

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



**PIANO DECENNALE DI SVILUPPO DELLE RETI  
DI TRASPORTO REGIONALE DEL GAS NATURALE  
2021-2030**

TITOLO DELL'ELABORATO  
**PIANO DECENNALE**

Emissione revisione: rev.0

PROPONENTE

**GASDOTTI  
ALPINI**

---

» Responsabile Pianificazione	Firma Ing. Nicola Recchia	Data 25.03.21
----------------------------------	------------------------------	------------------

**GASDOTTI  
ALPINI**

---

» Legale Rappresentante	Firma Sandro Dalla Torre	Data 25.03.21
----------------------------	-----------------------------	------------------

**GASDOTTI  
ALPINI**

---



## INDICE

---

<b>1</b>	<b>INFORMAZIONI GENERALI</b>	<b>4</b>
1.1	Obiettivi generali e specifici del piano	4
1.2	Analisi del contesto sociale, economico, politico ed istituzionale	5
1.3	Analisi della domanda e dell'offerta attuale e futura	8
1.4	Quadro normativo di riferimento	11
<b>2</b>	<b>PIANO DI SVILUPPO DECENNALE</b>	<b>13</b>
2.1	Nuove infrastrutture ed eventuali congestioni	13
2.2	Driver delle decisioni relative agli interventi	13
2.3	Schede tecniche del progetto	14
<b>3</b>	<b>Verifica fluidodinamica dell'infrastruttura</b>	<b>26</b>
3.1	Calcolo portate orarie di picco e scenario di <i>Stress Consumption</i>	26
3.1.1	Aree di nuova metanizzazione	26
3.1.2	Aree già servite dalla rete del gas naturale	27
3.1.3	Consumo di picco complessivo – Verifica sostenibilità scenario <i>Stess Consumption</i>	28
3.2	Casistiche di guasto e scenari di <i>stress disruption</i>	29
3.3	Analisi criticità e congestioni	34
3.4	Blending con l'idrogeno	34
<b>4</b>	<b>Analisi Costi Benefici</b>	<b>35</b>
4.1	Criteri Utilizzati	35
4.2	Overview del piano	35
4.2.1	TR.TN.001 - NUOVA TRATTA TRENTO - VALLELAGHI	36
4.2.1.1	Stima costi dell'intervento	37
4.2.1.2	Cronoprogramma	37

---

<b>4.2.2</b>	<b>TR.TN.002 - NUOVA TRATTA VALLELAGHI - MADRUZZO .....</b>	<b>38</b>
4.2.2.1	Stima costi dell'intervento .....	38
4.2.2.2	Cronoprogramma .....	39
<b>4.2.3</b>	<b>TR.TN.003 - NUOVA TRATTA MADRUZZO - TIONE.....</b>	<b>39</b>
4.2.3.1	Stima costi dell'intervento .....	41
4.2.3.2	Cronoprogramma .....	42
<b>4.2.4</b>	<b>TR.TN.004 - NUOVA TRATTA TIONE-PINZOLO .....</b>	<b>42</b>
4.2.4.1	Stima costi dell'intervento .....	45
4.2.4.2	Cronoprogramma .....	45
<b>4.2.5</b>	<b>TR.TN.005 - NUOVA TRATTA PINZOLO-M. DI CAMPIGLIO .....</b>	<b>46</b>
4.2.5.1	Stima costi dell'intervento .....	47
4.2.5.2	Cronoprogramma .....	48
<b>4.2.6</b>	<b>TR.TN.006 - NUOVA TRATTA MEZZOLOMBARDO – CLES .....</b>	<b>48</b>
4.2.6.1	Stima costi dell'intervento .....	48
4.2.6.2	Cronoprogramma .....	49
<b>4.2.7</b>	<b>TR.TN.007 - NUOVA TRATTA CLES – DIMARO .....</b>	<b>49</b>
4.2.7.1	Stima costi dell'intervento .....	54
4.2.7.2	Cronoprogramma .....	54
<b>4.2.8</b>	<b>TR.TN.008 - NUOVA TRATTA MADRUZZO – ARCO.....</b>	<b>55</b>
4.2.8.1	Stima costi dell'intervento .....	55
4.2.8.2	Cronoprogramma .....	56
<b>4.2.9</b>	<b>TR.TN.009 - NUOVA TRATTA TRENTO – CIVEZZANO.....</b>	<b>56</b>
4.2.9.1	Stima costi dell'intervento .....	56
4.2.9.2	Cronoprogramma .....	57
<b>4.2.10</b>	<b>TR.TN.010 - NUOVA TRATTA DIMARO – M. DI CAMPIGLIO .....</b>	<b>57</b>
4.2.10.1	Stima costi dell'intervento .....	58
4.2.10.2	Cronoprogramma .....	59
<b>4.2.11</b>	<b>TR.TN.011 - NUOVA TRATTA GIOVO - MEZZOLOMBARDO .....</b>	<b>59</b>
4.2.11.1	Stima costi dell'intervento .....	59
4.2.11.2	Cronoprogramma .....	60
<b>4.2.12</b>	<b>Importi e crono programmi relativi alle cabine remi.....</b>	<b>60</b>
4.2.12.1	Stima costo re.mi. TR.TN.A – Trento Vela .....	60
4.2.12.2	Cronoprogramma RE.MI. TR.TN.A – Trento Vela .....	61

4.2.12.3	Stima costo re.mi. tr.tn.B – TIONE .....	61
4.2.12.4	Cronoprogramma RE.MI. TR.TN.B – TIONE .....	61
4.2.12.5	Stima costo re.mi. tr.tn.C – MEZZOLOMBARDO .....	61
4.2.12.6	Cronoprogramma RE.MI. TR.TN.C – MEZZOLOMBARDO .....	62
4.2.12.7	Stima costo re.mi. tr.tn.D – CIVEZZANO .....	62
4.2.12.8	Cronoprogramma RE.MI. TR.TN.D – CIVEZZANO .....	62
4.2.12.9	Stima costo re.mi. tr.tn.E – giovò .....	62
4.2.12.10	Cronoprogramma RE.MI. TR.TN.E – GIOVO .....	63
<b>4.3</b>	<b>Benefici e Costi Totali .....</b>	<b>63</b>
<b>4.3.1</b>	<b>Quantificazione dei benefici totali .....</b>	<b>63</b>
<b>4.3.2</b>	<b>Quantificazione dei costi totali .....</b>	<b>67</b>
4.3.2.1	Costi di investimento .....	67
4.3.2.2	Costi operativi .....	68
4.3.2.3	Costi della distribuzione .....	69
<b>4.3.3</b>	<b>Ulteriori benefici qualitativi .....</b>	<b>70</b>
<b>4.4</b>	<b>Sostenibilità del piano e indicatori di performance (VAN, B/C, PayBack Period) .....</b>	<b>71</b>
<b>4.5</b>	<b>Analisi di sensitività su elementi costitutivi analisi economica .....</b>	<b>73</b>
<b>4.6</b>	<b>Analisi di scenario .....</b>	<b>73</b>
<b>4.7</b>	<b>Potenziali sinergie con la rete di distribuzione esistente .....</b>	<b>74</b>
<b>5</b>	<b>Operazioni di coordinamento con gli altri operatori .....</b>	<b>77</b>
<b>6</b>	<b>STRUTTURA SOCIETARIA - EXTRA OBBLIGHI .....</b>	<b>79</b>
<b>6.1</b>	<b>Compagine societaria, con separata evidenza della struttura dell'azionariato ..</b>	<b>79</b>
<b>6.2</b>	<b>Indicazione di come si presume verrà esercita in futuro l'infrastruttura .....</b>	<b>79</b>
<b>7</b>	<b>Struttura Finanziaria .....</b>	<b>80</b>
<b>7.1</b>	<b>Forme di finanziamento .....</b>	<b>80</b>
<b>8</b>	<b>Riferimenti .....</b>	<b>81</b>

## 1 INFORMAZIONI GENERALI

### 1.1 Obiettivi generali e specifici del piano

Gasdotti Alpini è una Società nata con l'obiettivo di sviluppare infrastrutture regionali di Trasporto gas.

Il presente Piano Decennale (di seguito anche solo "Piano") vuole, quindi, proporre uno sviluppo del servizio che porterà alla metanizzazione della parte occidentale della Provincia di Trento, estendendo la fornitura ad aree attualmente non servite attraverso la realizzazione di nuovi gasdotti, fino a raggiungere un assetto infrastrutturale di poco meno di 170 km entro il 2030, e che garantirà altresì un incremento di resilienza per i territori già metanizzati.

La proposta di sviluppo infrastrutturale esposta in questo Piano giunge a seguito di un'analisi dei fabbisogni energetici attuali della Provincia Autonoma di Trento e del trend evolutivo atteso in termini di consumi, con particolare attenzione alle aree ancora non metanizzate. Questi territori infatti vedono un importante utilizzo di fonti energetiche più inquinanti e/o meno performanti del metano come il GPL, il gasolio e le biomasse (nel caso specifico, legna e cippato).

Per quanto riguarda gli obiettivi, il Piano proposto da Gasdotti Alpini può essere inteso come un unico progetto: gli obiettivi specifici che si intende perseguire con i singoli interventi sono equivalenti agli obiettivi generali ai quali tende il Piano, in cui gli stessi sono inclusi. Di seguito se ne riassumono i principali:

- 1. Metanizzazione dell'area del Trentino occidentale** – la zona occidentale della Provincia di Trento attualmente non dispone di un'infrastruttura per la fornitura di gas naturale. Grazie al Piano proposto da Gasdotti Alpini si andrebbe a colmare questo gap, in coerenza con le esigenze energetiche del territorio, come anche illustrate nel Piano Energetico Ambientale Provinciale 2021-2030 (PEAP) approvato dalla Provincia Autonoma di Trento (PAT);
- 2. Riduzione delle esternalità negative** – la sostituzione delle attuali fonti energetiche con il metano ridurrebbe le emissioni di esternalità negative associate non solo alla CO<sub>2</sub> ma anche di altri componenti come l'anidride solforosa, il diossido di azoto, l'ammoniaca e, soprattutto, le polveri sottili (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub>). Inoltre, l'infrastruttura illustrata nel presente Piano garantisce la possibilità di immettere nella rete il c.d. *green gas* derivato da fonti a basso o nullo impatto ambientale (biogas, biometano): questa possibilità, in via prospettica, andrebbe a ridurre ulteriormente le esternalità negative associate al consumo di energia nel territorio trentino;
- 3. Incremento della sicurezza dell'approvvigionamento** – Il Piano presentato permette di aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento dell'energia attraverso l'utilizzo di una fonte energetica (il gas appunto) più sicura rispetto alle alternative ad oggi presenti nel territorio;
- 4. Ridondanza della rete e continuità dell'approvvigionamento** – il Piano presentato garantisce la ridondanza infrastrutturale, aumentando la resilienza del sistema di Trasporto in tutto il trentino, attraverso la predisposizione di un'infrastruttura capace di gestire situazioni di peak e off-peak anche in situazioni di *stress disruption*. Si rimarca come gli interventi infrastrutturali oggetto del presente Piano andrebbero ad aumentare la potenzialità, la resilienza e la continuità del servizio non solamente nei territori di nuova metanizzazione ma anche nelle aree ad oggi già servite;

5. **Contribuire alla crescita della rete** – il Piano prevede lo sviluppo di un’infrastruttura regionale che andrà ad accrescere la rete di trasporto nazionale e a fornire conseguentemente una maggiore competitività del sistema Italia (e della Provincia Autonoma di Trento in particolare) nei confronti degli attori internazionali;
6. **Efficientamento energetico** – si contribuirebbe al raggiungimento degli obiettivi di efficienza energetica attraverso l’utilizzo di una fonte energetica, il metano, più efficiente e meno inquinante rispetto alle fonti energetiche utilizzate attualmente;
7. **Contribuire alla decarbonizzazione dei consumi** – l’infrastruttura sarà costruita e dimensionata secondo le migliori best practice con lo scopo di essere adatta per il trasporto in miscela (blending) di parte della produzione di idrogeno “verde” che avverrà in Trentino, allo scopo di soddisfare quote del fabbisogno di calore provinciale così come rappresentato negli scenari di decarbonizzazione LC e LC+ del PEAP;
8. **Sviluppo della concorrenza** – il Piano contribuirebbe allo sviluppo del mercato energetico in un’area eterogenea dal punto di vista delle fonti energetiche, offrendo un’ulteriore opportunità all’utenza.

## 1.2 Analisi del contesto sociale, economico, politico ed istituzionale

Secondo i dati della relazione annuale pubblicata dal Ministero dello Sviluppo Economico, nel 2019 la domanda italiana di gas naturale è stata pari a 74,5 miliardi di metri cubi con un incremento del 2,5% rispetto al 2018 pari a 1,8 miliardi di metri cubi in termini assoluti. La domanda di gas è stata coperta per il 7% dalla produzione nazionale e per il rimanente 93% dall’importazione. La produzione nazionale è risultata in riduzione del 10,9%, mentre l’importazione è cresciuta del 4,7%; si è infine registrata un’iniezione netta di gas nei giacimenti di stoccaggio per circa 1,1 miliardi di metri cubi (MISE, 2020).

L’andamento storico evidenzia come la domanda di gas naturale italiana abbia raggiunto il picco, quantificato in 86,3 miliardi di metri cubi, nel 2005. Successivamente, si è registrato un calo della domanda, in concomitanza della crisi economica del 2008, che si è poi stabilizzata negli anni dal 2014 ad oggi ad un livello sempre superiore ai 70 miliardi di metri cubi. Il principale settore di destinazione del gas naturale è quello civile (incluso domestico e terziario) che ad oggi impegna il 40% del volume complessivo di gas, seguito dal settore industriale (SNAM/Terna, documento di descrizione degli scenari 2019). Non trascurabile l’utilizzo del gas naturale nel settore della produzione elettrica.

Anche a livello europeo, l’importazione di gas rappresenta una fetta fondamentale della copertura del fabbisogno energetico raggiungendo il 70% dell’utilizzo complessivo. Come indicato dalla “European Energy Security Strategy” (COM/2014/0330 final), l’importazione raggiungerà i 350 miliardi di metri cubi nel 2025-2030. Le importazioni giungono principalmente dalla Russia, dalla Norvegia e dal Nord Africa.

Inoltre, la domanda di gas giornaliera è sempre più variabile e imprevedibile anche a causa dell’utilizzo non programmabile delle fonti energetiche rinnovabili e del contestuale utilizzo del gas per la produzione elettrica nella gestione delle fasi di picco/ridotta produzione da rinnovabili.

Nella Provincia Autonoma di Trento si osservano numeriche differenti rispetto al contesto italiano, con solo il 70% dei comuni raggiunto dal servizio di Distribuzione del gas, nonostante le condizioni climatiche particolarmente rigide porterebbero a prediligere l’adozione di questa fonte energetica per il riscaldamento e l’uso sanitario. I Comuni sprovvisti di una rete di distribuzione del gas naturale devono quindi soddisfare i propri fabbisogni energetici principalmente attraverso l’utilizzo di gasolio

come fonte alternativa di energia e, per la parte residuale, attraverso l'utilizzo di GPL e di legna. Da sottolineare infatti come l'adozione di impianti elettrici (es. pompe di calore) non risulti conveniente per l'utenza data la condizione climatica e l'effettivo stato di efficienza energetica degli edifici, così come illustrato anche dal PEAP.

L'area attualmente non metanizzata si riferisce principalmente al Trentino occidentale, comprendente la Val di Sole, la Val di Non, le Giudicarie Settentrionali, Interiori ed Esteriori, il Bleggio e la Valle di Ledro.

Questa zona conta circa 40.000 abitanti e, soprattutto, è a forte vocazione turistica, sia estiva che invernale: questa situazione porta ad un importante incremento stagionale della popolazione effettivamente presente sul territorio e al conseguente aumento del fabbisogno energetico. Gasdotti Alpini ritiene che l'assenza di un'infrastruttura energetica di fornitura del gas naturale abbia influito, limitandole, sulle possibilità di sviluppo demografico ed economico di quest'area. Infatti, il reddito medio dei comuni attualmente non metanizzati – il cui territorio è interessato dalle infrastrutture oggetto del presente Piano – è sensibilmente inferiore al reddito medio della provincia di Trento (-14%), come illustrato nel grafico seguente.

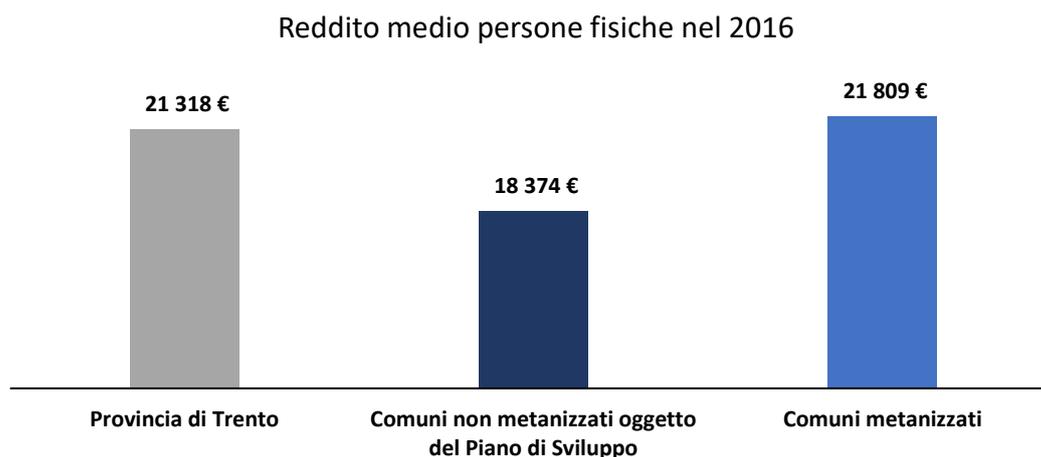


Immagine 1 - Reddito medio imponibile persone fisiche nel 2016 in euro per la provincia di Trento, per i comuni non metanizzati che sono oggetto del presente piano di sviluppo e per i comuni metanizzati della provincia. Fonte: Elaborazione su dati del Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi all'anno d'imposta 2016.

Una delle motivazioni che ha portato a questa limitata estensione dell'infrastruttura di Trasporto gas in Trentino, che è gestita attualmente da due trasportatori, Snam Rete Gas spa e in minima parte Retragas spa, è ragionevolmente da ricondurre alla particolare conformazione del territorio, dove le valli, in cui si concentra la popolazione, sono separate da aree montane disabitate, nonché alla carenza di disponibilità di gas delle reti di trasporto dell'area sudoccidentale (Tione - Arco). Infatti, a differenza della rete di trasporto gestita da SNAM (che si estende lungo la Valle dell'Adige, la Vallagarina e la Valsugana), che dispone e garantisce adeguata capacità, la propaggine che si estende verso Riva del Garda ed Arco manifesta una carenza di disponibilità, così come anche la rete di trasporto gestita da Retragas, che si estende da Storo fino a Tre Ville, nella bassa Valle delle Chiese e nelle basse Giudicarie Centrali. Detta conformazione ad oggi penalizza la parte occidentale/nord-occidentale e, conseguentemente, non permette lo sviluppo infrastrutturale e la conseguente fornitura di gas in quell'area.

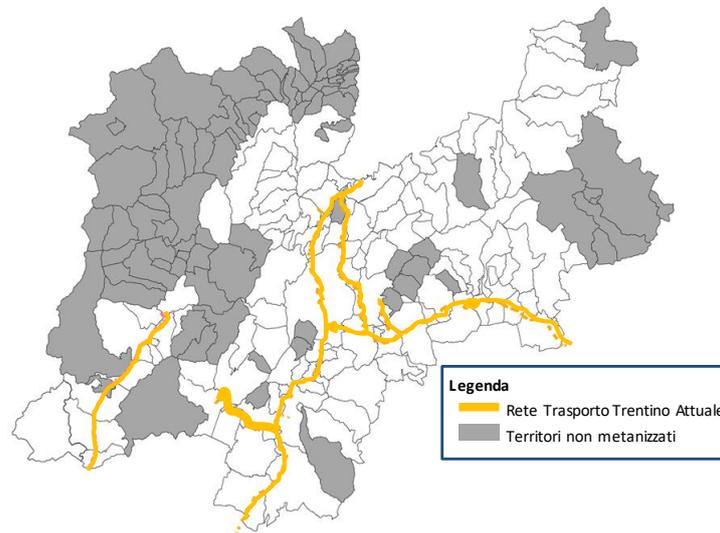


Immagine 2 - Rappresentazione dell'attuale rete di trasporto in Trentino

Date queste premesse, Gasdotti Alpini, attraverso il suo Piano, intende perseguire l'obiettivo di garantire l'approvvigionamento del gas nei comuni non ancora metanizzati, prevedendo la realizzazione di nuove tratte di rete di trasporto che andranno a interconnettersi con la rete già esistente dei due trasportatori attualmente presenti. Il Piano, in particolare, offre una soluzione di continuità e permette il raggiungimento delle aree attualmente non servite con un'adeguata capacità di fornitura derivante dall'anello con la rete della Valle dell'Adige.

Infrastruttura da Piano Gasdotti Alpini

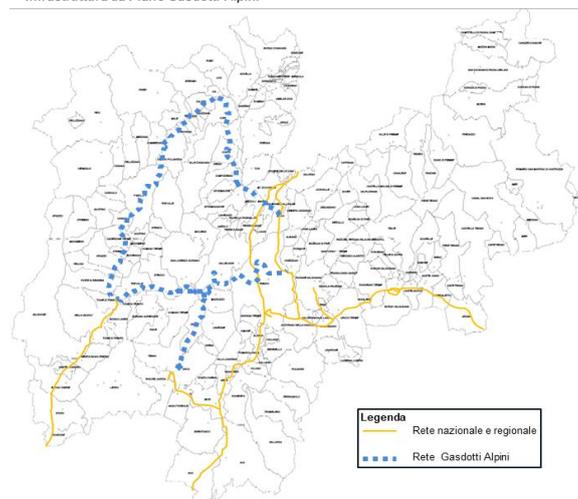


Immagine 3 - Rappresentazione dell'attuale rete trasporto Trentino post Piano

Inoltre, questo Piano si pone quindi in linea con il PNIEC che evidenzia la necessità di una maggiore flessibilità nel reperimento dell'energia dalle varie fonti e un potenziamento dell'infrastruttura

energetica complessiva. Il Piano, focalizzato sulla metanizzazione del Trentino Occidentale, va in questa direzione, contribuendo a una maggiore flessibilità, efficienza energetica e potenziamento della rete.

In conclusione, per quanto riguarda il contesto economico-sociale, si nota la continua crescita del settore turistico (settore che contribuisce all'11% del PIL provinciale) e la sempre maggior attenzione dedicata alle tematiche ambientali, aspetti, questi, che si muovono di pari passo con uno sviluppo delle infrastrutture adeguato a rispondere all'evoluzione del contesto.

Infatti, il Trentino custodisce un patrimonio di valori e di risorse che vanno sviluppate tenendo conto degli aspetti di fragilità ambientale, economica e sociale che derivano dalla particolare conformazione fisica della regione stessa.

Date queste evidenze si sottolinea come il Piano di Gasdotti Alpini vada incontro anche alla volontà della Provincia di sostenere il percorso rivolto a una decarbonizzazione dell'economia, in linea con gli accordi di Parigi e con la Strategia Energetica Nazionale che vede uno sforzo importante verso questa direzione: questo non solo grazie alle ridotte emissioni del gas metano rispetto alle fonti energetiche attualmente utilizzate ma anche in relazione ai potenziali sviluppi dell'utilizzo dell'infrastruttura, come l'immissione dei c.d. *green gas*.

Il Piano Energetico - Ambientale Provinciale 2021-2030, infatti, nella sezione Il capitolo 9 auspica che " [...] l'infrastruttura del trasporto di gas si possa estendere anche nelle aree attualmente non metanizzate per permettere l'implementazione di punti di consegna con immissione in rete di altri gas, quali ad esempio il biometano (gas naturale sintetico) e l'idrogeno verde, considerati vettori di energia prodotta da fonti rinnovabili". A tal proposito si evidenzia come l'assetto infrastrutturale descritto nel presente Piano sia perfettamente coerente con tale impostazione e sia abilitante per l'utilizzo di gas quali il biometano e l'idrogeno.

Infine, Gasdotti Alpini si propone di collaborare con i vari stakeholder per promuovere lo sviluppo energetico sostenibile e alla gestione dei rischi ambientali esplicitando i criteri di intervento utilizzati per lo sviluppo della sua rete (paragrafo 4.1).

### **1.3 Analisi della domanda e dell'offerta attuale e futura**

Gasdotti Alpini, come base della propria analisi, ha individuato i valori di riferimento del fabbisogno energetico annuo per i territori attualmente non metanizzati suddividendo le utenze potenziali in residenziali, alberghiere/terziarie, e industriali in conformità a quanto previsto dalla delibera 468/2018/R/GAS e relativo allegato.<sup>1</sup>

L'analisi dei consumi trova conferma nei dati storici evidenziati dai soggetti pubblici attraverso i PAES comunali e dal Piano Energetico Ambientale Provinciale. Il fabbisogno annuo per tipologia di utenza è rappresentato nella tabella sottostante:

---

<sup>1</sup> Posto che per l'analisi della "domanda di gas" il dato utile e oggetto di studio è costituito dal potenziale numero di soggetti interessati all'utilizzo di gas per uso proprio, si precisa che il termine "Utenze" viene di seguito utilizzato sul piano meramente terminologico e in senso tecnico rispetto alla definizione data dalle disposizioni inerenti al codice di rete del Trasporto, ai sensi delle quali "Utente del Trasporto" è l'utilizzatore del sistema gas (cfr. delibera Arera n. 137/2002).

