani ed europei.

9. Criteri di opportunità "One for One" europei per evitare Stranded Assets.

In questi giorni è in discussione al Parlamento Europeo la regolamentazione "One for One", che, per evitare che investimenti fossili si trasformino in Stranded Assets, cioè opere fossili che saranno inutili visti gli obiettivi al 2030 e 2050 per la riduzione e l'azzeramento delle emissioni di CO₂, e che poi dovranno essere sostenute da investimenti pubblici, si chiede alle aziende fossili come SNAM di aumentare il proprio capitale sociale di 1 euro per ogni euro investito in opere fossili. SNAM e Arera, per i loro intenti firmati sulla decarbonizzazione e a favore dell'ambiente e contro i cambiamenti climatici, dovrebbero sottoscrivere tale impegno e dimostrare la loro reale intenzione green di contrastare i cambiamenti climatici.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici potranno essere pubblicati sul sito web di SNAM o Arera.

Elenco Allegati:

- Copia dei documenti di riconoscimento in corso di validità;

Lecce, 19 gennaio 2023

Gli Osservanti: Rete *Legalità per il Clima*; Campagna *Per il Clima Fuori dal Fossile*; Forum Ambientalista