Tipologia di Utenza	Fabbisogno annuo (kwh/anno)
Residenziale	17.798
Industriale	156.325
Alberghiero	297.742
Terziario	113.532

Tabella 1 - Fabbisogno annuo di gas per tipologia di utenza espresso in kwh/anno

Il fabbisogno annuo per le utenze residenziali è stato calcolato sulla base di dati di letteratura e da valori aggregati acquisiti da distributori locali.

Per quanto riguarda le utenze industriali, si ipotizza che il consumo medio orario sia pari al 70% della portata di picco oraria e che le ore di consumo siano 8 ore al giorno per 220 giorni lavorativi, supponendo quindi, in via prudenziale, un unico turno produttivo. Le utenze alberghiere e terziarie, invece, sono caratterizzate da un profilo di consumo più simile a quello delle utenze residenziali che a quello delle utenze industriali. Di conseguenza, per le utenze alberghiere e terziarie si è supposto un rapporto tra consumo annuo e portata di picco uguale a quello delle utenze residenziali ottenendo così il consumo annuo medio.

Nell'analisi è stato considerato anche il tema dell'efficientamento energetico basato sulle previsioni effettuate dal PNIEC. Si prevede una diminuzione annua dei consumi complessivi nell'ordine di circa l'1% annuo per arrivare alla fine dell'arco di valutazione, nel 2045, a una riduzione cumulata di 14 punti percentuali per quanto riguarda le utenze industriali. Per le utenze residenziali è stata ipotizzata una diminuzione più contenuta, in ordine del 50% rispetto alle utenze industriali, mentre per le utenze alberghiere e terziarie è stata individuata una riduzione del 75% rispetto a quelle industriali. Il fabbisogno annuo di gas è stato quindi proiettato nel tempo utilizzando questi fattori correttivi per l'efficientamento energetico atteso.

L'analisi della domanda aggregata suddivisa per tipologia di utenza, così come indicato nell'allegato della delibera 468/2019/R/Gas è riportata nella tabella seguente:

Località da metanizzare	Utente domestiche	Utenze Alberghiere	Utenze Terziarie	Utenze Industriali	Utenze Potenziali Totali	Fabbisogno totale potenziale @ 2021 (smc/anno)
38	39.485	599	1.073	222	<b>41.379</b>	<b>101.499.813</b>

Sulla base del numero di utenze potenziali, è stata quindi stimata la domanda effettiva, cioè quella derivante dalla curva di acquisizione delle utenze. Per la stima della curva di acquisizione delle utenze, Gasdotti Alpini ha seguito un approccio rigoroso basato sui dati storici del numero di utenze gas ed elettriche, del numero di abitanti e del numero di edifici per comune nel territorio trentino su dati ISTAT osservabili sulle aree attualmente metanizzate. Utilizzando tali dati, sono stati calcolati il tasso storico di penetrazione e il tasso storico di penetrazione in relazione al numero di edifici per comune, ottenendo così le curve di acquisizione per le varie metanizzazioni. Le curve di acquisizione ottenute a

partire dal numero di utenze e a partire dal numero di edifici sono state sostanzialmente identiche in termini di sviluppo sebbene leggermente diverse in termini di magnitudo ( $\pm 2\%$ ).

Per la definizione delle curve di acquisizione Gasdotti Alpini ha fatto riferimento anche ai risultati dello “Studio RSE: Approvvigionamento Energetico della regione Sardegna (anni 2020-2040) ai sensi della del. 335/2019/R/GAS del 30 luglio 2019” che riportavano tassi di adesione più contenuti rispetto a quelli osservabili per l’area trentina.

Tuttavia, in considerazione delle specificità del territorio trentino, caratterizzato prevalentemente da territori in fascia climatica F, si ritiene che le due situazioni non siano perfettamente comparabili: si sono quindi utilizzati i dati relativi alla Sardegna come validazione degli ordini di grandezza ottenuti e come supporto al tuning degli stessi

Questa impostazione, come espresso in precedenza, è confermata anche dalle analisi contenute nel Piano Energetico Ambientale Provinciale della Provincia Autonoma di Trento, che illustra la ridotta efficacia dell’utilizzo di fonti elettriche per il riscaldamento e l’utilizzo sanitario per gli edifici costruiti prima del 2005, che costituiscono la maggioranza delle costruzioni presenti in Trentino: infatti se è ipotizzabile un’ampia diffusione delle pompe di calore nei territori dell’Italia centro-meridionale e nelle isole, ciò non è applicabile per il territorio trentino (Sezione II, Capitolo 4, PEAP).

Partendo da questi dati è stato quindi possibile identificare un modello previsionale per i Comuni di nuova metanizzazione compresi nel Piano di Sviluppo del trasporto, per i quali sono noti il numero degli edifici (e la loro vetustà) e il numero di utenze potenziali (ottenuti da sopralluogo puntuale).

La curva di acquisizione utenze è riportata di seguito: sull’asse delle ascisse è indicato il numero di anni trascorso dalla data di metanizzazione di un determinato territorio (inteso come intervento di Trasporto e conseguente intervento di Distribuzione) e sull’asse delle ordinate è indicata la percentuale di utenze acquisite sul totale delle utenze potenziali.

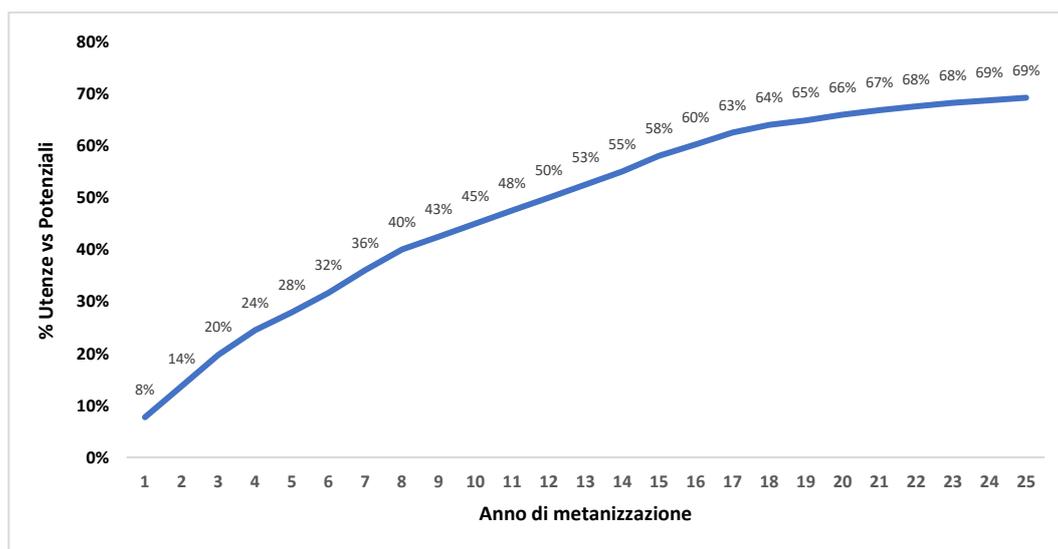


Immagine 4 - percentuale di acquisizione utenze negli anni successivi alla metanizzazione

Come evidenziato dal grafico sopra riportato la previsione di Gasdotti Alpini è sicuramente cautelativa. Inoltre, in via prudenziale, l’impostazione utilizzata parte dalla valutazione delle utenze potenziali as is, che risultano indipendenti dallo sviluppo demografico, economico e immobiliare prospettico. Date

queste premesse, si evidenzia come questa impostazione permetta di arrivare a una stima cautelativa dei benefici.

La curva di acquisizione utilizzata implica che nell'arco dei 25 anni di Piano si allaccino all'infrastruttura di trasporto 27.129 utenze, vale a dire il 66% delle utenze potenziali. In altre parole, si è utilizzato un tasso di adesione di molto inferiore al 100% in modo, tra le altre cose, da considerare implicitamente i possibili effetti di un'elettificazione dei consumi e del mantenimento delle biomasse come fonte energetica. Infatti, un ruolo maggiormente rilevante dell'energia elettrica nel mix energetico, in presenza di un importante piano di efficientamento immobiliare, potrebbe portare alcune utenze a non allacciarsi alla rete di distribuzione del gas, bensì a dotarsi di impianti di riscaldamento a energia elettrica (es. pompe di calore).

La stima di Gasdotti Alpini risulta essere ancora più cautelativa se si considerano le caratteristiche peculiari delle aree di nuova metanizzazione previste nel presente Piano. Infatti, tali località sono caratterizzate da condizioni climatiche particolarmente rigide che richiederebbero quantitativi di energia elettrica molto maggiori rispetto a quelli ipotizzabili in aree cittadine standard. Oltretutto, in tali località è presente una presenza significativa di utenze terziarie, caratterizzate da elevati fabbisogni energetici. Per tutti questi motivi si rimarca come sia difficilmente ipotizzabile un'elettificazione massiva nelle zone considerate.

#### **1.4 Quadro normativo di riferimento**

A livello comunitario, le normative di riferimento in materia sono la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 715/2009 e il regolamento (UE) 2017/1938.

La direttiva reca norme comuni per il mercato interno del gas naturale e prevede, unitamente alle norme nazionali di recepimento, che i gestori dei sistemi di trasporto trasmettano annualmente all'autorità di regolamentazione un piano decennale di sviluppo della rete. Il piano indica le principali infrastrutture di trasporto da costruire o potenziare nell'arco dei dieci anni successivi.

Il regolamento (CE) n. 715/2009 dispone la costituzione di ENTSOG e stabilisce che la stessa adotti ogni due anni un piano di sviluppo della rete decennale a livello europeo basato sui piani di sviluppo nazionali e sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee.

A livello nazionale i principali riferimenti normativi sono il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, la delibera ARERA 351/2016/R/Gas, come sostituita dalla delibera ARERA 468/2018/R/GAS, ai sensi del relativo art. 8.8., nonché le successive delibere 230/2019 e 539/2020.

Il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, recepisce nell'ordinamento legislativo nazionale le norme della direttiva europea 2009/73/EC. Con riferimento al piano di sviluppo decennale, l'articolo 16 così come modificato dall'art. 26 della legge 115 del 29 luglio 2015, dispone che il gestore della rete di trasporto trasmetta annualmente all'ARERA e al MiSE il piano decennale di sviluppo della rete contenente gli interventi necessari per garantire l'adeguatezza del sistema e la sicurezza degli approvvigionamenti, tenendo conto anche dell'economicità degli investimenti e della tutela dell'ambiente.

Il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico n. 65 del 27 febbraio 2013, recante le modalità e i criteri per la redazione del piano è stato abrogato dalla legge 115 del 29 luglio 2015.

La delibera 351/2016/R/Gas ha attuato l'art. 16 del D. Lgs n. 93 del 2011, fornendo disposizioni per la consultazione degli schemi di piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale.

La delibera 468/2018/R ha sostituito la delibera n. 351/2016 e individuato i requisiti minimi informativi che devono essere previsti all'interno di un piano decennale.

La delibera 230/2019/R/Gas ha approvato i criteri applicativi dell'analisi Costi-Benefici degli interventi di sviluppo della rete di trasporto di gas naturale.

La delibera 539/2020/R/Gas ha fornito ulteriori indicazioni per la compilazione dei Piani di Sviluppo relativi all'anno 2021, modificando l'Allegato A della delibera n. 468/2018, e posticipandone la presentazione al 31/03/2021.

## 2 PIANO DI SVILUPPO DECENNALE

### 2.1 Nuove infrastrutture ed eventuali congestioni .

L'infrastruttura individuata nel progetto di Gasdotti Alpini si compone di un totale di 11 tratte per una lunghezza complessiva di poco meno di 170 Km. Si riporta in Immagine 5 una rappresentazione schematica dell'assetto infrastrutturale atteso al 2030.

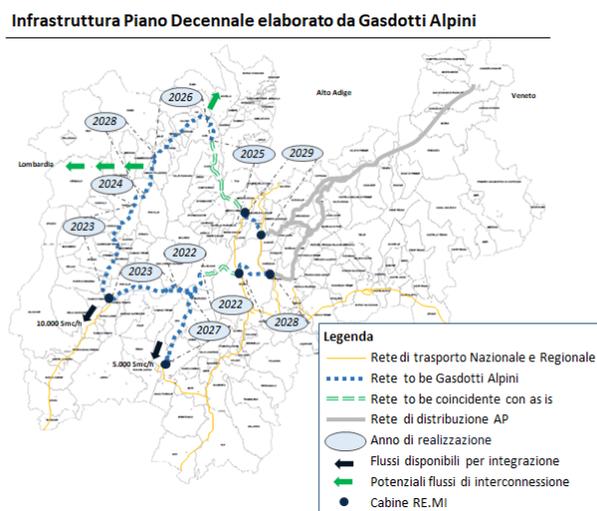


Immagine 5 - Rappresentazione rete trasporto Trentino post Piano

Tale infrastruttura è stata progettata con l'intento di non creare alcuna congestione con lo stato attuale degli impianti presenti.

Inoltre, facendo riferimento a quanto riportato nella delibera Arera n. 539/2020, art. 2, lett. D), quanto al trasportatore Retragas spa e agli ivi indicati: "singoli tratti della dorsale nell'Alta Valle Giudicarie "Tione-Pinzolo/Carisolo", "Tione-Comano", "Pinzolo-Campiglio", "Campiglio-Folgarida"; risulta che il Piano Decennale di Retragas non abbia ricevuto una valutazione positiva da parte di Arera e, comunque, i tratti non si configurano quale congestione allo stato prevista (in proposito, si veda anche il successivo paragrafo 5).

### 2.2 Driver delle decisioni relative agli interventi

La scelta delle dimensioni e delle caratteristiche dell'infrastruttura è supportata da una serie di analisi riguardanti la modellazione fluidodinamica della rete volte ad individuare l'impianto che possa rispondere al meglio ai fabbisogni rilevati nella zona. Il territorio, infatti, per via della sua esposizione a temperature particolarmente rigide per almeno 3 mesi all'anno, costringe il trasportatore a dotarsi di un impianto flessibile agli scostamenti della domanda e in grado di reggere i picchi di consumo tipicamente invernali derivanti sia dalle utenze domestiche che dalle utenze alberghiere che vedono da dicembre a febbraio l'apice delle presenze turistiche.

L'iter di progettazione ha visto numerosi sopralluoghi in tutte le aree interessate dal Piano con lo scopo di individuare i migliori tracciati possibili e di valutare la loro idoneità tenuto conto delle caratteristiche proprie dell'infrastruttura che si andrà a realizzare. Ciascun tracciato è stato individuato con l'obiettivo di garantire la sicurezza per la collettività, di salvaguardare il più possibile il paesaggio e al contempo

di ottenere uno sviluppo infrastrutturale quanto più efficiente possibile. L'analisi ingegneristica è stata resa particolarmente sfidante dalle caratteristiche morfologiche del Trentino che hanno influenzato in maniera rilevante la proposta definitiva dei tracciati dell'infrastruttura.

Con queste premesse, Gasdotti Alpini ha portato avanti il suo percorso di programmazione nel rispetto dei vincoli ambientali e civili presenti.

### **2.3 Schede tecniche del progetto**

Di seguito vengono rappresentate le schede tecniche riguardanti le reti che compongono il progetto. I costi indicati nelle schede sono tutti al netto della contingency. Per ulteriori dettagli si rimanda alle schede tecniche presenti nell'allegato TR.TN.F.T.311.010-020.0 SchedeIntervento.

• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.001 DA TRENTO A VALLELAGHI**



## TR.TN.001 – TRATTA TRENTO – VALLELAGHI

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**  
Territorio della Val d'Adige

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Nessuna

**Categoria principale intervento**  
Nuovo sviluppo di rete per avvicinamento ad aree non metanizzate

**Codice Tratta**  
TR.TN.001

**Denominazione Tratta**  
TRENTO – VALLELAGHI

**Obiettivo generale**  
Intervento propedeutico alle nuove metanizzazioni

**Obiettivo specifico**  
Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**  
PdR: 1 a Trento loc. Vela con Snam Rete Gas (Nuova RE.MI.)  
Direzione: Entrata  
Incremento capacità: 840.000 Smc/gg

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato  
**Data entrata in esercizio prevista:** 2022  
**Costo dell'opera:** 4.927.516 €  
**Data avvio iter autorizzativo**  
01/10/2021  
**Data inizio lavori**  
01/02/2022  
**Data fine lavori**  
02/10/2022

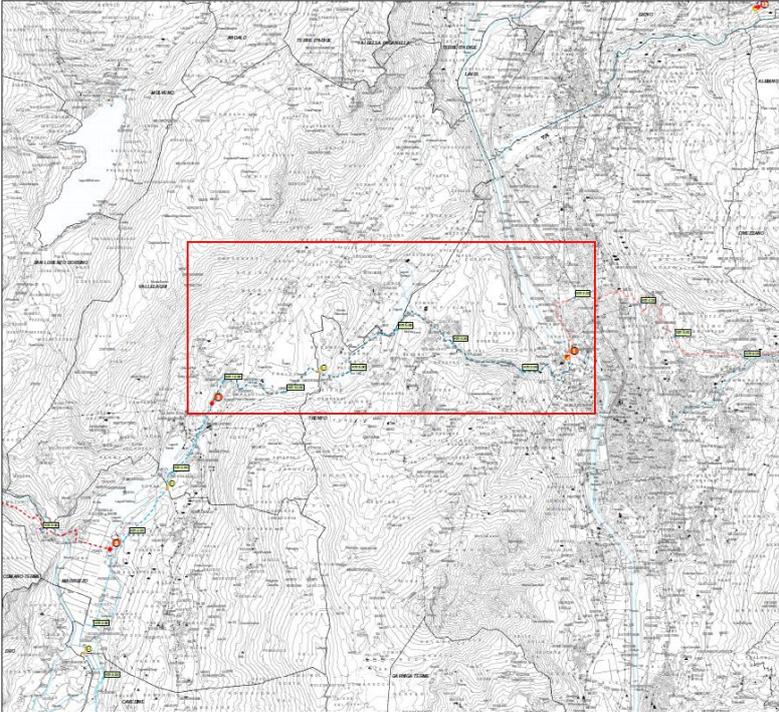
### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 12,648 km  
**DN:** 300  
**Specie:** III specie – Acciaio  
**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g  
**Pressione min/max:** 5-12 bar  
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h  
**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare nuova domanda; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.002 DA VALLELAGHI A MADRUZZO**



## TR.TN.002 – TRATTA VALLELAGHI – MADRUZZO

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**

Comunità della valle dei Laghi

**Presenza di altre reti di trasporto**

Nessuna

**Categoria principale intervento**

Nuovo sviluppo di rete per avvicinamento ad aree non metanizzate

**Codice Tratta**

TR.TN.002

**Denominazione Tratta**

VALLELAGHI – MADRUZZO

**Obiettivo generale**

Intervento propedeutico alle nuove metanizzazioni

**Obiettivo specifico**

Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**

Nessuno

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2022

**Costo dell'opera:** 2.021.375 €

**Data avvio iter autorizzativo**

04/03/2022

**Data inizio lavori**

04/07/2022

**Data fine lavori**

20/10/2022

### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 4,568 km

**DN:** 400

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

**Pressione min/max:** 5-12 bar

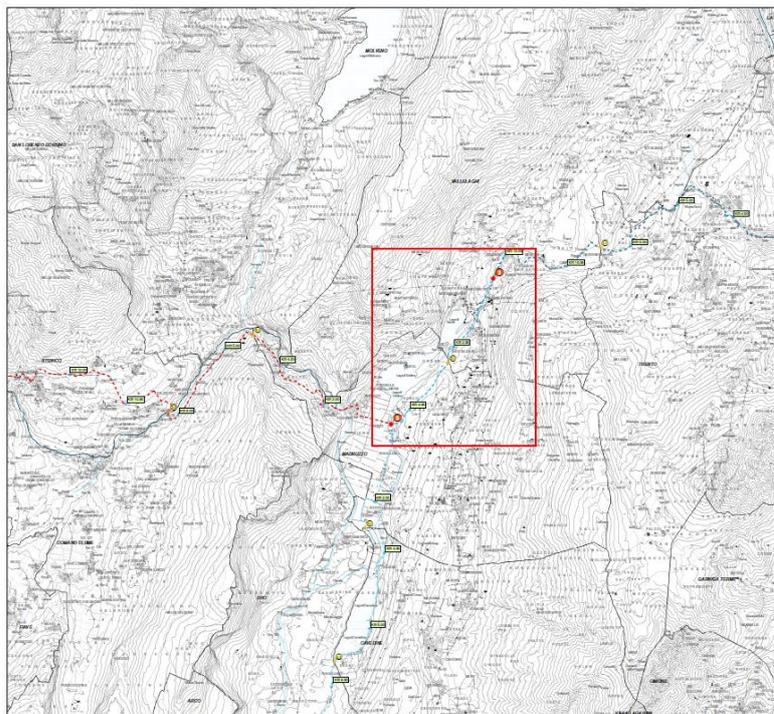
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare nuova domanda; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**



• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.003 DA MADRUZZO A TIONE**



## TR.TN.003 – TRATTA MADRUZZO – TIONE

**INFORMAZIONI GENERALI**

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità delle Giudicarie

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Retragas a Tione

**Categoria principale intervento**  
Nuovo sviluppo di rete in aree non metanizzate

**Codice Tratta**  
TR.TN.003

**Denominazione Tratta**  
MADRUZZO - TIONE

**Obiettivo generale**  
Sicurezza dell'approvvigionamento, qualità del servizio

**Obiettivo specifico**  
Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**  
PdR: 1 a Tione con Retragas (Nuova RE.Mi.)  
Direzione: Uscita  
Incremento capacità: 240.000 smc/gg

**STATO DEL PROGETTO**

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2023

**Costo dell'opera:** 11.190.890 €

**Data avvio iter autorizzativo**  
08/04/2022

**Data inizio lavori**  
20/09/2022

**Data fine lavori**  
04/11/2023

**DATI TECNICI**

**Estensione rete:** 25,078 km

**DN:** 400

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

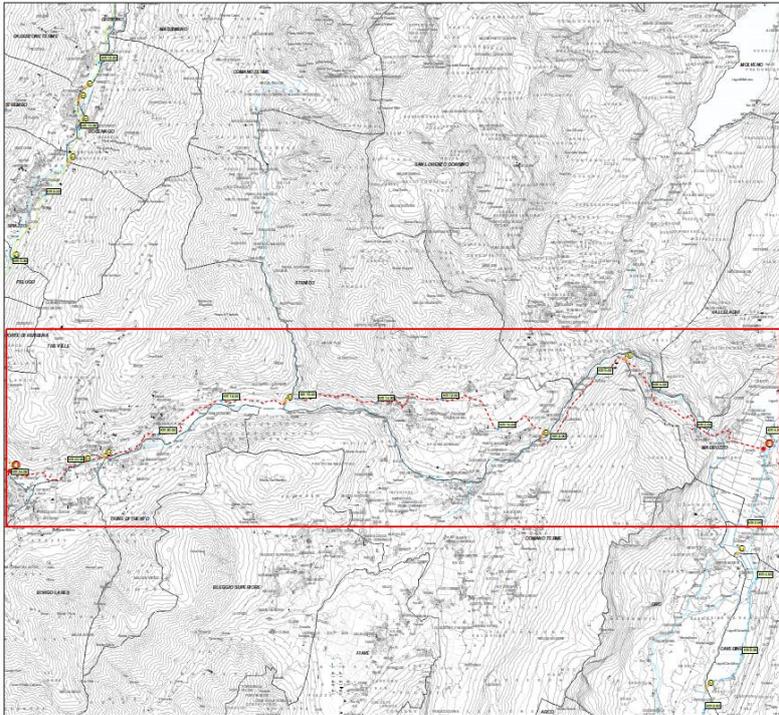
**Pressione min/max:** 5-12 bar

**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

**BENEFICI DEL PROGETTO**  
Soddisfare domanda energetica attuale e futura; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





- **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.004 DA TIONE A PINZOLO**



## TR.TN.004 – TRATTA TIONE – PINZOLO

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**

Comunità delle Giudicarie

**Presenza di altre reti di trasporto**

Retragas a Tione

**Categoria principale intervento**

Nuovo sviluppo di rete in aree non metanizzate

**Codice Tratta**

TR.TN.004

**Denominazione Tratta**

TIONE - PINZOLO

**Obiettivo generale**

Sicurezza dell'approvvigionamento, qualità del servizio

**Obiettivo specifico**

Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**

PdR: 1 a Tione con Retragas (Nuova RE.MI.)

Direzione: Uscita

Incremento capacità: 240.000 smc/gg

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2023

**Costo dell'opera:** 7.641.721 €

**Data avvio iter autorizzativo**

15/04/2022

**Data inizio lavori**

21/08/2022

**Data fine lavori**

26/10/2023

### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 17,299 km

**DN:** 400

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

**Pressione min/max:** 5-12 bar

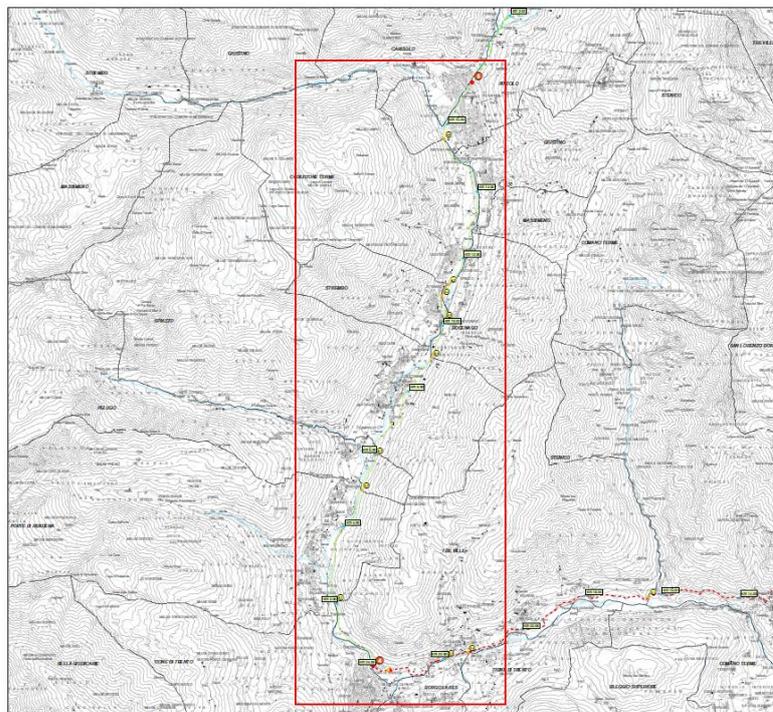
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare domanda energetica attuale e futura; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettive.

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**



- **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.005 DA PINZOLO A M. CAMPIGLIO**



## TR.TN.005 – TRATTA PINZOLO – M. CAMPIGLIO

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità delle Giudicarie

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Nessuna

**Categoria principale intervento**  
Nuovo sviluppo di rete in aree non metanizzate

**Codice Tratta**  
TR.TN.005

**Denominazione Tratta**  
PINZOLO – M. CAMPIGLIO

**Obiettivo generale**  
Sicurezza dell'approvvigionamento, qualità del servizio

**Obiettivo specifico**  
Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**  
Nessuno

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2024

**Costo dell'opera:** 5.205.038 €

**Data avvio iter autorizzativo**  
17/03/2023

**Data inizio lavori**  
28/07/2023

**Data fine lavori**  
31/10/2024

### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 12,711 km

**DN:** 400

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

**Pressione min/max:** 5-12 bar

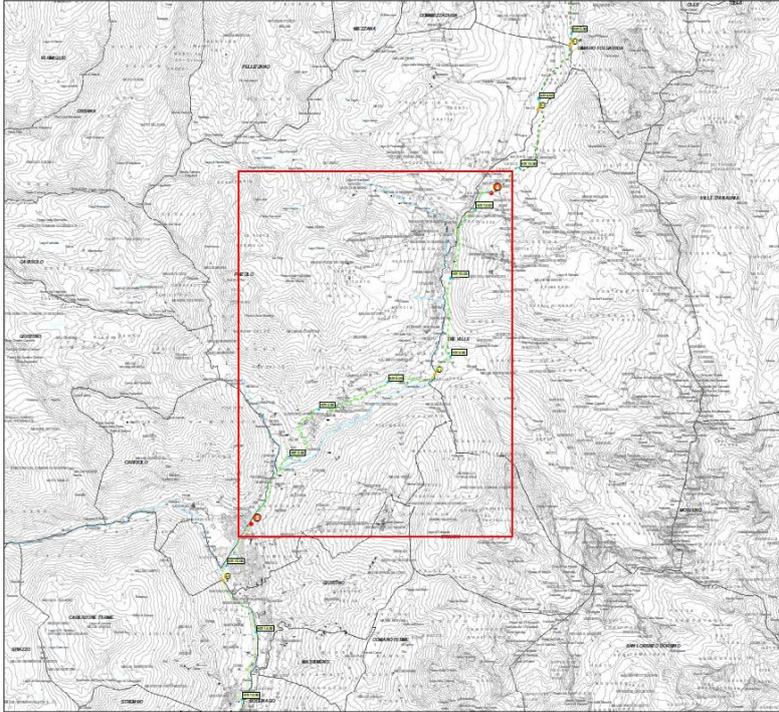
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare domanda energetica attuale e futura; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche.

Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021





• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.006 DA MEZZOLOMBARDO A CLES**



## TR.TN.006 – TRATTA MEZZOLOMBARDO – CLES

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità della Paganella – Comunità della Valle di Sole

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Snam a Mezzolombardo

**Categoria principale intervento**  
Nuovo sviluppo di rete per avvicinamento ad aree non metanizzate

**Codice Tratta**  
TR.TN.006

**Denominazione Tratta**  
MEZZOLOMBARDO - CLES

**Obiettivo generale**  
Intervento propedeutico alle nuove metanizzazioni

**Obiettivo specifico**  
Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**  
PdR: 1 a Mezzolombardo con Snam Rete Gas (Nuova RE.MI.)  
Direzione: Uscita  
Incremento capacità: 556.800 smc/gg

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato  
**Data entrata in esercizio prevista:** 2025  
**Costo dell'opera:** 8.025.585 €  
**Data avvio iter autorizzativo**  
13/09/2024  
**Data inizio lavori**  
31/10/2024  
**Data fine lavori**  
17/11/2025

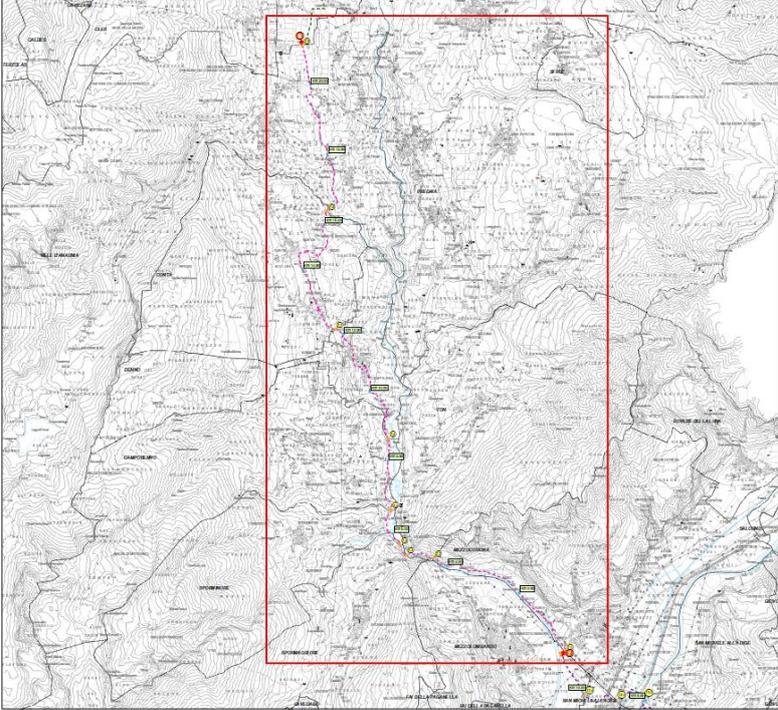
### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 20,727 km  
**DN:** 300  
**Specie:** III specie – Acciaio  
**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g  
**Pressione min/max:** 5-12 bar  
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h  
**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare domanda energetica attuale e futura; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche.

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





- **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.007 DA CLES A DIMARO**



## TR.TN.007 – TRATTA CLES – DIMARO

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità della Valle di Sole

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Nessuna

**Categoria principale intervento**  
Nuovo sviluppo di rete in aree non metanizzate

**Codice Tratta**  
TR.TN.007

**Denominazione Tratta**  
CLES - DIMARO

**Obiettivo generale**  
Sicurezza dell'approvvigionamento, qualità del servizio, metanizzazione di aree non servite e soddisfacimento di nuova domanda

**Obiettivo specifico**  
Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**  
Nessuno

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2026

**Costo dell'opera:** 9.312.374 €

**Data avvio iter autorizzativo**  
04/07/2025

**Data inizio lavori**  
17/11/2025

**Data fine lavori**  
01/12/2026

### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 21,922 km

**DN:** 400

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

**Pressione min/max:** 5-12 bar

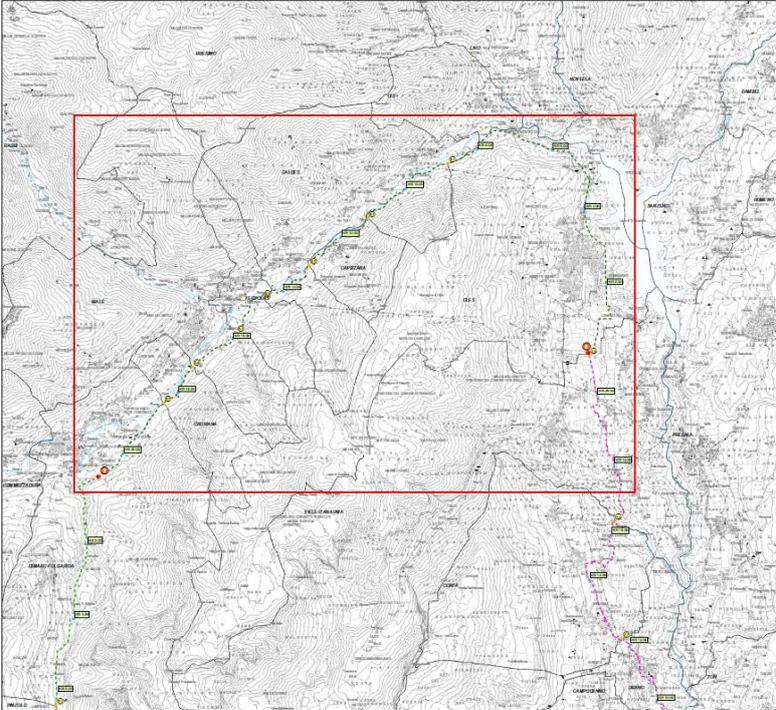
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare domanda energetica attuale e futura; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





- **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.008 DA MADRUZZO A ARCO**



## TR.TN.008 – TRATTA MADRUZZO – ARCO

**INFORMAZIONI GENERALI**

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità della Valle dei Laghi

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Snam ad Arco

**Categoria principale intervento**  
Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio

**Codice Tratta**  
TR.TN.008

**Denominazione Tratta**  
MADRUZZO - ARCO

**Obiettivo generale**  
Qualità del servizio

**Obiettivo specifico**  
Ridondanza del metanodotto

**Incremento capacità di trasporto**  
Nessuno

**STATO DEL PROGETTO**

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2027

**Costo dell'opera:** 8.058.659 €

**Data avvio iter autorizzativo**  
31/05/2026

**Data inizio lavori**  
02/10/2026

**Data fine lavori**  
28/11/2027

**DATI TECNICI**

**Estensione rete:** 20,704 km

**DN:** 300

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

**Pressione min/max:** 5-12 bar

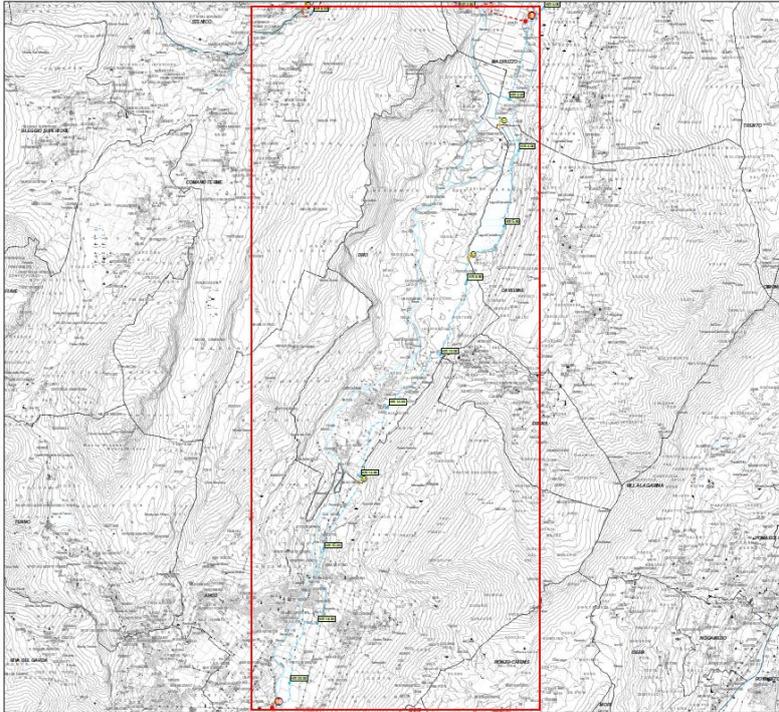
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

**BENEFICI DEL PROGETTO**

Soddisfare nuova domanda; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche.

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.009 DA TRENTO A CIVEZZANO**



## TR.TN.009 – TRATTA TRENTO – CIVEZZANO

**INFORMAZIONI GENERALI**

**Localizzazione dell'intervento**  
Territorio della Val d'Adige

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Snam a Trento

**Categoria principale intervento**  
Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio

**Codice Tratta**  
TR.TN.009

**Denominazione Tratta**  
TRENTO - CIVEZZANO

**Obiettivo generale**  
Qualità del servizio

**Obiettivo specifico**  
Ridondanza del metanodotto

**Incremento capacità di trasporto**  
PdR: 1 a Civezzano con Snam Rete Gas (Nuova RE.MI.)  
Direzione: Entrata  
Incremento capacità: 360.000 smc/gg

**STATO DEL PROGETTO**

**Fase del progetto:** Pianificato

**Data entrata in esercizio prevista:** 2028

**Costo dell'opera:** 4.575.345 €

**Data avvio iter autorizzativo**  
16/07/2027

**Data inizio lavori**  
28/11/2027

**Data fine lavori**  
17/09/2028

**DATI TECNICI**

**Estensione rete:** 10,929 km

**DN:** 300

**Specie:** III specie – Acciaio

**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g

**Pressione min/max:** 5-12 bar

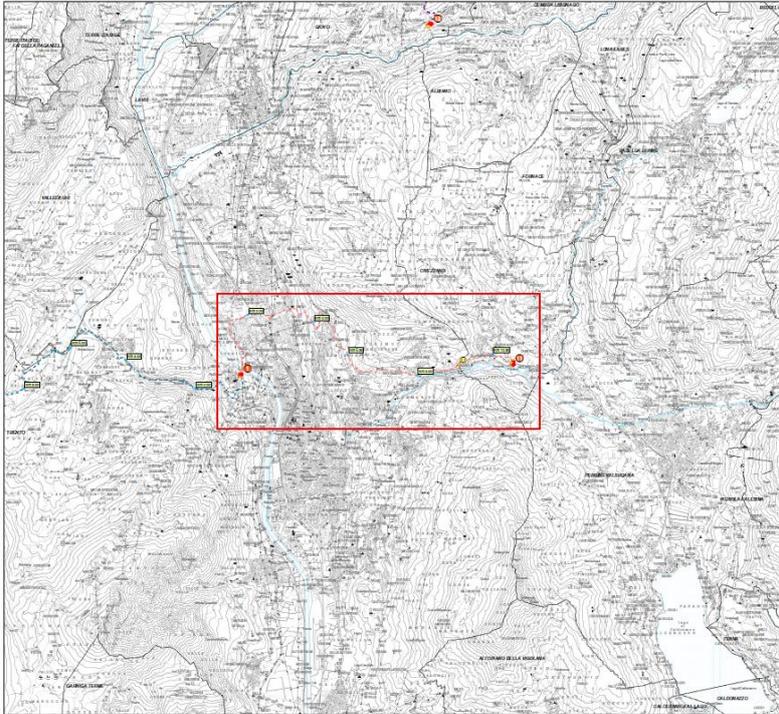
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h

**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

**BENEFICI DEL PROGETTO**

Soddisfare nuova domanda; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche.

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.010 DA DIMARO A M. CAMPIGLIO**



## TR.TN.010 – TRATTA DIMARO – M. CAMPIGLIO

### INFORMAZIONI GENERALI

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità della Valle di Sole - Comunità delle Giudicarie

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Nessuna

**Categoria principale intervento**  
Nuovo sviluppo dei rete in aree non metanizzate

**Codice Tratta**  
TR.TN.010

**Denominazione Tratta**  
DIMARO – M. CAMPIGLIO

**Obiettivo generale**  
Sicurezza dell'approvvigionamento, qualità del servizio, metanizzazione di aree non servite e soddisfacimento di nuova domanda, sostenibilità ambientali

**Obiettivo specifico**  
Soddisfacimento di nuova domanda in nuove aree, promozione del fuel switching di combustibili più inquinanti, riduzione emissioni di CO<sub>2</sub>, riduzione emissioni di altri inquinanti

**Incremento capacità di trasporto**  
Nessuno

### STATO DEL PROGETTO

**Fase del progetto:** Pianificato  
**Data entrata in esercizio prevista:** 2028  
**Costo dell'opera:** 3.954.377 €  
**Data avvio iter autorizzativo**  
23/07/2027  
**Data inizio lavori**  
28/11/2027  
**Data fine lavori**  
05/09/2028

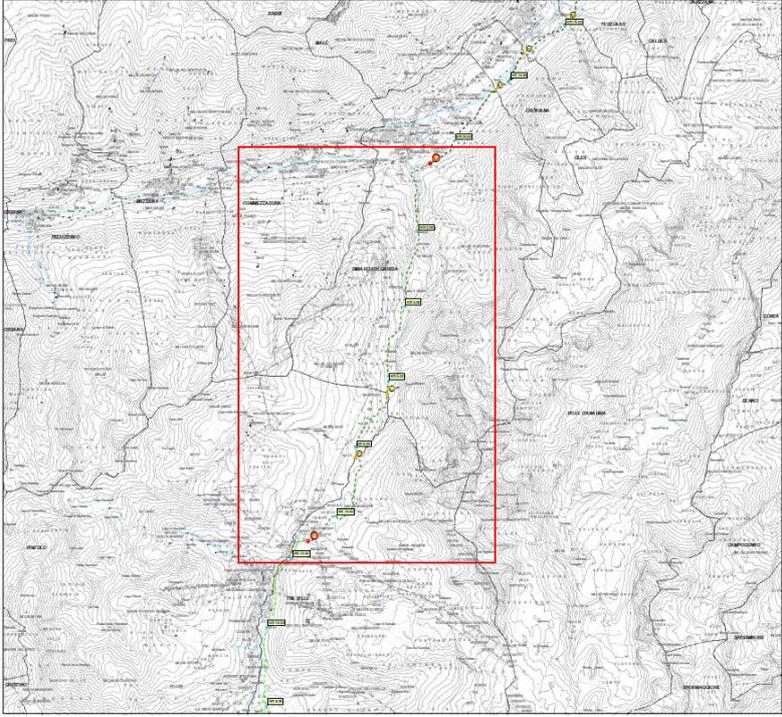
### DATI TECNICI

**Estensione rete:** 11,491 km  
**DN:** 400  
**Specie:** III specie – Acciaio  
**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g  
**Pressione min/max:** 5-12 bar  
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h  
**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

### BENEFICI DEL PROGETTO

Soddisfare domanda energetica attuale e futura; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche

Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021





• **COSTRUZIONE NUOVA TRATTA TR.TN.011 DA GIOVO A MEZZOLOMBARDO**



## TR.TN.011 – GIOVO – MEZZOLOMBARDO

**INFORMAZIONI GENERALI**

**Localizzazione dell'intervento**  
Comunità della Valle Di Cembra - Comunità della Paganella

**Presenza di altre reti di trasporto**  
Snam a Giovo e Mezzolombardo

**Categoria principale intervento**  
Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio

**Codice Tratta**  
TR.TN.011

**Denominazione Tratta**  
GIOVO – MEZZOLOMBARDO

**Obiettivo generale**  
Qualità del servizio

**Obiettivo specifico**  
Ridondanza del metanodotto, controalimentazione in caso di emergenza

**Incremento capacità di trasporto**  
PdR: 1 a Giovo con Snam Rete Gas + 1 a Mezzolombardo con Snam Rete Gas (Nuove RE.MI.)  
Direzione: Entrata  
Incremento capacità: 720.000 + 544.800 smc/gg

**STATO DEL PROGETTO**

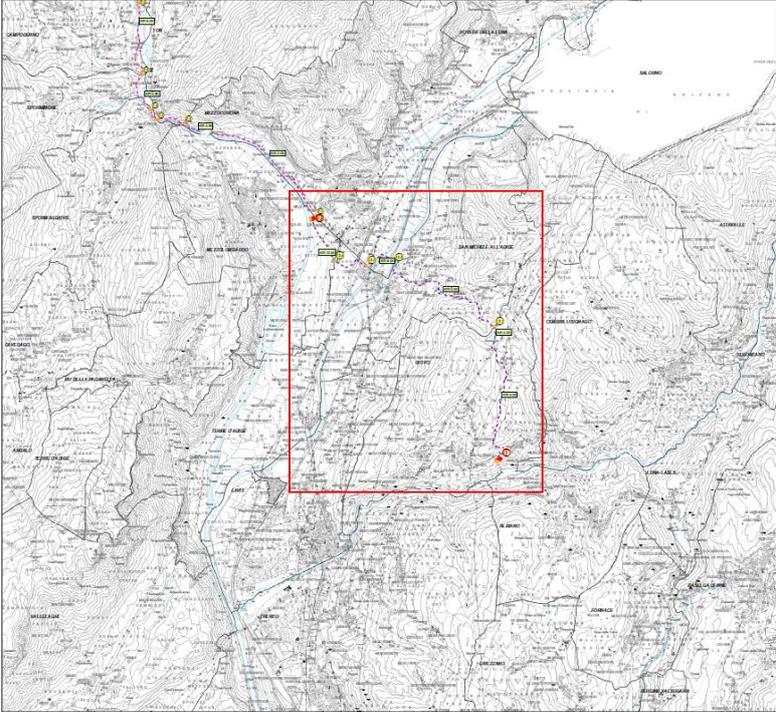
**Fase del progetto:** Pianificato  
**Data entrata in esercizio prevista:** 2029  
**Costo dell'opera:** 3.811.204 €  
**Data avvio iter autorizzativo**  
05/05/2028  
**Data inizio lavori**  
05/09/2028  
**Data fine lavori**  
14/09/2029

**DATI TECNICI**

**Estensione rete:** 10,813 km  
**DN:** 400  
**Specie:** III specie – Acciaio  
**Capacità di trasporto dell'intera rete:** 2.476.800 Smc/g  
**Pressione min/max:** 5-12 bar  
**Portata massima dell'intera rete:** 103.200 Smc/h  
**Portata minima dell'intera rete:** 27.780 Smc/h

**BENEFICI DEL PROGETTO**  
Soddisfare nuova domanda; garantire continuità e sicurezza alle utenze esistenti e prospettiche.

**Pianificato per la prima volta nel Piano del 2021**





### 3 VERIFICA FLUIDODINAMICA DELL'INFRASTRUTTURA

Per valutare la sostenibilità tecnica del progetto proposto, Gasdotti Alpini ha verificato l'assetto infrastrutturale attraverso un modello fluidodinamico volto a simulare le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura, sia in condizioni di normale funzionamento che in condizioni di stress.

In particolare, sono stati analizzati gli scenari di consumo di picco derivanti da condizioni di climatica eccezionale (*stress consumption*) e gli scenari di parzializzazione/fuori servizio della rete (*stress disruption*). Questo approccio, illustrato nel presente capitolo, permette di tenere in considerazione tutte le casistiche di esercizio statisticamente rilevanti.

I risultati confermano la sostenibilità tecnica del progetto proposto da Gasdotti Alpini, con la garanzia della continuità del servizio in tutte le casistiche di esercizio statisticamente rilevanti.

Inoltre, si segnala il rimando all'allegato TR.TN.F.R.110.010.0\_Relazione fluidodinamica per una trattazione più di dettaglio del tema in oggetto.

#### 3.1 Calcolo portate orarie di picco e scenario di *Stress Consumption*

Il metodo di calcolo delle portate orarie di picco varia in funzione se il Comune oggetto di analisi ricade in aree di nuova metanizzazione, oppure in aree già servite dalla rete del gas naturale gestita da Novareti Spa.

##### 3.1.1 Aree di nuova metanizzazione

La stima delle portate orarie di picco viene definita in funzione delle tipologie di utenze: domestiche, piccole attività artigianali e commerciali, utenze energivore del settore industriale o terziario.

Le portate di picco caratteristiche delle utenze domestiche, residenziali e non residenziali, sono state calcolate a partire dai dati storici medi aggregati per tipologia d'uso del gas forniti da distributori locali.

La portata di picco dell'**utenza di tipo domestica** del nuovo Comune da servire viene assunta pari al 90° percentile superiore dei valori di picco per uso domestico noti per i Comuni già metanizzati, raggruppati per Comunità di Valle, calcolati per un tempo di ritorno di 60 anni, pari alla vita utile dell'infrastruttura. Si identifica la Comunità di Valle più affine al Comune di nuova metanizzazione tramite il confronto diretto dei Gradi Giorno (GG). L'iter di calcolo sviluppato per determinare la portata di picco dell'utenza domestica dei Comuni già metanizzati viene mostrato nel paragrafo seguente.

Per le **piccole attività artigianali e commerciali** (negozi, alimentari, uffici, bar), la portata di picco oraria varia da 1,5 a 3 Smc/h/cad, in funzione della dimensione dell'area dell'immobile utilizzato, così come ricavato dal censimento ISTAT.

Per definire i consumi orari medi e di picco delle **utenze energivore** del settore industriale e produttivo, commerciale, direzionale/terziario, turistico/ricettivo e delle strutture pubbliche è stata condotta una campagna di sopralluoghi per effettuare un censimento delle potenzialità massime delle apparecchiature installate presso le strutture in oggetto, le quali sono state identificate dapprima tramite analisi desk su strumenti ArcMap e StreetView. In sede di sopralluogo sono stati censiti anche i dati di consumo medio annuo.

Ove non è stato possibile reperire i dati di targa degli utilizzatori, si sono ipotizzati dei valori rappresentativi desunti da un'analisi comparativa su strutture con analoga tipologia d'uso, già allacciate alla rete del gas naturale in altri comuni già metanizzati.

### 3.1.2 Aree già servite dalla rete del gas naturale

Gasdotti Alpini ha sviluppato un'analisi statistica per prevedere la portata di picco da utilizzare nelle simulazioni fluidodinamiche, con l'obiettivo di quantificare i prelievi che si realizzerrebbero ai punti di riconsegna ad uso domestico, in presenza di una condizione termica particolarmente fredda. Gli studi di letteratura dimostrano infatti una stretta correlazione tra la portata di gas prelevata dalle utenze domestiche e le temperature minime diurne registrate nel periodo corrispondente.

Si è pertanto condotta un'analisi statistica dei consumi totali annui noti, suddivisi per comune, e delle portate orarie erogate dalle cabine RE.MI. degli impianti di distribuzione ARERA di Trento e Denno, concentrando l'attenzione sui prelievi di picco giornalieri registrati durante le ultime stagioni termiche. I dati sono stati poi correlati alle temperature minime registrate nei periodi corrispondenti dalla stazione meteorologica di riferimento (fonte: MeteoTrentino-PAT), definendo una funzione diretta tra Portata e Temperatura.

Successivamente, è stata sviluppata un'analisi statistica delle temperature minime annuali storiche registrate dalle stazioni meteorologiche, per stimare l'evento meteorologico estremo che può verificarsi nel tempo di ritorno di 60 anni (vita utile dell'infrastruttura).

Infine, le portate orarie erogate dalle cabine RE.MI. di Trento e Denno sono state sottoposte ad analisi di correlazione multivariata, che ha portato alla determinazione di un raffinato modello di previsione delle portate di picco.

In ragione della numerosità e tipologia di PDR esistenti per comune, la portata di picco a scala d'impianto è stata ripartita in portate di picco comunali e, poi, nella portata di picco per la singola utenza domestica. I valori di portata di picco domestico comunale sono stati raggruppati per le varie Comunità di Valle di appartenenza, per poi calcolare il 90esimo percentile.

La portata di picco oraria per utenza domestica tipologica varia da 0,7 a 1,1 Smc/h/cad, in base al Comune o alla Comunità di Valle di riferimento.

La portata di picco utilizzata nelle verifiche fluidodinamiche considera il contributo delle utenze attualmente presenti nelle aree già servite dalla rete del gas naturale nelle condizioni estreme di accadimento del fenomeno con un tempo di ritorno di 60 anni, ma anche il contributo aggiuntivo derivante dall'incremento delle utenze potenziali civili, nonché le nuove utenze stimate per le nuove estensioni di rete in frazioni di comuni già metanizzati e in comuni limitrofi.

Come descritto quindi, la modellazione fluidodinamica copre i fabbisogni delle portate di picco dei Comuni già metanizzati e le portate di picco dei Comuni ad oggi non serviti dalla rete di distribuzione del gas naturale, ma interessati dal Presente piano di Sviluppo.

Oltre a questi contributi, sono stati considerati altri due importanti fabbisogni aggiuntivi, uno per Arco e uno per le Valli Giudicarie che si estendono da Tione verso il confine regionale con la Lombardia, per garantire un dimensionamento dell'infrastruttura che sappia contro-alimentare due situazioni

esistenti sul territorio trentino che, ad oggi, non hanno grosse capacità residue di trasporto e/o distribuzione del gas naturale.

In particolar modo, i fabbisogni aggiuntivi considerati sono:

- 5.000 Smc/h per Arco
- 10.000 Smc/h per Tione, per contro-alimentare la parte bassa della Val Giudicarie.

La rete è stata dimensionata in modo da garantire sempre le due portate di picco aggiuntive ad Arco e Tione: non solo in condizioni di normale funzionamento, ma anche in condizioni di emergenza. Questa assunzione rispetta la continuità di servizio e migliora la sicurezza di esercizio degli asset perché aumenta il sistema di ridondanza d'alimentazione.

### 3.1.3 Consumo di picco complessivo – Verifica sostenibilità scenario *Stess Consumption*

Nell'immagine seguente sono riportate le portate di picco utilizzate nelle simulazioni fluidodinamiche, distribuite per dislocazione geografica della tratta.

Complessivamente, le utenze potenziali coinvolte ammontano a 84.318, con una portata di picco complessiva di 88.098 Smc/h ed un consumo annuo totale di 207,8 milioni di Smc/anno.

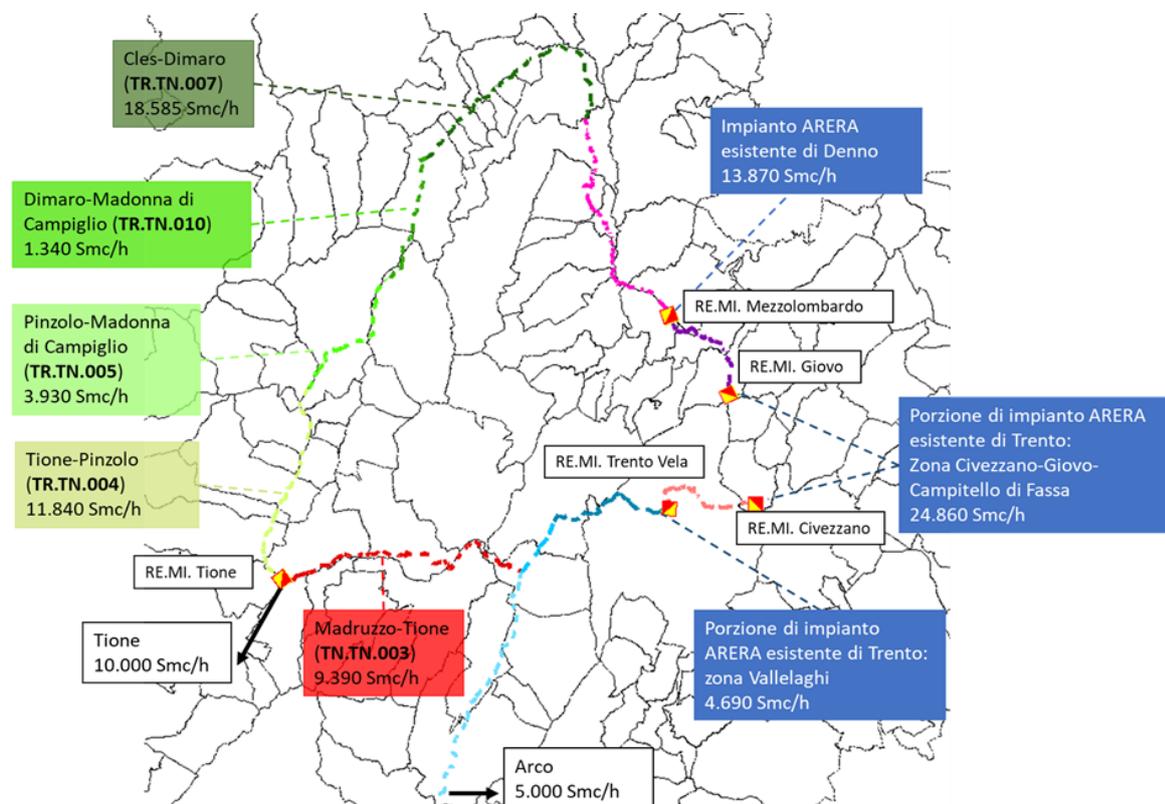


Immagine 6 - Consumi sottesi alla rete di trasporto Gasdotti Alpini nel territorio trentino e prelievi concentrati alle RE.MI.

L'analisi fluidodinamica per gli scenari di Stress Consumption mostra la sostenibilità del progetto in casistiche di climatiche eccezionali (vedere il successivo paragrafo o l'allegato TR.TN.F.R.110.010.0\_Relazione fluidodinamica per i dati di dettaglio).

Nel paragrafo seguente sono riportate le simulazioni effettuate in condizioni di interruzione del trasporto gas relative alle cabine RE.MI. dovute a condizioni di eventuale malfunzionamento o manutenzioni in condizioni di maggior criticità dal punto di vista del prelievo di gas dalla rete da parte delle utenze.

### 3.2 Casistiche di guasto e scenari di stress disruption

La condizione di emergenza rappresenta il caso di mancato servizio di una delle 4 RE.MI. magliate tra loro. Pertanto, ne consegue che sono stati sviluppati 4 scenari di emergenza:

- mancata alimentazione dalla RE.MI. di Civezzano;
- mancata alimentazione dalla RE.MI. di Giovo;
- mancata alimentazione dalla RE.MI. di Trento Vela;
- mancata alimentazione dalla RE.MI. di Mezzolombardo.

Non sono stati previsti scenari relativi alla contemporanea mancata alimentazione di due RE.MI. data la non rilevanza statistica di questa casistica.

Nella tabella seguente vengono riportate le portate di progetto ( $Q_{ero}$  e  $Q_{imp}$ ) delle nuove RE.MI. Con  $Q_{ero}$  si intende la portata erogata contrattuale e con  $Q_{imp}$  si fa riferimento alla portata di impianto.

CODICE INTERVENTO	NOME RE.MI.	direzione	$Q_{ero}$ (Smc/h)	$Q_{imp}$ (Smc/h)
TR.TN.A.	RE.MI. Trento Vela	entrata	35.000	44.000
TR.TN.B.	RE.MI. Tione	uscita	10.000	12.500
TR.TN.C.	RE.MI. Mezzolombardo	entrata	23.200	45.000
TR.TN.D.	RE.MI. Civezzano	entrata	15.000	25.000
TR.TN.E.	RE.MI. Giovo	entrata	30.000	37.500

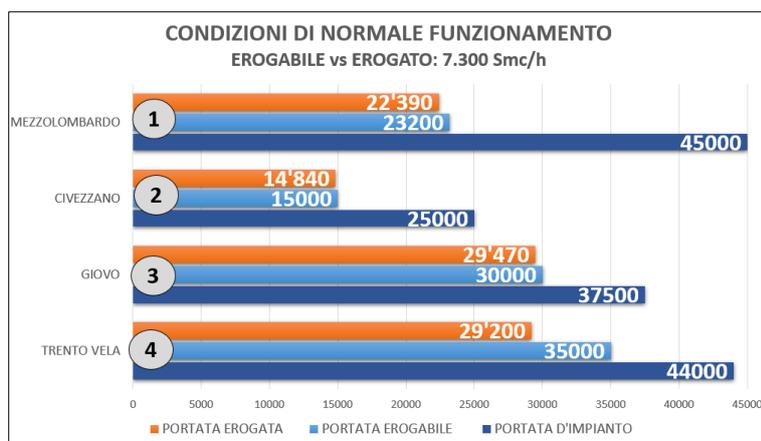
Tabella 2 - dimensionamento RE.MI.

Di seguito si riporta la sintesi dei risultati delle simulazioni fluidodinamiche sviluppate con software Synergi Gas:

#### SIMULAZIONE N°1: CONDIZIONI DI NORMALE FUNZIONAMENTO

RE.MI. DI INGRESSO (punti di prelievo)	P tar ottimali (bar)	Portata di picco erogata dalle RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Civezzano	9,5	14.840
RE.MI. Giovo	10,4	29.470
RE.MI. Mezzolombardo	10,5	22.390
RE.MI. Trento Vela	9,5	29.200

RE.MI. DI INGRESSO (punti di prelievo)	P tar ottimali (bar)	Portata di picco erogata dalle RE.MI. (Smc/h)
<b>TOTALE</b>		<b>95.900</b>
RE.MI. IN USCITA (punto di cessione)	P min disponibile (bar)	Portata di picco garantita alla RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Tione	5,7	-10.000



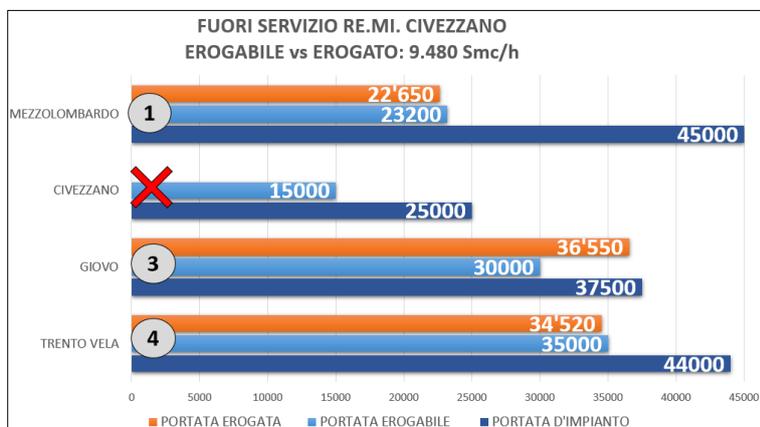
Le pressioni ottimali di taratura delle RE.MI. di ingresso alla rete di trasporto rientrano nel range 9,5-10,5 bar, valori ben inferiori al limite massimo di specie (12 bar).

Tutte le RE.MI. erogano una portata inferiore alla loro portata massima erogabile.

In corrispondenza della futura RE.MI. di Tione il valore minimo di pressione risulta essere 5,7 bar, mentre la pressione minima in corrispondenza della futura RE.MI. di Arco è pari a 6,8 bar. Il punto più depresso della rete risulta essere Madonna di Campiglio con un valore minimo di pressione di 5,4 bar.

#### SIMULAZIONE N°2: FUORI SERVIZIO DELLA RE.MI. DI CIVEZZANO

RE.MI. DI INGRESSO (punti di prelievo)	P tar ottimali (bar)	Portata massima erogata dalle RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Civezzano	0,0	0
RE.MI. Giovo	11,5	36.550
RE.MI. Mezzolombardo	11,5	22.650
RE.MI. Trento Vela	10,3	34.520
<b>TOTALE</b>		<b>93.720</b>
RE.MI. IN USCITA (punto di cessione)	P min disponibile (bar)	Portata di picco garantita alla RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Tione	6,9	-10.000



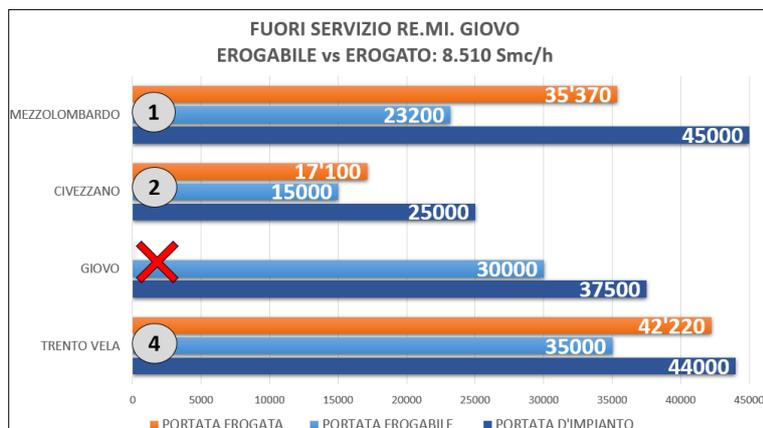
Nel momento di massimo prelievo, le portate in uscita dalle RE.MI. di Mezzolombardo e Trento Vela sono poco inferiori alla portata erogabile contrattuale, mentre la RE.MI. di Giovo sfora il limite di  $Q_{ero}$ , ma rientra nel limite di  $Q_{imp}$ .

Le pressioni ottimali di taratura delle RE.MI. di ingresso alla rete di trasporto rientrano nel range 10,3-11,5 bar, valori inferiori al limite massimo di specie (12 bar).

In corrispondenza della futura RE.MI. di Tione il valore minimo di pressione risulta essere 6,9 bar, mentre la pressione minima in corrispondenza della futura RE.MI. di Arco è pari a 7,8 bar. Il punto più depresso lungo la rete di trasporto risulta essere Madonna di Campiglio con un valore minimo di pressione di 6,5 bar. Questo assetto delle pressioni garantisce dei valori ampiamente sopra la soglia dei 5 bar nella rete di trasporto, ma sono necessari per assicurare delle buone pressioni di esercizio anche sulla rete di distribuzione a Canazei, punto più lontano e sfavorito.

### SIMULAZIONE N°3: FUORI SERVIZIO DELLA RE.MI. DI GIOVO

RE.MI. DI INGRESSO (punti di prelievo)	P tar ottimali (bar)	Portata massima erogata dalle RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Civezzano	11,0	17.100
RE.MI. Giovo	0,0	0
RE.MI. Mezzolombardo	10,7	35.370
RE.MI. Trento Vela	11,2	42.220
<b>TOTALE</b>		<b>94.690</b>
RE.MI. IN USCITA (punto di cessione)	P min disponibile (bar)	Portata di picco garantita alla RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Tione	7,2	-10.000



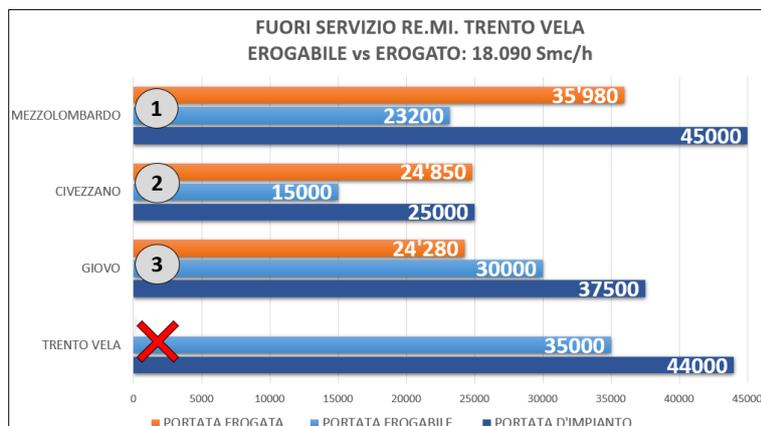
Le portate in uscita dalle 3 RE.MI. superano tutta la soglia delle portate erogabili contrattuale, ma risultano inferiori alle rispettive portate d'impianto ( $Q_{imp}$ ) anche nel momento di massimo prelievo.

Le pressioni ottimali di taratura delle RE.MI. di ingresso alla rete di trasporto rientrano nel range 10,7-11,2 bar, valori inferiori al limite massimo di specie (12 bar).

In corrispondenza della futura RE.MI. di Tione il valore minimo di pressione risulta essere 7,2 bar, mentre la pressione in corrispondenza della futura RE.MI. di Arco è pari a 8,4 bar. Il punto più depresso lungo la rete di trasporto risulta essere Madonna di Campiglio con un valore minimo di pressione di 6,7 bar. Questo assetto delle pressioni garantisce dei valori ampiamente sopra la soglia dei 5 bar nella rete di trasporto, ma sono necessari per assicurare delle buone pressioni di esercizio anche sulla rete di distribuzione a Canazei, punto più lontano e sfavorito.

#### SIMULAZIONE N°4: FUORI SERVIZIO DELLA RE.MI. DI TRENTO VELA

RE.MI. DI INGRESSO (punti di prelievo)	P tar ottimali (bar)	Portata massima erogata dalle RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Civezzano	11,6	24.850
RE.MI. Giovo	11,7	24.280
RE.MI. Mezzolombardo	11,5	35.980
RE.MI. Trento Vela	0,0	0
<b>TOTALE</b>		<b>85.110</b>
RE.MI. IN USCITA (punto di cessione)	P min disponibile (bar)	Portata di picco garantita alla RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Tione	5,2	-10.000



Le portate in uscita dalle RE.MI. di Civezzano e Mezzolombardo superano la soglia delle portate erogabili contrattuali ma risultano inferiori alle rispettive portate d'impianto ( $Q_{imp}$ ) anche nel momento di massimo prelievo. La RE.MI. di Giovo eroga una portata inferiore alla  $Q_{ero}$  di progetto.

Le pressioni ottimali di taratura delle RE.MI. di ingresso alla rete di trasporto rientrano nel range 11,5-11,7 bar, valori poco inferiori al limite massimo di specie (12 bar).

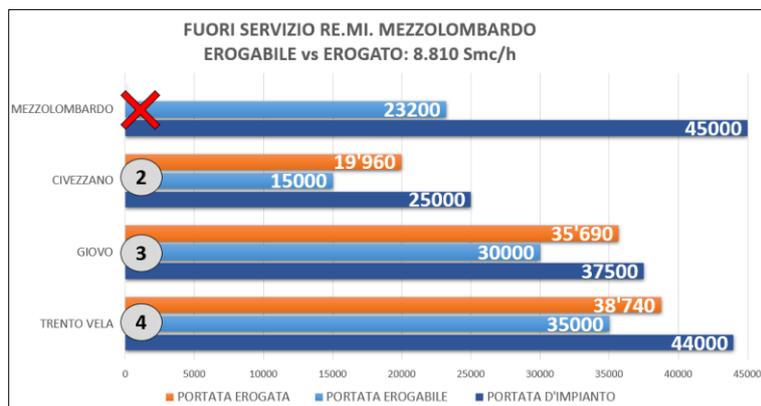
In corrispondenza della futura RE.MI. di Tione il valore minimo di pressione risulta essere 5,2 bar, mentre la pressione in corrispondenza della futura RE.MI. di Arco è pari a 5,5 bar. Il punto più depresso della rete risulta essere Madonna di Campiglio con un valore minimo di pressione di 5,1 bar.

#### **SIMULAZIONE N°5: FUORI SERVIZIO DELLA RE.MI. DI MEZZOLOMBARDO**

RE.MI. DI INGRESSO (punti di prelievo)	P tar ottimali (bar)	Portata massima erogata dalle RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Civezzano	11,2	19.960
RE.MI. Giovo	10,3	35.690
RE.MI. Mezzolombardo	0,0	0
RE.MI. Trento Vela	11,3	38.740
<b>TOTALE</b>		<b>94.390</b>

RE.MI. IN USCITA (punto di cessione)	P min disponibile (bar)	Portata di picco garantita alla RE.MI. (Smc/h)
RE.MI. Tione	6,5	-10.000



Le portate in uscita dalle 3 RE.MI. superano tutta la soglia delle portate erogabili contrattuali, ma risultano inferiori alle rispettive portate d'impianto ( $Q_{imp}$ ) anche nel momento di massimo prelievo.

Le pressioni ottimali di taratura delle RE.MI. di ingresso alla rete di trasporto rientrano nel range 10,3-11,3 bar, valori inferiori al limite massimo di specie (12 bar).

In corrispondenza della futura RE.MI. di Tione il valore minimo di pressione risulta essere 6,5 bar, mentre la pressione in corrispondenza della futura RE.MI. di Arco è pari a 8 bar. Il punto più depresso della rete risulta essere Madonna di Campiglio con un valore minimo di pressione poco superiore a 6 bar. Questo assetto delle pressioni garantisce dei valori ampiamente sopra la soglia dei 5 bar nella rete di trasporto, ma sono necessari per assicurare delle buone pressioni di esercizio anche sulla rete di distribuzione a Canazei, punto più lontano e sfavorito.

Per ulteriori informazioni di dettaglio si rimanda all'allegato TR.TN.F.R.110.010.0\_Relazione fluidodinamica.

### 3.3 Analisi criticità e congestioni

Come illustrato nei paragrafi precedenti, non sono presenti congestioni con le reti di Trasporto e di Distribuzione attualmente in esercizio.

### 3.4 Blending con l'idrogeno

In questi ultimi anni si sta delineando sempre più marcatamente la priorità dell'idrogeno quale pilastro delle strategie ambientali ed energetiche globali. Il Piano Energetico Ambientale Provinciale della Provincia Autonoma di Trento (PEAP) 2021-2030 ha confermato questa tendenza anche a livello provinciale, delineando due possibili traiettorie di utilizzo dell'idrogeno, una più incisiva dell'altra. In particolare, per il 2030 sono attese delle percentuali in volume di integrazione dell'idrogeno nella rete del gas naturale poco inferiori al 4,7% e al 9,6%, rispettivamente, e nel 2050 si stima di raggiungere almeno un blending del 13,5%.

Si è quindi ritenuto necessario estendere le verifiche fluidodinamiche dell'infrastruttura in progetto, simulando le condizioni di normale funzionamento nel caso di transito di gas naturale con diverse percentuali di blending di idrogeno: 5%, 10% e 15%. Le analisi svolte indicano che le RE.MI. e la rete risultano adeguatamente dimensionate anche in caso di blending. Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato TR.TN.F.R.110.010.0\_Relazione fluidodinamica.

## 4 ANALISI COSTI BENEFICI

### 4.1 Criteri Utilizzati

Il progetto esposto nel presente Piano di Sviluppo comprende molteplici tratte di metanodotti fra loro collegate in ottica di continuità e di completezza infrastrutturale.

Il progetto prevede un totale di 11 tratte di rete volte a interconnettere le aree della Provincia di Trento, considerando sia quelle già metanizzate che quelle ancora non servite dalla fornitura di gas naturale.

In un'ottica di conservazione paesaggistica, territoriale e urbanistica, Gasdotti Alpini proseguirà nella costruzione dell'infrastruttura limitando il più possibile l'impatto sociale e ambientale. Fin dalla fase di progettazione delle tratte sono stati utilizzati dei criteri per la valutazione dell'ubicazione del tracciato e per la scelta della tipologia del metanodotto. Tali criteri consistono:

- Nella scelta dei sentieri più favorevoli per la messa a terra dei metanodotti. Il tracciato scelto si sviluppa tenendo conto del miglior assetto morfologico possibile: è infatti minima la presenza di pendenze e di pareti rocciose;
- Nella scelta dei percorsi meno impattanti per il ripristino finale al fine di recuperare al meglio gli assetti morfologici e vegetazionali originari;
- Nell'attraversamento di aree geologicamente stabili al fine di evitare rischi legati a frane o altri dissesti geologici;
- Nell'individuazione delle sezioni meno rischiose dal punto di vista idraulico, con l'obiettivo di cercare di limitare al minimo gli attraversamenti fluviali, meno sicuri e più costosi;
- Nel mantenimento della distanza di sicurezza dalle zone civili e dai fabbricati industriali;
- Nel garantire al personale preposto alla manutenzione ordinaria e straordinaria una facile accesso all'infrastruttura;
- Nell'evitare aree dove sono presenti sorgenti, pozzi o fontanili e utilizzare attraversamenti che offrono garanzie per la stabilità della condotta. Nel caso di impossibilità, inoltre, prevedendo le opere necessarie al ripristino e alla regimazione idraulica.
- Nell'evitare il più possibile zone di valore paesaggistico e ambientale, zone con caratteristiche boschive da proteggere o colture particolarmente pregiate;
- Nell'evitare il più possibile interferenze con opere di terzi e nell'utilizzare al minimo le attività di servitù.

### 4.2 Overview del piano

Il piano proposto da Gasdotti Alpini può intendersi come un unico progetto: in particolare si evidenzia come grazie alla realizzazione completa di esso si riuscirebbe a garantire pienamente i benefici relativi alla metanizzazione delle nuove aree e all'incremento della resilienza ed affidabilità della rete nella sua interezza. Come detto in precedenza Gasdotti Alpini, con il presente Piano, va a proporre un piano organico e ottimizzato per le esigenze del territorio trentino.

Il progetto di Gasdotti Alpini si compone di 11 tratte di rete, come illustrate nell'immagine seguente. Seguendo le indicazioni della delibera ARERA 468/2018, si esplicita che tali tratte sono state pianificate per la prima volta nell'anno di presentazione del presente Piano (i.e. 2021).

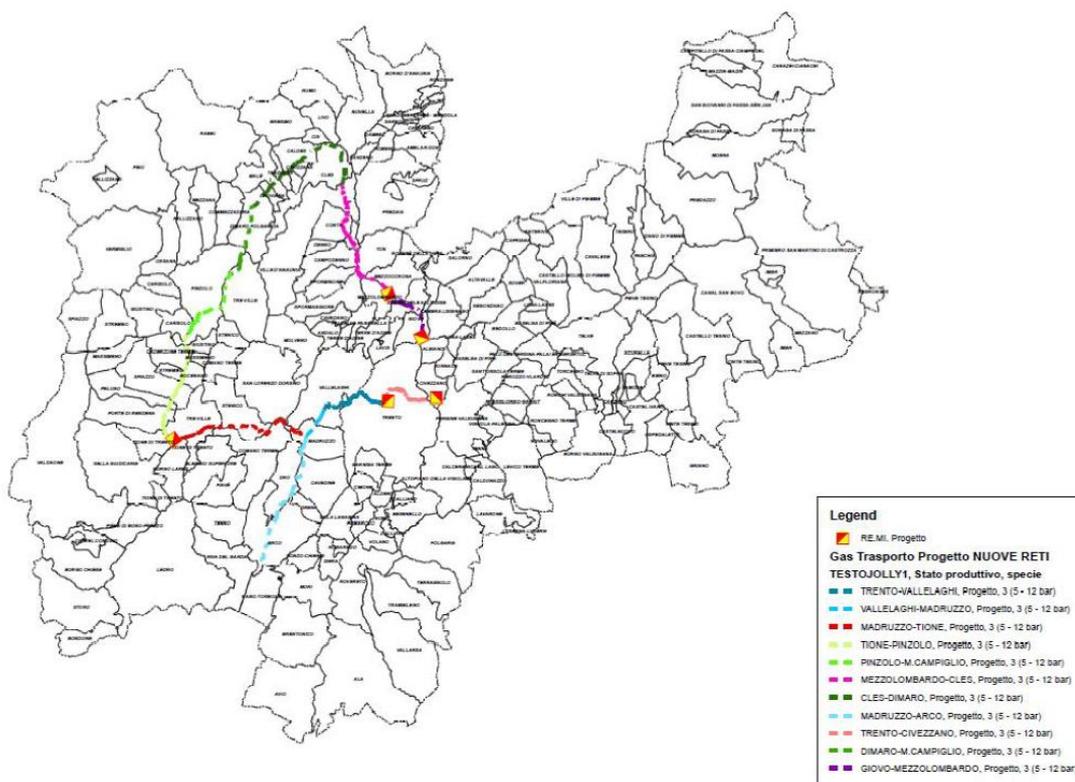


Immagine 7 - Localizzazione delle undici tratte del piano di Gasdotti Alpini

Per il progetto delle 11 tratte è stato svolto un accurato studio di fattibilità; di conseguenza, seguendo la classificazione in fasi degli interventi di realizzazione descritta nei Criteri Applicativi dell'ACB (Snam 2021a), si può affermare che tutte le opere siano in una fase di progettazione più avanzata rispetto alla mera fattibilità, ed in particolare in con un livello di accuratezza paragonabile alla progettazione definitiva. Gasdotti Alpini ha stimato, attraverso consultazioni ISTAT e sopralluoghi mirati, il numero delle utenze potenzialmente allacciabili presenti nell'area sottesa al Progetto. Il trasporto del gas metano avverrà tramite l'utilizzo di metanodotti di 250, 300 e 400 DN con una pressione della rete compresa tra i 5 e i 12 bar. Nei paragrafi successivi sono rappresentate le tratte oggetto del piano, i punti di riconsegna sottesi a ciascuna tratta e i costi associati, arrotondati per convenzione alla seconda cifra decimale.

#### 4.2.1 TR.TN.001 - NUOVA TRATTA TRENTO - VALLELAGHI

Questa tratta è propedeutica alla realizzazione delle altre tratte di rete in progetto nella porzione occidentale del Trentino che servono a metanizzare nuove aree geografiche delle Valli Giudicarie.

Questa tratta è pertanto funzionale alla continuità del servizio ed al miglioramento della sicurezza, ma non sottende Comuni di nuova metanizzazione.

#### 4.2.1.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Trento – Vallegghi prevede un investimento complessivo di 5.420.267 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	4.304.713,67 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	27.200,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	4.331.913,67 €
A.2	ONERI SICUREZZA	173.276,55 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>4.505.190,22 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	15.600,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	21.659,57 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	25.991,48 €
B.7	COSAP/TOSAP	51.686,23 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	6.876,59 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	600,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	130.649,44 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	95.206,16 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	17.863,18 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	44.657,95 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	11.535,07 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	299.911,80 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>422.325,67 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>492.751,59 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>5.420.267,48 €</b>

Tabella 3 - costi tratta Trento - Vallegghi

#### 4.2.1.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Trento - Vallegghi e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.

Attività	2021		2022	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/esecutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	agosto-21	settembre-21
Invio autorizzazioni	90	ottobre-21	dicembre-21
Appalto	30	dicembre-21	gennaio-22
Esecuzione lavori	244	febbraio-22	ottobre-22
Chiusura tecnico contabile	30	ottobre-22	novembre-22

#### 4.2.2 TR.TN.002 - NUOVA TRATTA VALLELAGHI - MADRUZZO

Questa tratta costituisce il proseguo della tratta TR.TN.001 "Trento-Vallelaghi" ed è propedeutica alla metanizzazione delle nuove aree geografiche delle Valli Giudicarie.

Questa tratta è pertanto funzionale alla continuità del servizio ed al miglioramento della sicurezza, ma non sottende Comuni di nuova metanizzazione.

##### 4.2.2.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

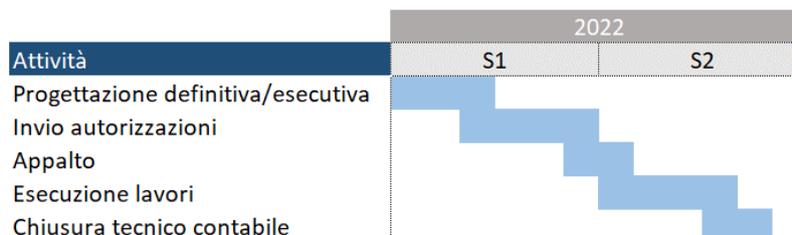
La tratta Vallelaghi – Madruzzo prevede un investimento complessivo di 2.223.513 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	1.733.122,73 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	27.200,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	1.760.322,73 €
A.2	ONERI SICUREZZA	70.412,91 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>1.830.735,64 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	6.000,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	8.801,61 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	10.561,94 €
B.7	COSAP/TOSAP	8.603,09 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	2.486,39 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	600,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	68.053,10 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	48.269,10 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	8.959,21 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	22.398,01 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	5.907,18 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	153.586,60 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>190.639,63 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>202.137,53 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>2.223.512,80 €</b>

Tabella 4 - costi tratta Vallelaghi - Madruzzo

#### 4.2.2.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Vallelaghi - Madruzzo e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	gennaio-22	marzo-22
Invio autorizzazioni	90	marzo-22	giugno-22
Appalto	30	giugno-22	luglio-22
Esecuzione lavori	109	luglio-22	ottobre-22
Chiusura tecnico contabile	30	ottobre-22	novembre-22

#### 4.2.3 TR.TN.003 - NUOVA TRATTA MADRUZZO - TIONE

La tratta di rete di 3ª specie in progetto che si estende da Madruzzo a Tione sottende 5 comuni di nuova metanizzazione appartenenti alla Comunità di Valle "Valli Giudicarie": Stenico, San Lorenzo Dorsino, Bleggio Superiore, Fiavè e Comano Terme.

Di seguito le caratteristiche geografiche e demografiche più rilevanti dell'area in esame, suddivise per Comune.

Elenco nuovi località da metanizzare sulla tratta in progetto Madruzzo-Tione	Superficie territoriale comunale (km <sup>2</sup> )	Altitudine (m s.l.m.)	Fascia climatica	Gradi Giorno
San Lorenzo Dorsino	73,92	758	F	3.381
Stenico	49,79	666	F	3.411
Bleggio Superiore	32,66	628	F	3.349
Comano Terme	67,70	400	F	3.180
Fiavè	24,27	669	F	3.434

Tabella 5 - dati geografici generali dei Comune della tratta Madruzzo-Tione

Elenco nuovi località da metanizzare sulla tratta in progetto Madruzzo-Tione	Popolazione residente	Famiglie residenti
San Lorenzo Dorsino	1.614	702
Stenico	1.137	515
Bleggio Superiore	1.603	587
Comano Terme	2.916	1195
Fiavè	1.094	482

Tabella 6 - dati demografici dei Comune della tratta Madruzzo-Tione (fonte ISTAT 2011)

Nella tabella seguente si riporta per ogni Comune il numero di utenze potenziali, suddivise per tipologia, nonché la portata di picco oraria e la stima del consumo annuo corrispondente. I valori sono stati ottenuti dall'analisi dei dati ISTAT 2011, dai dati forniti dal distributore locale, nonché tramite censimento delle utenze energivore.

Lo stabilimento termale "Terme di Comano" ( $P_{max}=1.600kW$ ) ed il "Gran Hotel Terme di Comano" ( $P_{max}=3.000 kW$  con un consumo annuo fornito in 1,1 GWh/anno) ricadono nel Comune di Stenico, ma sono posizionate in adiacenza all'abitato di Ponte Arche di Comano Terme. Vista la configurazione dei centri abitati di Stenico e Comano Terme, è naturale ipotizzare che l'allacciamento di queste due strutture energivore venga realizzato a partire dalla rete di distribuzione di Ponte Arche, pertanto sono state conteggiate come appartenenti al comune di Comano Terme.

Tre le utenze energivore esaminate sono compresi l'impianto industriale Tessilquattro Spa a Comano Terme con una portata di picco di 2.000 Smc/h, e l'impianto industriale Erika Eis Srl di Fiavè con una portata di picco di 400 Smc/h.

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/annuo)
<b>STENICO</b>	<b>1.105</b>	<b>981</b>	<b>2.141.229</b>
domestico	1.081	790	1.758.651
albergo	7	56	190.511
terziario	13	64	134.910
industriale	4	71	5.7157
<b>SAN LORENZO DORSINO</b>	<b>1.553</b>	<b>1.489</b>	<b>3.303.695</b>
domestico	1.499	1.096	2.438.684
albergo	16	135	435.455
terziario	29	192	300.952
industriale	9	66	128.604
<b>BLEGGIO SUPERIORE</b>	<b>1.233</b>	<b>1.034</b>	<b>2.448.183</b>
domestico	1.197	839	1.947.368
albergo	5	21	136.080
terziario	20	97	207.553
industriale	11	77	157.182
<b>COMANO TERME</b>	<b>2.094</b>	<b>4.802</b>	<b>4.744.747</b>

domestico	1.998	1.401	3.250.494
albergo	24	548	653.182
terziario	48	664	498.128
industriale	24	2.189	342.943
<b>FIAVÈ</b>	<b>780</b>	<b>1.086</b>	<b>1.764.973</b>
domestico	746	523	1.213.648
albergo	9	48	244.943
terziario	13	72	134.910
industriale	12	443	171.472
<b>Totale complessivo</b>	<b>6.765</b>	<b>9.392</b>	<b>14.402.827</b>

Tabella 7 - utenze potenziali e relativi fabbisogni dei Comuni della tratta Madruzzo - Tione

#### 4.2.3.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

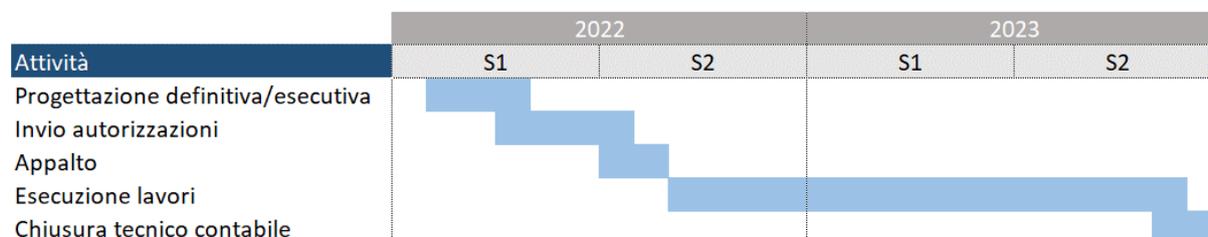
La tratta Madruzzo – Tione prevede un investimento complessivo di 12.309.979 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

<b>Codice</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Importo</b>
	<i>RETE GAS AP 3° SPECIE</i>	9.955.096,75 €
	<i>IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA</i>	54.400,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	10.009.496,75 €
A.2	ONERI SICUREZZA	400.379,87 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>10.409.876,62 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	30.600,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	50.047,48 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	60.056,98 €
B.7	COSAP/TOSAP	71.613,57 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	14.221,69 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	800,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	<i>SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA</i>	231.513,76 €
B.11.2	<i>SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI</i>	181.300,25 €
B.11.3	<i>SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP</i>	34.161,30 €
B.11.4	<i>SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE</i>	85.403,26 €
B.11.5	<i>CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%</i>	21.295,14 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	553.673,71 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>7 81.013,43 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>1.119.089,01 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>12.309.979,06 €</b>

Tabella 8 - Costi tratta Madruzzo - Tione

#### 4.2.3.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Madruzzo - Tione e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	febbraio-22	aprile-22
Invio autorizzazioni	90	aprile-22	luglio-22
Appalto	30	luglio-22	agosto-22
Esecuzione lavori	411	settembre-22	novembre-23
Chiusura tecnico contabile	30	novembre-23	dicembre-23

#### 4.2.4 TR.TN.004 - NUOVA TRATTA TIONE-PINZOLO

La tratta di rete di 3ª specie in progetto che si estende da Tione a Pinzolo sottende 10 comuni della Val Rendena, appartenenti alla Comunità di Valle "Valli Giudicarie".

Di seguito le caratteristiche geografiche e demografiche più rilevanti dell'area in esame, suddivise per Comune.

Elenco nuovi località da metanizzare sulla tratta in progetto Tione-Pinzolo	Superficie territoriale comunale (km <sup>2</sup> )	Altitudine (m s.l.m.)	Fascia climatica	Gradi Giorno
Bocenago	8,46	750	F	3.561
Caderzone Terme	18,65	723	F	3.519
Carisolo	24,75	808	F	3.651
Giustino	40,22	770	F	3.592
Massimeno	21,36	861	F	3.734
Pelugo	22,87	652	F	3.408
Pinzolo	69,3	770	F	3.592
Porte di Rendena	40,71	608	F	3.337
Spiazzo	70,72	650	F	3.405
Strembo	38,22	714	F	3.505

Tabella 9 - dati geografici generali dei Comuni della tratta Tione-Pinzolo

Elenco nuovi località da metanizzare sulla tratta in progetto Tione-Pinzolo	Popolazione residente	Famiglie residenti
Bocenago	405	185
Caderzone Terme	669	314
Carisolo	987	430
Giustino	736	316
Massimeno	123	54
Pelugo	377	183
Pinzolo	3.108	1.309
Porte di Rendena	1.756	757
Spiazzo	1.303	541
Strembo	532	255

Tabella 10 - dati demografici dei Comuni della tratta Pinzolo - Tione (fonte ISTAT 2011)

Nella tabella seguente si riporta per ogni Comune il numero di utenze potenziali, suddivise per tipologia, nonché la portata di picco oraria e la stima del consumo annuo corrispondente. I valori sono stati ottenuti dall'analisi dei dati ISTAT 2011, dei dati forniti dal distributore locale, nonché tramite censimento delle utenze energivore.

I Comuni di Pinzolo, Carisolo e Giustino hanno una forte connotazione turistica e sono caratterizzati dalla presenza di numerose case con miniappartamenti utilizzati per affitti stagionali o edifici con abitazioni multiproprietà per uso non residenziale. Ogni unità abitativa è stata classificata e conteggiata come utenza "domestica", per avere la miglior corrispondenza sia con la categoria d'uso del gas naturale sia col numero totale di interni in edifici ad uso residenziale riportato nel censimento ISTAT. La portata di picco assunta per queste utenze è inferiore alla portata di picco della tipica utenza domestica-residenziale, per tener conto delle dimensioni dell'immobile più contenute e della contemporaneità della richiesta di fornitura.

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/annuo)
<b>BOCENAGO</b>	<b>601</b>	<b>590</b>	<b>1.102.847</b>
domestico	591	520	961.482
albergo	2	24	54.432
terziario	7	35	72.644
industriale	1	11	14.289
<b>CADERZONE</b>	<b>721</b>	<b>661</b>	<b>1.510.014</b>
domestico	693	506	1.127.424
albergo	5	36	136.080
terziario	21	113	217.931
industriale	2	6	28.579

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/anno)
<b>CARISOLO</b>	<b>1.705</b>	<b>1.784</b>	<b>3.328.102</b>
domestico	1.663	1.318	2.705.491
albergo	9	88	244.943
terziario	24	96	249.064
industriale	9	282	128.604
<b>GIUSTINO</b>	<b>1.235</b>	<b>1.217</b>	<b>2.476.756</b>
domestico	1.206	921	1.962.010
albergo	12	184	326.591
terziario	14	77	145.287
industriale	3	35	42.868
<b>MASSIMENO</b>	<b>256</b>	<b>242</b>	<b>460.233</b>
domestico	251	220	408.345
terziario	5	22	51.888
<b>PELUGO</b>	<b>353</b>	<b>337</b>	<b>69.4279</b>
domestico	343	256	558.018
albergo	1	33	27.216
terziario	5	19	51.888
industriale	4	29	57.157
<b>PINZOLO</b>	<b>2.897</b>	<b>3.469</b>	<b>6.051.582</b>
domestico	2.804	2.299	4.561.754
albergo	30	648	816.477
terziario	58	471	601.904
industriale	5	51	71.447
<b>PORTE DI RENDENA</b>	<b>1.584</b>	<b>1.530</b>	<b>3.184.154</b>
domestico	1.533	1.110	2.493.998
albergo	7	55	190.511
terziario	33	178	342.463
industriale	11	187	157.182
<b>SPIAZZO</b>	<b>1.239</b>	<b>1.266</b>	<b>2.489.699</b>
domestico	1.197	875	1.947.368
albergo	4	52	108.864
terziario	28	255	290.574
industriale	10	84	142.893
<b>STREMBO</b>	<b>733</b>	<b>745</b>	<b>1.496.325</b>
domestico	710	623	1.155.080
albergo	4	18	108.864
terziario	10	51	103.777
industriale	9	53	128.604
<b>Totale complessivo</b>	<b>11.324</b>	<b>11.841</b>	<b>22.793.991</b>

Tabella 11 - utenze potenziali e relativi fabbisogni dei Comuni della tratta Tione - Pinzolo

#### 4.2.4.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Tione – Pinzolo prevede un investimento complessivo di 8.405.893 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	6.752.841,71 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	54.400,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	6.807.241,71 €
A.2	ONERI SICUREZZA	272.289,67 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>7.079.531,38 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	21.000,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	34.036,21 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	40.843,45 €
B.7	COSAP/TOSAP	45.960,90 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	9.065,62 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	800,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	173.863,76 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	133.152,59 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	25.051,13 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	62.627,83 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	15.787,81 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	410.483,12 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>562.189,30 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>764.172,07 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>8.405.892,75 €</b>

Tabella 12 - Costi tratta Tione - Pinzolo

#### 4.2.4.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Tione - Pinzolo e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.

Attività	2022		2023	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/esecutiva	[Gantt bar]			
Invio autorizzazioni	[Gantt bar]			
Appalto			[Gantt bar]	
Esecuzione lavori			[Gantt bar]	
Chiusura tecnico contabile				[Gantt bar]

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	febbraio-22	aprile-22
Invio autorizzazioni	90	aprile-22	luglio-22

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Appalto	30	luglio-22	agosto-22
Esecuzione lavori	432	agosto-22	ottobre-23
Chiusura tecnico contabile	30	ottobre-23	novembre-23

#### 4.2.5 TR.TN.005 - NUOVA TRATTA PINZOLO-M. DI CAMPIGLIO

La tratta di rete di 3ª specie in progetto che si estende da Pinzolo a Madonna di Campiglio sottende 3 importanti località turistiche: S. Antonio da Mavignola (frazione del Comune di Pinzolo), Madonna di Campiglio, che ricade in parte sul Comune di Pinzolo ed in parte sul Comune di Tre Ville (ex Ragoli) e Campo Carlo Magno nel Comune di Pinzolo.

Di seguito le caratteristiche geografiche e demografiche più rilevanti dell'area in esame, suddivise per località.

Elenco nuove località da metanizzare sulla tratta in progetto Pinzolo-M. di Campiglio	Superficie territoriale comunale (km <sup>2</sup> )	Altitudine (m s.l.m.)	Fascia climatica	Gradi Giorno
Campo Carlo Magno	0,23	1.681	F	3.592
Madonna di Campiglio	0,91	1.522	F	3.592
S. Antonio di Mavignola	0,34	1.123	F	3.592

Tabella 13 - dati geografici generali delle località turistiche della tratta Pinzolo-M. di Campiglio

Elenco nuove località da metanizzare sulla tratta in progetto Pinzolo-M. di Campiglio	Popolazione residente	Famiglie residenti
Campo Carlo Magno	150	74
Madonna di Campiglio	784	340
S. Antonio di Mavignola	360	156

Tabella 14 - dati demografici delle località turistiche della tratta Pinzolo-M. di Campiglio (fonte ISTAT 2011)

Nella tabella seguente si riporta per ogni Comune il numero di utenze potenziali, suddivise per tipologia, nonché la portata di picco oraria e la stima del consumo annuo corrispondente. I valori sono stati ottenuti dall'analisi dei dati ISTAT 2011, dei dati forniti dal distributore locale, nonché tramite censimento delle utenze energivore.

Queste località hanno una forte connotazione turistica e sono caratterizzati dalla presenza di Residence con all'interno miniappartamenti utilizzati per affitti stagionali e edifici con abitazioni multiproprietà per uso non residenziale. Ogni unità abitativa è stata classificata e conteggiata come utenza "domestica", per avere la miglior corrispondenza sia con la categoria d'uso del gas naturale sia

col numero totale di interni in edifici ad uso residenziale riportato nel censimento ISTAT. La portata di picco assunta per queste utenze è inferiore alla portata di picco della tipica utenza domestica-residenziale, per tener conto delle dimensioni dell'immobile più contenute e della contemporaneità della richiesta di fornitura.

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/annuo)
<b>CAMPO CARLO MAGNO</b>	<b>541</b>	<b>454</b>	<b>1.154.857</b>
domestico	525	210	854.109
albergo	8	226	217.727
terziario	8	18	83.021
<b>MADONNA DI CAMPIGLIO</b>	<b>2.860</b>	<b>3.003</b>	<b>8.076.101</b>
domestico	2.667	1.067	4.338.873
albergo	103	1.674	2.803.239
terziario	90	262	933.989
<b>S. ANTONIO DI MAVIGNOLA</b>	<b>823</b>	<b>476</b>	<b>1.663.886</b>
domestico	806	322	1.311.260
albergo	10	117	272.159
terziario	5	25	51.888
industriale	2	12	28.579
<b>Totale complessivo</b>	<b>4.224</b>	<b>3.933</b>	<b>10.894.845</b>

Tabella 15 - utenze potenziali e relativi fabbisogni delle località turistiche della tratta Pinzolo-M. di Campiglio

#### 4.2.5.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Pinzolo – Campiglio prevede un investimento complessivo di 5.725.541 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

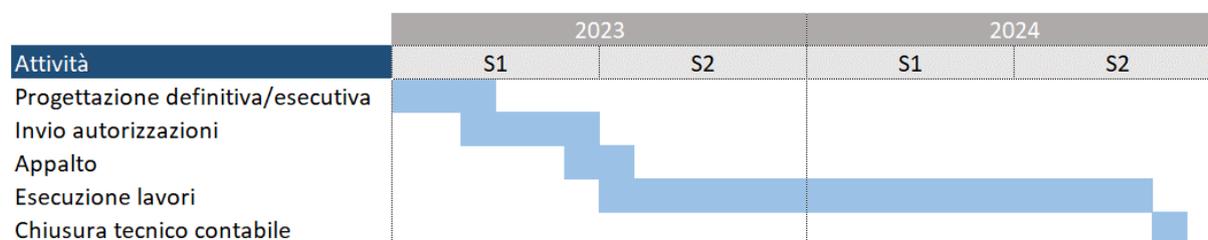
Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	4.587.672,03 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	27.200,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	4.614.872,03 €
A.2	ONERI SICUREZZA	184.594,88 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>4.799.466,91 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	15.600,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	23.074,36 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	27.689,23 €
B.7	COSAP/TOSAP	18.195,30 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	6.639,22 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	600,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	136.192,97 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	99.886,33 €

B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	18.750,04 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	46.875,08 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	12.068,18 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	313.772,60 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>405.570,71 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>520.503,76 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>5.725.541,38 €</b>

Tabella 16 - Costi tratta Pinzolo - Campiglio

#### 4.2.5.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Pinzolo – M. Campiglio e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	gennaio-23	marzo-23
Invio autorizzazioni	90	marzo-23	giugno-23
Appalto	30	giugno-23	luglio-23
Esecuzione lavori	462	luglio-23	ottobre-24
Chiusura tecnico contabile	30	novembre-24	novembre-24

#### 4.2.6 TR.TN.006 - NUOVA TRATTA MEZZOLOMBARDO – CLES

Questa tratta è fondamentale per lo sviluppo dell'intera infrastruttura del trasporto perché è propedeutica alla realizzazione di altre tratte di rete in progetto nella porzione Nord occidentale del Trentino che servono a metanizzare nuove aree geografiche in Val di Non e Val di Sole.

Questa tratta è pertanto funzionale alla continuità del servizio ed al miglioramento della sicurezza, ma non sottende Comuni di nuova metanizzazione.

##### 4.2.6.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Mezzolombardo – Cles prevede un investimento complessivo di 8.828.144 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

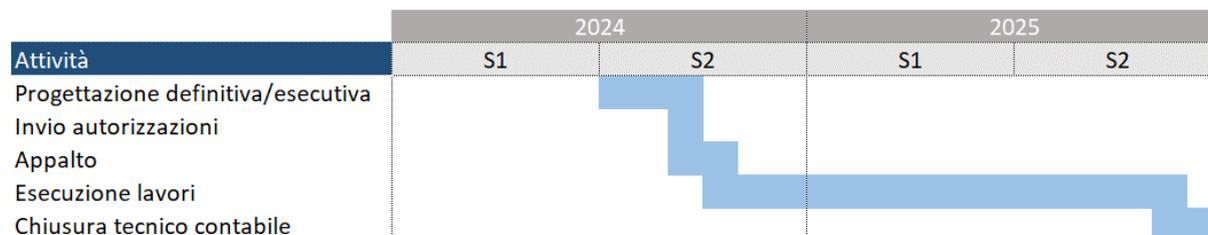
Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	7.058.305,40 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	54.400,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	7.112.705,40 €

A.2	ONERI SICUREZZA	284.508,22 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>7.397.213,62 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	25.200,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	35.563,53 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	42.676,23 €
B.7	COSAP/TOSAP	90.440,03 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	10.883,75 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	800,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	178.578,49 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	137.444,29 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	25.863,79 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	64.659,49 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	16.261,84 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	422.807,90 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>628.371,44 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>802.558,51 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>8.828.143,57 €</b>

Tabella 17 - Costi tratta Mezzolombardo – Cles

#### 4.2.6.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Mezzolombardo – Cles e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	luglio-24	settembre-24
Invio autorizzazioni	10	settembre-24	settembre-24
Appalto	30	settembre-24	ottobre-24
Esecuzione lavori	382	ottobre-24	novembre-25
Chiusura tecnico contabile	30	novembre-25	dicembre-25

#### 4.2.7 TR.TN.007 - NUOVA TRATTA CLES – DIMARO

La tratta di rete di 3a specie in progetto che si estende da Cles a Dimaro sottende 5 comuni della Comunità di Valle "Val di Non" (Novella, Cis, Livo, Bresimo, Rumo) e 14 Comuni della Val di Sole: Caldes, Cavizzana, Terzolas, Rabbi, Malè, Croviana, Monclassico, Dimaro Folgarida (fraz. Dimaro), Commezzadura, Mezzana, Pellizzano, Ossana, Peio e Vermiglio.

Di seguito le caratteristiche geografiche e demografiche più rilevanti dell'area in esame, suddivise per Comune.

Elenco nuove località da metanizzare sulla tratta in progetto Cles-Dimaro	Superficie territoriale comunale (km <sup>2</sup> )	Altitudine (m s.l.m.)	Fascia climatica	Gradi Giorno
Bresimo	40,98	1.036	F	4.007
Caldes	20,89	697	F	3.326
Cavizzana	3,35	710	F	3.498
Cis	5,51	732	F	3.381
Commezzadura	22,5	850	F	3.717
Croviana	5,08	721	F	3.516
Dimaro Folgarida (fraz. Dimaro)	28,23	766	F	3.586
Livo	15,24	741	F	3.547
Malè	26,18	738	F	3.542
Mezzana	27,3	941	F	3.859
Monclassico	8,74	770	F	3.592
Novella	46,59	724	F	3.516
Ossana	25,21	1.003	F	3.955
Peio	160,5	1.173	F	4.221
Pellizzano	48,36	937	F	3.834
Rabbi	132,16	1.095	F	4.099
Rumo	30,84	944	F	3.863
Terzolas	5,37	755	F	3.569
Vermiglio	103,89	1.261	F	4.358

Tabella 18 - dati geografici generali dei Comuni della tratta Cles – Dimaro

Elenco nuovi comuni da metanizzare sulla tratta in progetto Cles-Dimaro	Popolazione residente	Famiglie residenti
Bresimo	252	111
Caldes	1.087	460
Cavizzana	257	103
Cis	307	139
Commezzadura	1.002	417
Croviana	698	272
Dimaro Folgarida (fraz. Dimaro)	2.123	951
Livo	887	383
Malè	2.122	977
Mezzana	876	381
Monclassico	882	396
Novella	3.667	1.470
Ossana	848	378

Peio	1.886	844
Pellizzano	811	359
Rabbi	1.390	629
Rumo	819	362
Terzolas	612	278
Vermiglio	1.866	796

Tabella 19 - dati demografici dei Comuni della tratta Cles – Dimaro (fonte ISTAT 2011)

Nella tabella seguente si riporta il numero di utenze potenziali, suddivise per tipologia, nonché la portata di picco oraria e la stima del consumo annuo corrispondente per il Comune di Canazei. I valori sono stati ottenuti dall'analisi dei dati ISTAT 2011, dei dati forniti dal distributore locale, nonché tramite censimento delle utenze energivore.

I dati riferiti al Comune di Peio escludono le utenze allacciate alla rete di teleriscaldamento, alimentata a biomassa, già presente nelle frazioni di Peio Fonti e Peio Cogolo. La parte di Cogolo servita dalla rete di teleriscaldamento copre la zona centrale (via Roma, piazza Municipio, Via delle Roge e piazza Migazzi) alla quale sono allacciate la quasi totalità delle strutture pubbliche esistenti, alcune utenze industriali importanti tra cui Idropejo Srl, nonché numerosi alberghi. Peio Fonti è servita quasi completamente con il teleriscaldamento, a meno degli alberghi più periferici in Via dei Cavai.

Anche il Comune di Pellizzano dispone di una rete di teleriscaldamento autonoma alimentata a biomassa, che interessa la porzione a Nord del Torrente Noce. Le utenze ed i consumi stimati riguardano quindi la parte ad oggi non servita dal teleriscaldamento.

Alcuni comuni della Val di Sole hanno una marcata connotazione turistica e sono caratterizzati dalla presenza di case con miniappartamenti utilizzati per affitti stagionali ed edifici con abitazioni multiproprietà per uso non residenziale. Ogni unità abitativa è stata classificata e conteggiata come utenza "domestica", per avere la miglior corrispondenza sia con la categoria d'uso del gas naturale sia col numero totale di interni in edifici ad uso residenziale riportato nel censimento ISTAT. La portata di picco assunta per queste utenze è inferiore alla portata di picco della tipica utenza domestica-residenziale, per tener conto delle dimensioni dell'immobile più contenute e della contemporaneità della richiesta di fornitura.

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/annuo)
<b>BRESIMO</b>	<b>372</b>	<b>312</b>	<b>692.042</b>
domestico	364	266	592.182
albergo	1	20	27.216
terziario	7	26	72.644
<b>CALDES</b>	<b>940</b>	<b>943</b>	<b>2.234.492</b>
domestico	888	647	1.444.664
albergo	13	60	353.807
terziario	31	201	321.707
industriale	8	35	114.314
<b>CAVIZZANA</b>	<b>155</b>	<b>153</b>	<b>355.585</b>

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/annuo)
domestico	146	107	237.524
albergo	1	6	27.216
terziario	6	33	62.266
industriale	2	7	28.579
<b>CIS</b>	<b>213</b>	<b>182</b>	<b>429.192</b>
domestico	204	149	331.882
terziario	8	27	8.3021
industriale	1	6	14.289
<b>COMMEZZADURA</b>	<b>898</b>	<b>1.052</b>	<b>2.619.343</b>
domestico	825	647	1.342.171
albergo	29	288	789.262
terziario	36	94	373.596
industriale	8	23	114.314
<b>CROVIANA</b>	<b>409</b>	<b>424</b>	<b>1.102.861</b>
domestico	371	271	603.570
albergo	6	59	163.295
terziario	31	93	321.707
industriale	1	1	14.289
<b>DIMARO-FOLGARIDA</b>	<b>1.435</b>	<b>1.558</b>	<b>5.775.372</b>
domestico	1.268	927	2.062.876
albergo	115	481	3.129.830
terziario	41	132	425.484
industriale	11	18	157.182
<b>LIVO</b>	<b>526</b>	<b>504</b>	<b>1.111.829</b>
domestico	500	366	813.437
albergo	1	16	27.216
terziario	22	108	228.308
industriale	3	14	42.868
<b>MALÈ</b>	<b>1.462</b>	<b>1.958</b>	<b>3.992.476</b>
domestico	1.310	1.000	2.131.205
albergo	15	210	408.239
terziario	129	716	1.338.718
industriale	8	32	114.314
<b>MEZZANA</b>	<b>696</b>	<b>991</b>	<b>2.172.976</b>
domestico	628	472	1.021.677
albergo	26	323	707.614
terziario	40	177	415.106
industriale	2	19	28.579
<b>MONCLASSICO</b>	<b>962</b>	<b>1.019</b>	<b>2.161.897</b>
domestico	915	669	1.488.590
albergo	8	71	217.727
terziario	26	247	269.819
industriale	13	32	185.761
<b>NOVELLA</b>	<b>2.114</b>	<b>1.993</b>	<b>4.594.245</b>

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/annuo)
domestico	2.014	1.472	3.276.524
albergo	15	114	408.239
terziario	78	339	809.457
industriale	7	68	100.025
<b>OSSANA</b>	<b>1.145</b>	<b>1.368</b>	<b>2.938.911</b>
domestico	1.078	815	1.753.770
albergo	27	198	734.830
terziario	31	242	321.707
industriale	9	113	128.604
<b>PEIO</b>	<b>1.750</b>	<b>1.577</b>	<b>3.450.892</b>
domestico	1.718	1.342	2.794.969
albergo	19	182	517.102
terziario	12	32	124.532
industriale	1	21	14.289
<b>PELLIZZANO</b>	<b>441</b>	<b>414</b>	<b>1.080.263</b>
domestico	413	302	671.899
albergo	7	56	190.511
terziario	18	42	186.795
industriale	3	14	31.058
<b>RABBI</b>	<b>1.359</b>	<b>1.342</b>	<b>2.893.678</b>
domestico	1.314	1.026	2.137.712
albergo	16	101	435.455
terziario	24	190	249.064
industriale	5	25	71.447
<b>RUMO</b>	<b>843</b>	<b>777</b>	<b>1.771.804</b>
domestico	810	592	1.317.768
albergo	5	76	136.080
terziario	21	93	217.931
industriale	7	16	100.025
<b>TERZOLAS</b>	<b>823</b>	<b>790</b>	<b>1.776.990</b>
domestico	786	578	1.278.723
albergo	4	56	108.864
terziario	21	98	217.931
industriale	12	58	171.472
<b>VERMIGLIO</b>	<b>1.303</b>	<b>1.228</b>	<b>2.719.708</b>
domestico	1.254	979	2.040.100
albergo	9	59	244.943
terziario	35	171	363.218
industriale	5	19	71.447
<b>Totale complessivo</b>	<b>17.846</b>	<b>18.585</b>	<b>43.874.556</b>

Tabella 20 - utenze potenziali e relativi fabbisogni dei Comune della tratta Cles-Dimaro

#### 4.2.7.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Cles – Dimaro prevede un investimento complessivo di 10.243.611 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	8.293.754,57 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	54.400,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	8.348.154,57 €
A.2	ONERI SICUREZZA	333.926,18 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>8.682.080,75 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	26.400,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	41.740,77 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	50.088,93 €
B.7	COSAP/TOSAP	25.677,37 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	11.073,47 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	800,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	198.427,86 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	155.409,61 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	29.264,14 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	73.160,36 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	18.250,48 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	474.512,45 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>630.292,99 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>931.237,37 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>10.243.611,11 €</b>

Tabella 21 - Costi tratta Cles - Dimaro

#### 4.2.7.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Cles - Dimaro e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.

Attività	2025		2026	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/eseccutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	maggio-25	luglio-25
Invio autorizzazioni	90	luglio-25	ottobre-25
Appalto	30	ottobre-25	ottobre-25
Esecuzione lavori	380	novembre-25	dicembre-26
Chiusura tecnico contabile	30	dicembre-26	dicembre-26

#### 4.2.8 TR.TN.008 - NUOVA TRATTA MADRUZZO – ARCO

Questa tratta garantisce una contro-alimentazione all’impianto di distribuzione esistente di Arco. La tratta Madruzzo-Arco è funzionale alla continuità del servizio ed al miglioramento della sicurezza, ma non sottende Comuni di nuova metanizzazione.

##### 4.2.8.1 STIMA COSTI DELL’INTERVENTO

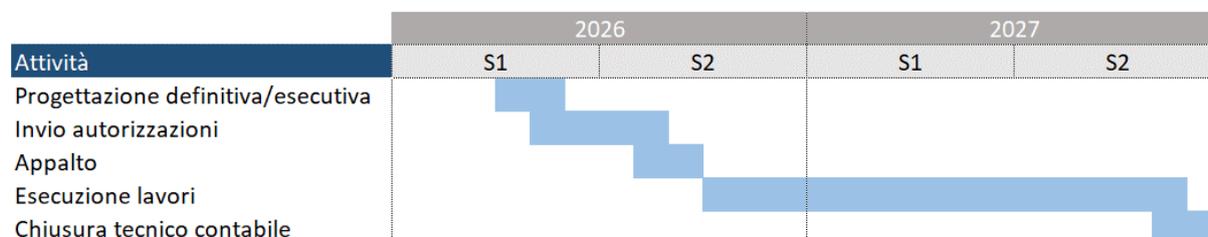
La tratta Madruzzo – Arco prevede un investimento complessivo di 8.864.525 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

Codice	Descrizione	Importo
	<i>RETE GAS AP 3° SPECIE</i>	7.084.360,07 €
	<i>IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA</i>	54.400,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	7.138.760,07 €
A.2	ONERI SICUREZZA	285.550,40 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>7.424.310,47 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	25.200,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	35.693,80 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	42.832,56 €
B.7	COSAP/TOSAP	95.738,42 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	10.237,94 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	800,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	<i>SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA</i>	178.975,41 €
B.11.2	<i>SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI</i>	137.805,59 €
B.11.3	<i>SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP</i>	25.932,21 €
B.11.4	<i>SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE</i>	64.830,53€
B.11.5	<i>CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%</i>	16.301,75 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	423.845,49 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>634.348,21 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>805.865,87 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>8.864.524,55 €</b>

Tabella 22 - Costi tratta Madruzzo - Arco

#### 4.2.8.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Madruzzo - Arco e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	aprile-26	maggio-26
Invio autorizzazioni	90	maggio-26	agosto-26
Appalto	30	agosto-26	settembre-26
Esecuzione lavori	422	ottobre-26	novembre-27
Chiusura tecnico contabile	30	novembre-27	dicembre-27

#### 4.2.9 TR.TN.009 - NUOVA TRATTA TRENTO – CIVEZZANO

Questa tratta è funzionale alla magliatura tra le RE.MI. di Trento Vela e la RE.MI. di Civezzano, pertanto è funzionale alla continuità del servizio ed al miglioramento della sicurezza dell'intera infrastruttura, ma non sottende Comuni di nuova metanizzazione.

##### 4.2.9.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Trento – Civezzano prevede un investimento complessivo di 5.032.879 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

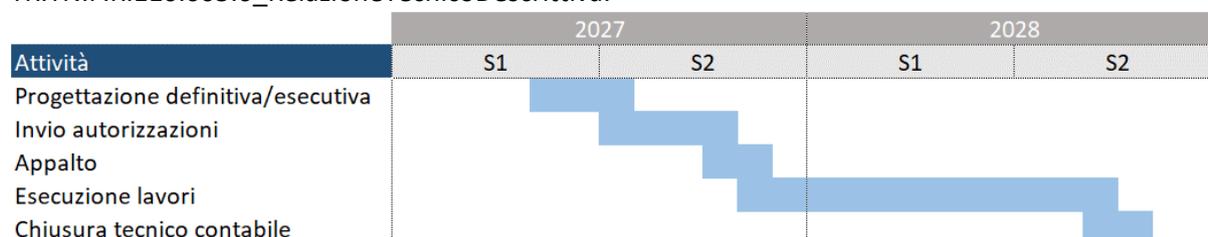
Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	4.017.941,06 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	27.200,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	4.045.141,06 €
A.2	ONERI SICUREZZA	161.805,64 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>4.206.946,70 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	13.200,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	20.225,71 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	24.270,85 €
B.7	COSAP/TOSAP	18.323,26 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	6.026,40 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	600,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	124.986,18 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	90.424,92 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	16.957,18 €

B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	42.392,94 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	10.990,45 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	285.751,67 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>368.397,89 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>457.534,46€</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>5.032.879,05 €</b>

Tabella 23 - costi tratta Trento - Civezzano

#### 4.2.9.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Trento – Civezzano e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	maggio-27	luglio-27
Invio autorizzazioni	90	luglio-27	ottobre-27
Appalto	30	ottobre-27	novembre-27
Esecuzione lavori	295	novembre-27	settembre-28
Chiusura tecnico contabile	30	settembre-28	ottobre-28

#### 4.2.10 TR.TN.010 - NUOVA TRATTA DIMARO – M. DI CAMPIGLIO

La tratta di rete di 3<sup>a</sup> specie in progetto che si estende da Dimaro a Madonna di Campiglio sottende una località turistica del comune di Dimaro-Folgarida Pinzolo: Folgarida.

Di seguito le caratteristiche geografiche e demografiche più rilevanti della località in esame.

Elenco nuove località da metanizzare sulla tratta in progetto Dimaro - M. di Campiglio	Superficie territoriale comunale (km <sup>2</sup> )	Altitudine (m s.l.m.)	Fascia climatica	Gradi Giorno
Folgarida	0,39	1270	F	3.589

Tabella 24 - dati geografici generali della località della tratta Dimaro- M. di Campiglio

Elenco nuove località da metanizzare sulla tratta in progetto Dimaro-Pinzolo	Popolazione residente	Famiglie residenti
Folgarida	33	19

Tabella 25 - dati demografici della località della tratta Dimaro- M. di Campiglio (fonte ISTAT 2011)

Nella tabella seguente si riporta il numero di utenze potenziali, suddivise per tipologia, nonché la portata di picco oraria e la stima del consumo annuo corrispondente per la frazione di Folgarida. I valori sono stati ottenuti dall'analisi dei dati ISTAT 2011, dai dati forniti dal distributore locale, nonché tramite censimento delle utenze energivore.

Questa località ha una forte connotazione turistica ed è caratterizzata dalla cospicua presenza di Residence di importanti dimensioni con all'interno numerosi miniappartamenti utilizzati per affitti stagionali o seconde case. Ogni unità abitativa è stata classificata e conteggiata come utenza "domestica", per avere la miglior corrispondenza sia con la categoria d'uso del gas naturale sia col numero totale di interni in edifici ad uso residenziale riportato nel censimento ISTAT. Nella specificità di Folgarida, sono presenti 61 edifici ad uso residenziale, 19 dei quali sono abitazioni occupate da persone residenti, mentre i restanti edifici sono accorpatisi in 26 grandi Residence con più di 1.150 appartamenti al loro interno, occupati durante la stagione turistica da ospiti o persone non residenti.

COMUNE (E TIPOLOGIA D'UTENZA)	N° UTENZE POTENZIALI	PORTATA DI PICCO (Smc/h)	CONSUMO ANNUO (Smc/anno)
<b>FOLGARIDA</b>	<b>1.220</b>	<b>1.338</b>	<b>2.868.871</b>
domestico	1.169	647	1.901.816
albergo	26	602	707.614
terziario	25	89	259.441
<b>Totale complessivo</b>	<b>1.220</b>	<b>1.338</b>	<b>2.868.871</b>

Tabella 26 - utenze potenziali e relativi fabbisogni della località turistica della tratta Dimaro-M. di Campiglio

#### 4.2.10.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Dimaro – M. di Campiglio prevede un investimento complessivo di 4.349.815 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	3.471.523,96 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	27.200,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	3.498.723,96 €
A.2	ONERI SICUREZZA	139.948,96 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>3.638.672,92 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	13.800,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	17.493,62 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	20.992,34 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	4.921,61 €
B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	600,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	113.665,21 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	81.129,01 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	15.195,33 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	37.988,33 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	9.919,12 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	257.897,00 €

<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>315.704,57 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>395.437,75 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>4.349.815,24 €</b>

Tabella 27 - Costi tratta Dimaro - M. di Campiglio

#### 4.2.10.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Dimaro – M. di Campiglio e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.

Attività	2027		2028	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/esecutiva	■			
Invio autorizzazioni		■		
Appalto			■	
Esecuzione lavori			■	
Chiusura tecnico contabile				■

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/esecutiva	60	maggio-27	luglio-27
Invio autorizzazioni	90	luglio-27	ottobre-27
Appalto	30	ottobre-27	novembre-27
Esecuzione lavori	283	novembre-27	settembre-28
Chiusura tecnico contabile	30	settembre-28	ottobre-28

#### 4.2.11 TR.TN.011 - NUOVA TRATTA GIOVO - MEZZOLOMBARDO

Questa tratta è strategica per realizzare la magliatura tra le RE.MI. di Giovo e la RE.MI. di Mezzolombardo, pertanto è funzionale alla continuità del servizio ed al miglioramento della sicurezza dell'intera infrastruttura, ma non sottende Comuni di nuova metanizzazione.

##### 4.2.11.1 STIMA COSTI DELL'INTERVENTO

La tratta Giovo - Mezzolombardo prevede un investimento complessivo di 4.192.325 €. Nella tabella sottostante vengono riportati i costi suddivisi per tipologia:

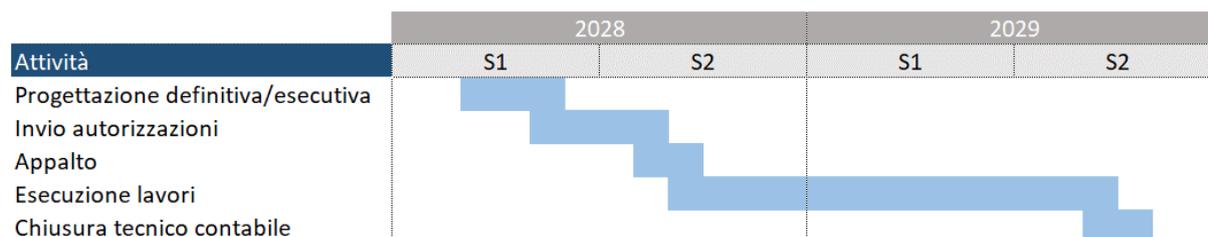
Codice	Descrizione	Importo
	RETE GAS AP 3° SPECIE	3.329.717,72 €
	IMPIANTI DI PROTEZIONE CATODICA	27.200,00 €
A.1	TOTALE IMPORTO LAVORI	3.356.917,72 €
A.2	ONERI SICUREZZA	134.276,71 €
<b>A.</b>	<b>TOTALE LAVORI IN APPALTO</b>	<b>3.491.194,43 €</b>
B.1	RILIEVI, ACCERTAMENTI, INDAGINI	13.200,00 €
B.4	INTERVENTI MANODOPERA NR S.P.A.	16.784,59 €
B.6	ACQUIS. AREE, ESPROPRI, SERVITÙ, OCCUPAZIONI, DANNI	20.141,51 €
B.7	COSAP/TOSAP	14.169,24 €
B.8	SPESE PER ANALISI E COLLAUDI	4.695,55 €

B.9	SPESE PER OSSERVATORIO LL.PP	600,00 €
B.10	IMPREVISTI	0 €
B.11.1	SPESE TECNICHE – PROGETTAZIONE ESECUTIVA	110.593,04 €
B.11.2	SPESE TECNICHE – DIREZIONE LAVORI E COLLAUDI	78.653,38 €
B.11.3	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZA CSP	14.726,06 €
B.11.4	SPESE TECNICHE – COORDINATORE DI SICUREZZE CSE	36.815,15 €
B.11.5	CONTRIBUTO PREVIDENZIALE 4%	9.631,51 €
B.11	TOTALE SPESE TECNICHE	250.419,14 €
<b>B.</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>320.010,03 €</b>
<b>C.</b>	<b>CONTINGENCY</b>	<b>381.120,45 €</b>
<b>A. + B. + C.</b>	<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>4.192.324,91 €</b>

Tabella 28 - Costi tratta Giovo - Mezzolombardo

#### 4.2.11.2 CRONOPROGRAMMA

Di seguito si riporta il cronoprogramma della tratta Giovo – Mezzolombardo e le date chiave dell'intervento. Il cronoprogramma è illustrato nel dettaglio nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.



Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/eseccutiva	60	marzo-28	maggio-28
Invio autorizzazioni	90	maggio-28	agosto-28
Appalto	30	agosto-28	settembre-28
Esecuzione lavori	375	settembre-28	settembre-29
Chiusura tecnico contabile	30	settembre-29	ottobre-29

#### 4.2.12 Importi e crono programmi relativi alle cabine remi

Si riportano, per completezza, le stime dei costi dei gruppi di riduzione e misura, arrotondate per convenzione alla seconda cifra decimale, e i loro relativi cronoprogrammi. Maggiori dettagli sono disponibili nell'allegato TR.TN.F.R.110.005.0\_RelazioneTecnicoDescrittiva.

##### 4.2.12.1 STIMA COSTO RE.MI. TR.TN.A – TRENTO VELA

Codice	Descrizione	Importo
A.	Totale lavori in appalto	1.907.748,21 €
B.	Totale somme a disposizione	349.421,73 €
C.	Contingency	227.489,99 €
<b>A. + B. + C.</b>	<b>Importo Complessivo</b>	<b>2.502.389,93 €</b>

#### 4.2.12.2 CRONOPROGRAMMA RE.MI. TR.TN.A – TRENTO VELA

Attività	2022		2023	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/eseccutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/eseccutiva	60	maggio-22	giugno-22
Invio autorizzazioni	90	luglio-22	settembre-22
Appalto	30	settembre-22	ottobre-22
Esecuzione lavori	180	novembre-22	maggio-23
Chiusura tecnico contabile	30	maggio-23	giugno-23

#### 4.2.12.3 STIMA COSTO RE.MI. TR.TN.B – TIONE

Codice	Descrizione	Importo
A.	Totale lavori in appalto	275.074,22 €
B.	Totale somme a disposizione	101.861,13 €
C.	Contingency	37.693,54 €
<b>A. + B. + C.</b>	<b>Importo Complessivo</b>	<b>414.628,89 €</b>

#### 4.2.12.4 CRONOPROGRAMMA RE.MI. TR.TN.B – TIONE

Attività	2022		2023	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/eseccutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/eseccutiva	60	settembre-22	ottobre-22
Invio autorizzazioni	90	ottobre-22	gennaio-23
Appalto	30	gennaio-23	febbraio-23
Esecuzione lavori	90	marzo-23	maggio-23
Chiusura tecnico contabile	30	maggio-23	giugno-23

#### 4.2.12.5 STIMA COSTO RE.MI. TR.TN.C – MEZZOLOMBARDO

Codice	Descrizione	Importo
A.	Totale lavori in appalto	1.184.390,93 €
B.	Totale somme a disposizione	238.258,64 €
C.	Contingency	142.264,96 €
<b>A. + B. + C.</b>	<b>Importo Complessivo</b>	<b>1.564.914,53 €</b>

#### 4.2.12.6 CRONOPROGRAMMA RE.MI. TR.TN.C – MEZZOLOMBARDO

Attività	2024		2025	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/eseccutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/eseccutiva	60	giugno-24	agosto-24
Invio autorizzazioni	90	agosto-24	ottobre-24
Appalto	150	ottobre-24	marzo-25
Esecuzione lavori	60	aprile-25	maggio-25
Chiusura tecnico contabile	30	maggio-25	giugno-25

#### 4.2.12.7 STIMA COSTO RE.MI. TR.TN.D – CIVEZZANO

Codice	Descrizione	Importo
A.	Totale lavori in appalto	1.039.397,91 €
B.	Totale somme a disposizione	216.509,69 €
C.	Contingency	125.590,76 €
<b>A. + B. + C.</b>	<b>Importo Complessivo</b>	<b>1.381.498,35 €</b>

#### 4.2.12.8 CRONOPROGRAMMA RE.MI. TR.TN.D – CIVEZZANO

Attività	2027		2028	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/eseccutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/eseccutiva	60	settembre-27	ottobre-27
Invio autorizzazioni	90	ottobre-27	gennaio-28
Appalto	30	gennaio-28	febbraio-28
Esecuzione lavori	120	marzo-28	giugno-28
Chiusura tecnico contabile	30	giugno-28	luglio-28

#### 4.2.12.9 STIMA COSTO RE.MI. TR.TN.E – GIOVO

Codice	Descrizione	Importo
A.	Totale lavori in appalto	1.789.858,84 €
B.	Totale somme a disposizione	329.078,83 €
C.	Contingency	211.893,77 €
<b>A. + B. + C.</b>	<b>Importo Complessivo</b>	<b>2.330.831,44 €</b>

#### 4.2.12.10 CRONOPROGRAMMA RE.MI. TR.TN.E – GIOVO

Attività	2028		2029	
	S1	S2	S1	S2
Progettazione definitiva/eseccutiva				
Invio autorizzazioni				
Appalto				
Esecuzione lavori				
Chiusura tecnico contabile				

Attività	Durata (gg)	Data inizio	Data fine
Progettazione definitiva/eseccutiva	60	settembre-28	ottobre-28
Invio autorizzazioni	90	ottobre-28	gennaio-29
Appalto	30	gennaio-29	febbraio-29
Esecuzione lavori	120	marzo-29	giugno-29
Chiusura tecnico contabile	30	giugno-29	luglio-29

### 4.3 Benefici e Costi Totali

#### 4.3.1 Quantificazione dei benefici totali

La relazione dell'analisi costi benefici di Gasdotti Alpini segue i requisiti indicati dall'ARERA attraverso la 468/18 e successive modifiche.

Gasdotti Alpini evidenzia i seguenti benefici per la collettività:

#### 1. Beneficio B2 – variazione del social welfare connessa alla sostituzione dei combustibili attualmente in uso (Fuel Switching).

Questo beneficio costituisce una delle quote più rilevanti dei benefici complessivi stimati da Gasdotti Alpini nei 25 anni di valutazione dell'ACB. Questo è dovuto alla minore efficienza dei combustibili alternativi al metano utilizzati attualmente nelle valli della Provincia Autonoma di Trento non ancora raggiunte dal servizio di fornitura gas che risultano meno economici per l'utenza.

Attraverso i dati forniti dagli Enti Locali della Provincia di Trento (dati PAES/PEAP), Gasdotti Alpini ha potuto proporre le sue stime riguardanti il beneficio relativo al fuel switching. Per le comunità di valle della Val Di Sole e della Val Rendena sono stati utilizzati dei valori puntuali circa la percentuale di utilizzo dei combustibili alternativi. Per le restanti comunità di valle, per le quali non sono presenti dati puntuali, Gasdotti Alpini applica il valore medio dei dati PAES. La tabella seguente riporta le percentuali di utilizzo dei combustibili attualmente in uso nell'area da metanizzare:

Comunità di valle	Gasolio	GPL	Biomasse
Val Rendena	75%	8%	17%
Val di Sole	83%	4%	13%
Altre	67%	13%	20%

Tabella 29 - Mix di fonti energetiche utilizzate nelle aree non metanizzate del Trentino

Per il costo delle fonti energetiche sono stati utilizzati i dati forniti da SNAM nell'appendice dei criteri applicativi relativa all'anno 2021 (Snam 2021b); unicamente per i valori relativi all'anno 2020 si è fatto riferimento all'appendice dei criteri applicativi relativa all'anno 2020. Il costo utilizzato da Gasdotti Alpini è una media dei tre scenari proposti da SNAM ("National Trend", "Business and Usual" e "Centralized"). Tramite interpolazione, è stato stimato il costo per ogni anno dell'orizzonte temporale considerato; per gli anni successivi al 2040 si sono supposti costanti i valori del 2040. La maggiore efficienza del metano permette risparmi maggiori rispetto all'attuale mix energetico, concorrendo a sostenere l'investimento proposto da Gasdotti Alpini. Nella tabella di seguito sono rappresentati i costi delle fonti energetiche utilizzati:

Fonte	2020	2025	2030	2035	2040
Metano	0,020	0,022	0,022	0,023	0,024
Gasolio	0,058	0,066	0,071	0,074	0,076
GPL	0,058	0,066	0,071	0,073	0,076
Biomasse	0,040	0,045	0,048	0,049	0,051

Tabella 30 - Costi delle fonti energetiche in €/kwh come forniti dall'Appendice Informativa di Snam ai Criteri Applicativi

Il beneficio derivante dal Fuel Switching ha uno sviluppo incrementale dipendente dal numero dei nuovi utenti raggiungibili dall'operazione di metanizzazione. Il beneficio complessivo cumulato allo scadere del venticinquesimo anno del piano sarà di circa **€416 milioni**. Il valore attuale netto del beneficio, utilizzando un tasso di attualizzazione del 4%, sarà di circa **€217 milioni**.

## 2. Beneficio B3n - Incremento della sicurezza e dell'affidabilità delle forniture in condizioni normali.

L'incremento della sicurezza e dell'affidabilità dell'infrastruttura si verifica compiutamente dal momento del completamento dello sviluppo dei tratti di rete propedeutici alla stessa (Campiglio – Dimaro, Cles – Dimaro, Madruzzo – Arco, Pinzolo – Campiglio, Tione – Madruzzo, Tione – Pinzolo, Trento – Vallelaghi, Cles – Mezzolombardo). Quando l'infrastruttura sarà completata e gli utenti serviti saranno ancora minimi, il beneficio B3n risulterà massimo avendo a disposizione potenzialmente una grande quantità di portata del gas non ancora utilizzata da allocare nei punti di uscita di Tione e Arco. Successivamente, il beneficio andrà a diminuire parallelamente all'aumentare dei punti di riconsegna serviti. Infatti, gli utenti che nell'anno N non usufruiranno del servizio di distribuzione/trasporto del gas contribuiranno alla massimizzazione del beneficio.

Per la valorizzazione del *cost of gas disruption* (costo associato all'interruzione del gas) è stato utilizzato il valore indicato per l'Italia da ENTSOG nel Ten-Year Network Development Plan 2020 (Annex D - Methodology, paragrafo 3.1.4, pag. 29), vale a dire 87,4 €/MWh. Tale valore è stato utilizzato sia per il calcolo del B3n sia per il B3d, come indicato dall'Appendice Informativa ai Criteri Applicativi.

Le analisi effettuate dimostrano come anche in presenza di una climatica eccezionale, ovvero *stress consumption*, (presenza di temperature particolarmente rigide, e conseguente elevato consumo, con probabilità di accadimento di una volta ogni 20 anni) l'infrastruttura di trasporto di Gasdotti Alpini riesca ad operare e a garantire il flusso di gas e la ridondanza della rete. Essa inoltre, anche in presenza degli eventi climatici accennati, è in grado di fornire ulteriore capacità nei punti di uscita di Arco e Tione. Il beneficio dall'incremento della sicurezza in condizioni normali è comunque marginale rispetto agli altri, partecipando ai benefici totali cumulati attualizzati per **€ 433.749**.

### **3. Beneficio B3d - Incremento della sicurezza e della affidabilità delle forniture in condizioni di stress.**

Procedendo allo stesso modo, è stato possibile quantificare il beneficio derivante dall'incremento di sicurezza ed affidabilità delle forniture in presenza di condizioni di *stress disruption*, ovvero quando si verifica un funzionamento anomalo dell'infrastruttura. La differenza sostanziale con il beneficio B3n riguarda le casistiche di climatica da considerare, l'ammontare di giorni di durata dell'evento eccezionale e la probabilità di accadimento dell'evento, così come indicato nell'Appendice Informativa aggiornata al 2021. Inoltre, è stato incorporato l'effetto del double counting sull'ammontare nella valorizzazione rispetto alla casistica di *stress consumption*. Il beneficio così stimato ha un valore totale attualizzato di **€5,3 milioni**.

### **4. Beneficio B5 – Riduzione esternalità negative derivanti dall'emissione di CO<sub>2</sub>.**

Uno dei vantaggi nell'utilizzo del metano rispetto ad altri combustibili è il saving derivante dalla minore emissione di anidride carbonica nell'atmosfera. Il metano comporta un risparmio emissivo di anidride carbonica considerevole rispetto alle fonti alternative attualmente utilizzate nella regione, in particolare rispetto agli altri combustibili fossili.

L'emissione di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera è infatti uno dei principali responsabili dei cambiamenti climatici e del processo di disgelo delle catene montuose italiane, fondamentali per l'economia del territorio. Seguendo le indicazioni dell'Appendice Informativa, sono stati utilizzati i dati Ispra 2018, secondo cui il GPL e il gasolio emettono rispettivamente 0,236 e 0,265 kg al kwh contro gli 0,207 kg al kwh del metano (+14% e +28). Le biomasse sono supposte invece carbon-neutral.

L'incrocio tra il differenziale di CO<sub>2</sub> emessa dal metano rispetto alle altre fonti energetiche, il numero di utenze servite e i valori relativi all'attuale mix energetico permette di quantificare un risparmio di **€4,7 milioni** attualizzati complessivi nell'arco piano.

### **5. Beneficio B6 – Riduzione esternalità negative derivanti dall'emissione non di CO<sub>2</sub>**

Il saving in questo caso fa riferimento a tutte le esternalità negative non associabili alla CO<sub>2</sub>, vale a dire NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>, NH<sub>3</sub> e NMVOC. Seguendo le indicazioni dell'Appendice

Informativa ai criteri applicativi, i dati riguardanti le emissioni fanno riferimento ai dati Ispra del 2018 mentre la valorizzazione monetaria dell'emissione è fornita dall'appendice stessa. Essendo il metano considerato una fonte più pulita rispetto a quelle attualmente in uso nell'area che si intende metanizzare, questo beneficio rappresenta una fetta fondamentale dei benefici complessivi del piano.

Fonte	NO <sub>x</sub>	PM 2,5	NH <sub>3</sub>	PM 10	NMVOC	SO <sub>2</sub>
Metano	0,029	0,0002	-	0,0002	0,005	0,0003
Gasolio	0,05	0,004	-	0,004	0,003	0,047
GPL	0,029	0,002	-	0,002	0,002	0,002
Biomasse	0,065	0,312	0,005	0,312	0,545	0,014

Tabella 3 - Emissioni per fonte energetica utilizzate per il calcolo del beneficio B6 - valori espressi in Kg/Gj

Il beneficio B6 partecipa ai benefici totali per circa **€232 milioni** attualizzati. La riduzione di NO<sub>x</sub> contribuisce al beneficio totale per il 3%, la riduzione di PM<sub>2,5</sub> per il 49,4%, la riduzione di NH<sub>3</sub> per lo 0,2%, la riduzione di PM<sub>10</sub> per il 32,1%, la riduzione di NMVOC per il 4,8% e la riduzione di SO<sub>2</sub> per il 10,6%.

Non è stata presa in considerazione la riduzione di emissione di gas in atmosfera (c.d. methane leakage) poiché non applicabile alla tipologia di interventi previsti.

Non è stato possibile evidenziare altri benefici indicati nella delibera 468/18 quali in quanto non pertinenti con il progetto in analisi:

- *B1: Variazione del social welfare associato alla riduzione dei costi di fornitura del gas;*
- *B2t: Variazione del social welfare legato alla sostituzione dei combustibili nel settore termoelettrico;*
- *B4: Costi di investimento evitati per obblighi normative o prescrizioni autorizzative che sarebbero necessari nello scenario in cui l'infrastruttura di Gasdotti Alpini non venisse costruita;*
- *B7: Maggiore integrazione di produzione da fonti di energia rinnovabile nel settore elettrico;*
- *B8: Riduzione dei costi di compressione;*
- *B9: Fornitura di flessibilità al sistema elettrico.*

Inoltre, poiché anche in questo caso non pertinenti al progetto in analisi, non è stato possibile quantificare i benefici quantitativi non direttamente monetizzabili indicati nei criteri applicativi dell'ACB redatta da SNAM quali:

- *l'indicatore N-1, riguardante la capacità del sistema gas di soddisfare la domanda di picco giornaliera in caso di interruzione della principale infrastruttura di importazione;*
- *l'import route diversification index, riguardante il grado di diversificazione delle fonti e della capacità di importazione;*

- *Il bidirectional project index, che misura l'incidenza della capacità di controflusso sulla capacità complessiva di flusso prevalente.*

#### 4.3.2 Quantificazione dei costi totali

Per tutti gli interventi i costi sono stati stimati come indicato nel documento “Criteri applicativi dell’Analisi Costi-Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto” approvato dall’ARERA con la delibera 230/2019/R/Gas e pubblicato sul sito di Snam. I costi individuati nel documento ed applicabili a questa tipologia di intervento sono principalmente tre: i costi d’investimento per la realizzazione dell’intervento, i costi operativi e i costi della rete di distribuzione per quanto riguarda le nuove metanizzazioni.

##### 4.3.2.1 COSTI DI INVESTIMENTO

Per quanto riguarda i **costi di investimento** in capo ai trasportatori, la quasi totalità dei costi è a carico di Gasdotti Alpini.

Per la stima dei costi di investimento in capo a Gasdotti Alpini è stato svolto uno studio di fattibilità con un preventivo puntuale dei costi e delle tempistiche. Gasdotti Alpini ha ritenuto opportuno utilizzare dei costi diversi dai costi unitari indicati da Snam nell’Appendice Informativa ai Criteri applicativi dell’Analisi Costi-Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto. Infatti, i costi proposti da Snam sono da intendersi come valori medi per l’intero territorio nazionale e derivano da un insieme di interventi tra loro eterogenei, di complessità mediamente maggiore rispetto a quella propria della costruzione di una rete regionale (es. reti non solo in terza specie ma anche di prima e seconda specie, ovvero esercite a pressioni molto maggiori); per questi motivi si ritiene che adottarli per la quantificazione dei costi di realizzazione dell’intervento in questione genererebbe una sovrastima dei costi.

Dunque, per la quantificazione dei costi, sono stati stimati dei costi unitari specifici, sulla base dell’esperienza quanto alle condizioni di fornitura di beni e servizi acquisiti dal Gruppo con specifico riferimento alla realizzazione di infrastrutture energetiche gas, in ragione della tipologia dell’intervento e della conoscenza del territorio trentino e delle imprese che vi operano. A questo piano sono allegati due documenti: “TR.TN.F.R.130.005.0\_ElencoPrezziUnitari”, che illustra tutti i costi unitari utilizzati da Gasdotti Alpini, laddove diversi rispetto a quelli suggeriti da Snam, e “TR.TN.F.R.130.020.0\_AnalisiPrezziUnitari”, che illustra in maniera dettagliata come sono stati ricostruiti tali costi da Gasdotti Alpini.

Ai costi unitari così stimati è stata poi aggiunta la valorizzazione dell’impatto sul costo di investimento di eventi imprevisti (cosiddetta contingency); la contingency è stata fissata al 10%, che si ritiene un valore più che realistico data l’accuratezza della progettazione e del conseguente spending effettuata da Gasdotti Alpini.

Dunque, i costi di investimento per la realizzazione della rete di trasporto di Gasdotti Alpini, già corretti per gli effetti fiscali, ammontano ad un totale attualizzato di ca. **63 milioni** di euro.

Si precisa che, per quanto potrebbe ritenersi non sussistente la necessità di interventi di potenziamento/adequamento degli impianti di Snam Rete Gas spa (cfr. paragrafo 5), si è ritenuto comunque opportuno inserire sin d’ora nell’analisi costi/benefici anche una ipotetica misura dei costi

per il potenziamento collegato alle nuove REMI di Giovo e di Trento Vela (costi Snam). In tale prospettiva, è stato quindi considerato un costo di 2 milioni di euro per RE.MI., a cui è stato applicato un fattore correttivo per effetti fiscali del 9%. Di conseguenza, il totale attualizzato dei costi in capo a Snam, già corretto per gli effetti fiscali, è di **2,9 milioni di euro**.

#### 4.3.2.2 COSTI OPERATIVI

In secondo luogo, sono stati stimati i **costi operativi** per la gestione dell'infrastruttura, da distinguere in costi operativi fissi e costi operativi variabili, seguendo le indicazioni dei "Criteri applicativi dell'Analisi Costi-Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto".

##### Costi operativi fissi

I costi operativi fissi riguardano tutti i costi necessari all'esercizio e alla manutenzione della nuova infrastruttura incluso il costo del personale. L'infrastruttura progettata per questo piano si compone principalmente di metanodotti e di impianti di regolazione e misura (RE.MI.). Per quanto riguarda i costi associati alla categoria base metanodotti, è stato utilizzato il valore indicato nell'Appendice Informativa per gli interventi di Rete Regionale che comprende il costo del lavoro incrementale derivante dalla necessità di disporre di ulteriore personale per la gestione dell'infrastruttura (3,91 €/m). Per quanto riguarda il costo operativo fisso relativo alla gestione delle REMI, che deve essere stimato puntualmente, è stato calcolato in **4.093 €/RE.MI.**, come stabilito nei "Criteri applicativi dell'Analisi Costi-Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto".

##### Costi operativi variabili

I costi operativi variabili sono composti da due componenti: le perdite di rete e gli eventuali autoconsumi.

Le perdite di rete sono state stimate applicando i coefficienti di emissione rilevati ai fini del riconoscimento tariffario, come identificati nella tabella 6 della delibera ARERA 114/2019/R/gas e riportati per comodità nella tabella seguente. Il loro valore monetario è stato determinato utilizzando i prezzi gas ottenuti come media dei tre scenari proposti da SNAM (National Trend, Business and Usual e Centralized) nell'Appendice Informativa.

	Fattore di emissione	Unità di misura
<b>Emissioni fuggitive</b>		
Pipeline	0,529	Smc/km/a
Stazioni di regolazione e misura (REMI)	(*)	Smc/sorgente/a
<b>Emissioni pneumatiche</b>		
Rete (valvole ad azionamento pneumatico)	13,6	Smc/sorgente/a
<b>Emissioni da ventato</b>		
Rete, R&R e REMI	20,45	Smc/km/a

(\*) Il fattore di emissione per le Stazioni di Regolazione e Misura (REMI) con P<12 bar riconosciuto ai fini tariffari assume i seguenti valori: 290 Smc/sorgente/a nel 2021, 250 nel 2022 e 210 nel 2023.

Tabella 31 - Coefficienti di emissione identificati nella delibera ARERA 114/2019/R/gas ed utilizzati per l'analisi costi benefici.

Le spese associate ai consumi gas sono state stimate adottando costi unitari differenziati per categoria base. Nel caso dell'intervento di questo piano, non è prevista la realizzazione di centrali di spinta o altri

asset complessi che richiedono consumi di gas rilevanti; di conseguenza, sono stati considerati solo i costi relativi ai consumi per la categoria base metanodotto, come quantificati nell'Appendice Informativa (0,35 €/m).

In conclusione, nell'orizzonte temporale dell'analisi costi benefici (vale a dire 25 anni), i costi operativi totali attualizzati ammontano a **8,9 milioni** di euro.

#### 4.3.2.3 COSTI DELLA DISTRIBUZIONE

Infine, per quanto riguarda le aree di nuova metanizzazione, sono stati stimati i **costi della rete di distribuzione**, che, come da Appendice Informativa, comprendono i costi di realizzazione della rete cittadina, l'allacciamento alla rete di trasporto, la realizzazione di eventuali feeder intercomunali e i costi associati alla conversione a gas naturale degli apparati dei clienti finali.

Per la stima delle prime tre voci di costo, è stato elaborato uno studio di progettazione di massima della rete di distribuzione; è stato inoltre valorizzato il costo di conversione degli apparati finali differenziato per tipologia di fonte energetica attualmente utilizzata.

Il costo totale della rete di distribuzione così ottenuto è di **109 milioni** di euro attualizzati. Anche in questo caso, coerentemente con quanto previsto per gli investimenti relativi al Trasporto, si è applicato un fattore correttivo degli effetti fiscali pari al 9%, ottenendo così un costo di investimento totale per la rete di distribuzione pari a **99 milioni di euro**.

I costi operativi relativi alla distribuzione ammontano a **€7 milioni** attualizzati.

Inoltre, le reti di distribuzione così ipotizzate sarebbero coerenti con le condizioni di sviluppo della rete di Distribuzione potenzialmente elaborabili dalla Provincia Autonoma di Trento (quale Stazione Appaltante) per l'affidamento del servizio di distribuzione gas dell'ATEM di Trento, in quanto in grado di garantire la sostenibilità del rapporto Benefici/Costi (come da D.M. 2011 n. 226).

Quanto sopra è coerente con le risultanze della delibera n. 339 del 5.3.2021, approvata dalla Provincia Autonoma di Trento, con adozione in sede preliminare del Piano energetico - ambientale provinciale 2021-2030 (PEAP).

Il PEAP adottato comprende alla Sezione II, capitolo 9, la *"Pianificazione estensione servizio distribuzione del gas naturale"* e riporta quanto segue: *"Per quanto concerne la possibilità di estendere il servizio di distribuzione nei comuni non metanizzati, è necessario verificare la disponibilità sia di estendere la capacità delle attuali reti di distribuzione sia, eventualmente, realizzare nuove reti di trasporto del gas naturale, ricercando - ove possibile - meccanismi di interconnessione con le attuali esistenti per creare un sistema sicuro ed efficiente posto a servizio dell'intero territorio provinciale"* (*"obiettivi specifici e assunzioni"*), nonché: *"Nell'ottica di un coordinamento funzionale tra trasporto e distribuzione, l'obiettivo della Provincia Autonoma di Trento è riuscire a creare sul territorio una struttura di reti del gas interconnesso al fine di assicurare un sistema sicuro e resiliente per l'approvvigionamento del gas naturale a favore delle utenze finali in tutto il territorio provinciale. Sotto il profilo tecnico sarebbe preferibile che questo sistema venisse retto su un sistema di tubazioni in alta pressione (almeno in 3<sup>a</sup> specie) possibilmente interconnesse tra loro, in grado di alimentare (feeder) i singoli impianti della distribuzione, le cui reti sono posate negli abitati vallivi a servizio dell'utenza. Questa tipologia di interconnessione è preferibile venga attuata dalla rete di trasporto del gas, specie nel territorio occidentale del Trentino, poiché appare essere quella più idonea ad assicurare un maggior*

*beneficio sia per l'interno del territorio provinciale che all'esterno in ragione della valenza interregionale che assumerebbe una dorsale tra il territorio lombardo e quello delle valli trentine".*

Il relativo paragrafo 4 riporta più in particolare quanto segue: *"Secondo il percorso condiviso per addivenire all'intesa con il Consiglio delle autonomie locali prevista nel Piano energetico 2013-2020 in ordine all'estensione della distribuzione del gas naturale, lo sviluppo della pianificazione di tale servizio è stata rivolta ai territori i cui comuni hanno espresso un fattivo interesse nell'estensione del servizio.*

Il PEAP adottato dalla Provincia Autonoma di Trento conclude che: *"L'adesione al sistema di distribuzione del gas, da parte di tutti i comuni che hanno espresso l'interesse per la metanizzazione, va comunque intesa come scelta strategica sull'intero territorio trentino sul lungo periodo (50 anni) e andrà sicuramente oltre sia al presente ciclo di pianificazione (PEAP 2021-2030) sia ai tempi della gara (12 anni dall'anno di affidamento stimato al momento della redazione di questo documento all'anno 2036)"* (capitolo 8 - conclusioni).

Tali obiettivi sono coerenti con quello generale e con quelli specifici perseguiti con il presente Piano.

#### **4.3.3 Ulteriori benefici qualitativi**

Gasdotti Alpini si impegna a contribuire al processo di decarbonizzazione e al passaggio alle fonti energetiche rinnovabili, come il biometano e, più in generale, il *green gas*.

I consumi riguardanti le energie rinnovabili in Italia sono costantemente in crescita. Snam e Terna, nel *documento di descrizione degli scenari*, evidenziano come il consumo derivante da fonti energetiche rinnovabili (FER) sia cresciuto del 5,4% dal 2011 al 2017 superando così il target del 17% di copertura dei fabbisogni utilizzando energia rinnovabile nel 2020. Il piano italiano si presenta quindi in linea con gli obiettivi del *Clean Energy for all europeans Package* che ha indicato una copertura delle FER sul totale del 30% per il 2030.

Tra le varie fonti rinnovabili, il biometano è attualmente quella che offre una maggiore capacità di implementazione nei diversi settori. Infatti, esso è adattabile a tutti e quattro i grandi settori, ovvero il settore industriale, il settore della generazione elettrica, quello civile e per ultimo quello del trasporto.

Dal 2018 in Italia è possibile mettere in rete il combustibile prodotto da rifiuti urbani, scarti agroalimentari, fanghi di depurazione e di discariche esaurite. Con più di 1600 impianti di produzione di biogas il Paese è il secondo in Europa dopo la Germania e ha quindi un potenziale produttivo di biometano stimato al 2030 in 10 miliardi di metri cubi, pari al 10% dell'attuale fabbisogno annuo di gas naturale (Legambiente, 2019).

Le scelte strategiche trovano manifestazione anche negli incentivi statali diretti allo sviluppo della produzione del biometano ai verso i produttori.

Ai sensi del decreto interministeriale sul Biometano datato 2 Marzo 2018, il produttore di biometano può richiedere la connessione alle reti della distribuzione e del trasporto del gas metano. Tali richieste dovranno essere obbligatoriamente accettate dal trasportatore ai sensi delle disposizioni contenute nel proprio Codice di Rete. Gasdotti Alpini, nella stesura del suo Codice di Rete, descrive le procedure sottese al su descritto collegamento. È fatta comunque salva la possibilità del produttore del biometano di realizzare in proprio le opere propeedeutiche alla successiva connessione.

Con riferimento al Trentino, Gasdotti Alpini darebbe impulso all'utilizzo del biometano nella provincia (da sempre particolarmente attenta al tema della sostenibilità), garantendo nuovi punti di immissione con la sua infrastruttura. Si evidenzia, inoltre, che in Trentino esistono già diverse realtà che si occupano di produzione di biometano e tale numero è destinato ad aumentare. Infatti, il Piano Energetico Ambientale Provinciale ("PEAP") identifica nel biometano una componente importante della strategia di decarbonizzazione e, nella sezione II capitolo 12, stima una produzione potenziale di biogas nel territorio trentino compresa tra 1.500.000 e 2.500.000 Nm<sup>3</sup>/anno. Di questi valori, una quantità compresa tra 800.000 e 2.200.000 Nm<sup>3</sup>/anno è sviluppabile nei territori direttamente coinvolti dal Piano. Inoltre, il presente Piano agisce in maniera indiretta su tutta la quantità prodotta nella provincia, facilitandone l'interscambio all'interno del territorio provinciale.

Gasdotti Alpini quindi si impegna a percorrere questa direzione, grazie al coordinamento continuo con l'impresa maggiore di trasporto, i privati proprietari degli impianti di biogas e la provincia ai fini di contribuire al processo di conversione verso un'energia sempre più rinnovabile.

Inoltre, l'assetto infrastrutturale proposto nel presente Piano risulta abilitante rispetto al ruolo dell'idrogeno nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. Infatti, come evidenziato anche dal PEAP, l'idrogeno costituisce un'importante risorsa per la transizione energetica, grazie ai "costi di transizione relativamente bassi" e "alla riduzione dell'impatto di emissioni di gas serra grazie all'iniezione di idrogeno "verde", prodotto da fonti rinnovabili" (PEAP, Allegato Tecnico 09). In tale ottica, la realizzazione dell'infrastruttura di cui al presente Piano, consentendo di raggiungere le aree attualmente non servite, agevolerà il passaggio all'idrogeno, che potrà essere veicolato "grazie all'utilizzo di un'infrastruttura esistente e unicamente da modificare rispetto alla costruzione di una rete dedicata al puro idrogeno" (PEAP, Allegato Tecnico 09).

#### 4.4 Sostenibilità del piano e indicatori di performance (VAN, B/C, PayBack Period)

A conclusione dell'analisi si riportano le valutazioni di performance complessive del piano.

**Il valore attuale netto** assume valore positivo. Calcolato in un arco temporale di 25 anni raggiunge una valorizzazione di € **277.239.882**. I costi di investimento per il Trasporto sono ripartiti su un arco temporale di 10 anni, mentre quelli per la Distribuzione sono gradualmente sostenuti in tutti e i 25 anni del piano (o per infrastruttura o per allacciamento delle singole utenze). I costi operativi sono previsti per tutta la durata del piano e avranno un andamento crescente parallelo alla messa a terra dell'opera. Essi riguardano principalmente oneri fissi relativi alle manutenzioni o ispezioni e oneri variabili relativi a interventi per il ripristino della continuità del servizio. Anche i benefici presentano un andamento crescente durante l'arco temporale del Piano, coerentemente con il crescere dei punti di riconsegna serviti.

**Il rapporto dei benefici su costi** assume anch'esso valore positivo attestandosi a **2,528** e superando la soglia limite di 1 indicata dall'ARERA nella delibera 114/19. Inoltre, nella delibera indicata all'articolo 5 comma 3 si esplicita il riconoscimento di un tasso di remunerazione degli investimenti aggiuntivo pari a 1,5%, riconosciuto per 10 anni. Al comma 4 dello stesso articolo vengono riportati i requisiti per il riconoscimento: uno di questi è l'evidenza di un rapporto benefici su costi maggiore o uguale a 1,5.

Seguendo le indicazioni dell'allegato della delibera 468/18, si riporta anche il **Payback Period** del progetto. Si evidenzia quindi il momento in cui i benefici cumulati saranno maggiori ai costi cumulati. Nel Piano di Gasdotti Alpini, questo avviene al **dodicesimo anno** di piano, vale a dire nel 2032.

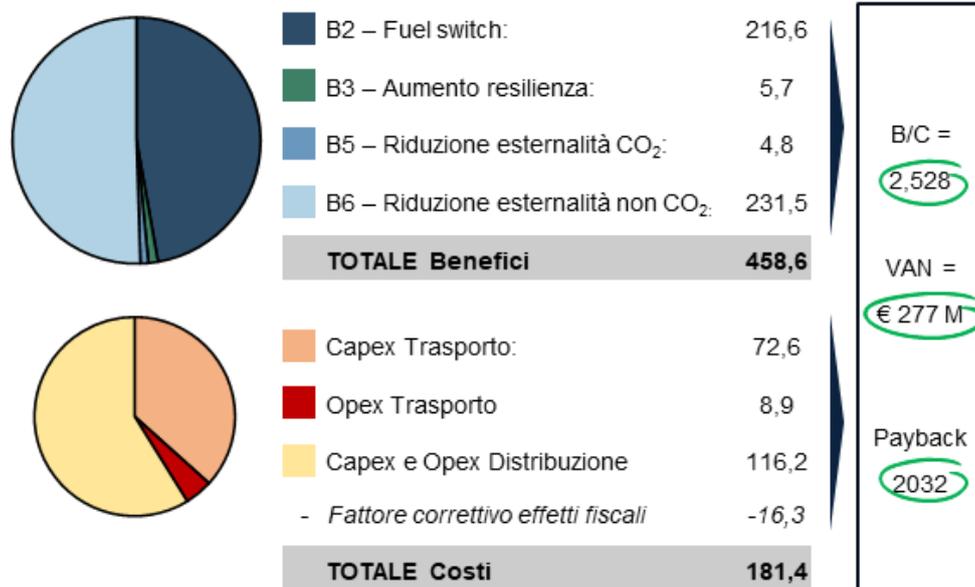
Di seguito si riporta uno schema riassuntivo dei benefici e dei costi relativi al piano di Gasdotti Alpini; i valori sono espressi in milioni di euro. Per i valori attualizzati è stato utilizzato un tasso di sconto del 4%, come indicato nei Criteri Applicativi dell'ACB.

Dati in M€

	B1	B2m	B2t	B3n	B3d	B4o	B4p	B5	B6	B7	B8	B9	Tot. Benefici	Capex Trasporto	Opex Trasporto	Costi distribuzione	Fattore correttivo effetti fiscali	Tot. Costi	
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,44	0,08	-	-	1,39	14,13
2023	-	1,19	-	-	-	-	-	0,01	1,73	-	-	-	2,93	19,98	0,26	34,30	-	4,88	49,66
2024	-	2,48	-	-	-	-	-	0,02	3,53	-	-	-	6,03	5,47	0,32	6,56	-	1,07	11,28
2025	-	3,75	-	-	-	-	-	0,03	5,19	-	-	-	8,98	9,96	0,41	3,40	-	1,19	12,59
2026	-	6,38	-	-	-	-	-	0,10	8,06	-	-	-	14,53	10,68	0,51	48,93	-	5,34	54,78
2027	-	8,42	-	-	-	-	-	0,14	10,15	-	-	-	18,71	8,67	0,60	4,95	-	1,20	13,03
2028	-	10,57	-	-	-	-	-	0,20	12,27	-	-	-	23,04	10,35	0,70	6,41	-	1,48	15,98
2029	-	12,57	-	-	-	-	-	0,24	14,20	-	-	-	27,01	7,23	0,75	5,01	-	1,06	11,92
2030	-	14,28	-	0,06	0,78	-	-	0,28	15,80	-	-	-	31,19	-	0,75	4,40	-	0,35	4,80
2031	-	15,59	-	0,06	0,75	-	-	0,31	17,06	-	-	-	33,78	-	0,75	3,85	-	0,30	4,30
2032	-	16,93	-	0,06	0,73	-	-	0,35	18,29	-	-	-	36,36	-	0,75	3,97	-	0,30	4,41
2033	-	18,33	-	0,06	0,71	-	-	0,39	19,58	-	-	-	39,07	-	0,75	3,88	-	0,29	4,33
2034	-	19,50	-	0,06	0,68	-	-	0,43	20,68	-	-	-	41,35	-	0,75	3,29	-	0,24	3,80
2035	-	20,69	-	0,05	0,66	-	-	0,46	21,77	-	-	-	43,64	-	0,75	3,27	-	0,23	3,78
2036	-	21,89	-	0,05	0,65	-	-	0,50	22,88	-	-	-	45,97	-	0,75	3,29	-	0,23	3,80
2037	-	23,20	-	0,05	0,63	-	-	0,54	24,08	-	-	-	48,50	-	0,75	3,55	-	0,25	4,05
2038	-	24,41	-	0,05	0,61	-	-	0,58	25,16	-	-	-	50,81	-	0,75	3,27	-	0,22	3,80
2039	-	25,62	-	0,05	0,59	-	-	0,62	26,22	-	-	-	53,10	-	0,75	3,28	-	0,22	3,80
2040	-	26,82	-	0,05	0,57	-	-	0,66	27,21	-	-	-	55,30	-	0,75	3,17	-	0,21	3,71
2041	-	27,54	-	0,05	0,56	-	-	0,68	27,89	-	-	-	56,72	-	0,75	2,50	-	0,14	3,10
2042	-	28,30	-	0,05	0,55	-	-	0,70	28,60	-	-	-	58,20	-	0,75	2,62	-	0,15	3,21
2043	-	28,84	-	0,04	0,54	-	-	0,72	29,13	-	-	-	59,27	-	0,75	2,16	-	0,11	2,80
2044	-	29,21	-	0,04	0,53	-	-	0,73	29,49	-	-	-	60,01	-	0,75	1,81	-	0,08	2,48
2045	-	29,62	-	0,04	0,52	-	-	0,74	29,89	-	-	-	60,82	-	0,75	1,89	-	0,08	2,56
<b>Totale</b>	-	<b>416,11</b>	-	<b>0,83</b>	<b>10,08</b>	-	-	<b>9,43</b>	<b>438,86</b>	-	-	-	<b>875,31</b>	<b>87,79</b>	<b>15,56</b>	<b>159,76</b>	-	<b>21,02</b>	<b>242,10</b>
<i>Totale attualizzato</i>	-	216,63	-	0,43	5,27	-	-	4,78	231,52	-	-	-	458,63	72,58	8,92	116,22	-	16,33	181,39
VAN	277,24	Rapporto benefici/costi			2,528	Payback period			12 anni										

### Stima benefici e costi attualizzati da piano Gasdotti Alpini (M€)

Valori attualizzati al 4%; applicato il fattore correttivo del 9% per effetti fiscali sui costi di investimento



#### 4.5 Analisi di sensitività su elementi costitutivi analisi economica

In ottemperanza al documento recante i criteri applicativi ACB redatto da SNAM (capitolo 11.1) è stata effettuata un'analisi di sensitività considerando i fattori tra loro deterministicamente indipendenti. Tali valori si considerano critici qualora una loro variazione dell'1% comporti una variazione dell'1% sul VANE.

Sono stati analizzati i costi di investimento, i costi operativi e il cost of gas disruption. La variazione dell'1% di nessuno di questi tre fattori causa una variazione del VANE pari al 1%, come illustrato nella tabella seguente. Anche considerando la variazione delle componenti di costi di investimento (capex) e di costi operativi (opex) congiuntamente si evidenzia la non criticità di questi fattori. Di conseguenza, non sono riportati gli switching values, ovvero i valori assunti dai fattori critici per i quali il VANE riporta un valore pari a zero, per nessun fattore.

Fattore potenzialmente critico	Variazione fattore	Variazione VAN	Esito
Costi di investimento	+1%	- 0,60%	Non critico
Costi operativi	+1%	- 0,06%	Non critico
Cost of gas disruption	-1%	- 0,02%	Non critico

Tabella 32 - Identificazione dei fattori critici da considerare nell'analisi di sensitività.

Oltre ai fattori presenti nella tabella precedente, è stata effettuata un'analisi relativa all'entrata in esercizio dell'infrastruttura. Il piano proposto da Gasdotti Alpini prevede il 2022 come primo anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura, vale a dire l'anno di fine lavori delle tratte Vallelaghi – Madruzzo e Trento-Vallelaghi. Ipotizzando di traslare nel tempo l'intero piano, posticipando l'anno di entrata in esercizio delle due tratte e, a cascata, tutte le altre, un VANE nullo verrebbe raggiunto solo con una posticipazione di almeno undici anni dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, quindi con un orizzonte superiore all'orizzonte di pianificazione del presente Piano: per questo motivo anche questo fattore critico non è ritenuto effettivamente impattante sulla sostenibilità del Piano per la collettività.

Fattore critico	Switching Value
Anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura	2033

Tabella 33 - Identificazione dello switching value per l'anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura

#### 4.6 Analisi di scenario

L'analisi di scenario conclude l'informativa riguardante la sensitivity prevista dai criteri applicativi dell'ACB e vuole essere un ulteriore approfondimento sviluppato da Gasdotti Alpini volto a dimostrare la sostenibilità del proprio Piano per la collettività.

Per l'analisi in oggetto sono state verificate le variazioni subite dal Piano in relazione a una variazione del costo all'ingrosso del gas metano e degli altri combustibili. Nello specifico, gli scenari utilizzati sono stati quelli identificati da Snam, vale a dire il "Business as Usual" (BAU), il "Centralized" (Cen) e il "National Trend" (NT). Nella prima ipotesi si incorre in una diminuzione del rapporto benefici su costi

e del VAN; viceversa, nella seconda ipotesi, si rileva un aumento di entrambi i parametri, come riportato nella tabella sottostante.

Economics	BAU	Cen	NT
<b>B/C</b>	2,286	2,349	2,950
<b>VAN</b>	233.302.345 €	244.615.513 €	353.716.113 €

Tabella 34 - Indicatori economici negli scenari Business as Usual (BAU), Centralized (Cen) e National Trend (NT).

Inoltre, si è effettuata un'analisi circa le possibili alternative di evoluzione della domanda. In contrapposizione allo scenario di baseline, si è considerata un'alternativa nella quale il 70% dei PDR potenziali viene acquisito al 10° anno (scenario ottimistico) e un'alternativa nella quale al 17° viene acquisito il 60% dei PDR e per i restanti anni di piano non viene acquisita nessun'altra utenza in termini percentuali (scenario pessimistico). Entrambi gli scenari presentano un rapporto B/C superiore all'unità ed un VAN positivo, come illustrato nelle tabelle seguenti.

Curva di acquisizione PDR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<b>Baseline</b>	8%	14%	20%	24%	28%	32%	36%	40%	43%	45%	48%	50%	53%	55%	58%	60%	63%	64%	65%	66%	67%	68%	68%	69%	69%
<b>Scenario Ottimistico</b>	10%	20%	30%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
<b>Scenario Pessimistico</b>	5%	8%	12%	15%	18%	20%	23%	25%	30%	33%	35%	40%	45%	50%	53%	55%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%

Tabella 35 – Alternative relative alla % PDR acquisiti in ciascun anno a partire dall'anno di metanizzazione.

Economics	Scenario Ottimistico	Scenario Pessimistico
<b>B/C</b>	3,184	2,106
<b>VAN</b>	416.651.269 €	192.299.305 €

Tabella 36 - Indicatori economici relativi agli scenari di acquisizione dei PDR.

Per concludere l'analisi è stato stimato l'effetto combinato dello scenario Business As Usual per quanto riguarda il costo all'ingrosso dei prezzi dei combustibili e dello scenario Pessimistico per la curva di acquisizione dei PdR. Anche la combinazione di questi due scenari più prudenziali rispetto a quelli considerati nel presente piano riflette valori sia del VAN che del rapporto benefici su costi estremamente positivi, come indicato nella tabella seguente.

Economics	BAU + Scenario Pessimistico
<b>B/C</b>	1,898
<b>VAN</b>	156.176.786 €

Tabella 37 – Indicatori economici della peggiore combinazione tra gli scenari analizzati

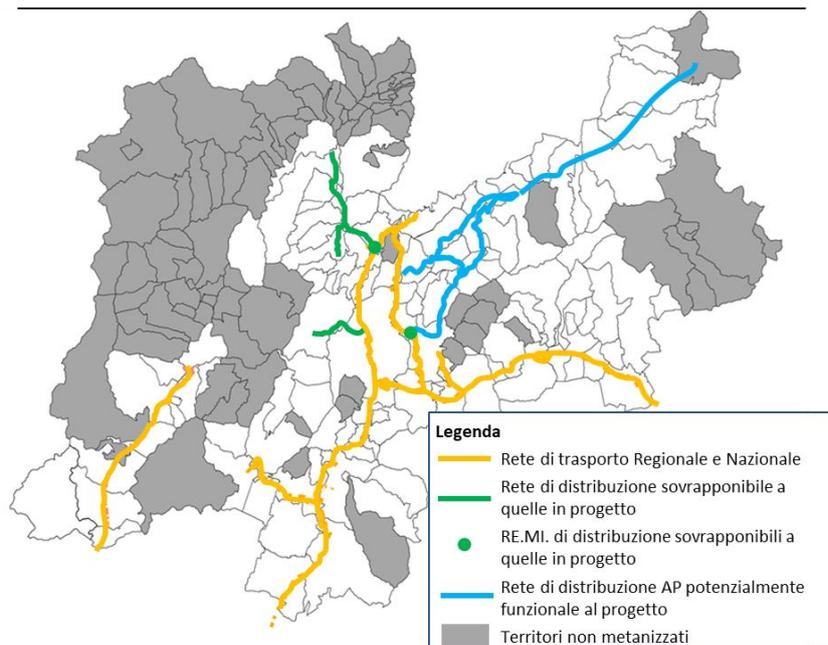
## 4.7 Potenziali sinergie con la rete di distribuzione esistente

Uno degli obiettivi del Piano di Gasdotti Alpini è quello di arrivare ad un assetto infrastrutturale che oltre a consentire la metanizzazione del Trentino occidentale abbia come fulcro l'idea della creazione di una cosiddetta "superstrada dell'energia" che attraversi l'intero Trentino e che superi i limiti dell'infrastruttura attualmente esistente, facilitando lo spostamento dei *green gas* tra le Valli del Trentino, dalla periferia verso i centri di maggior consumo ubicati nella Valle dell'Adige. Tale obiettivo

è evidentemente molto ambizioso e richiede quindi significativi investimenti, ancor di più se lo si vuole realizzare in tempi brevi.

Per questa ragione, nel presente Piano è proposto uno sviluppo di nuove infrastrutture funzionale alla estensione del servizio ed alla sua “messa in sicurezza” che ricalca solo in parte quello che potrebbe essere l’assetto nel lungo termine: infatti oltre all’opera di metanizzazione proposta, possono essere considerate anche le reti di alta pressione già esistenti.

**Planimetrie delle reti in Alta Pressione nella Provincia di Trento**



**Immagine 8 - Reti in alta pressione attualmente presenti nella provincia di Trento**

Gasdotti Alpini ha individuato due possibili opportunità di integrazione del presente Piano che possono portare all’assetto infrastrutturale di lungo termine con un ulteriore aumento dei benefici per la collettività. Infatti, entrambe le opportunità prevedono di sfruttare a pieno le sinergie con le reti di distribuzione in alta pressione di 3° specie attualmente presenti nel Trentino, che sono rappresentate nell’immagine precedente.

Le due opportunità, non mutualmente esclusive ma anzi complementari, sono:

- 1) Riclassificazione delle infrastrutture di distribuzione del Trentino occidentale (rappresentate in verde nell’immagine).
- 2) Integrazione delle infrastrutture di distribuzione del Trentino orientale (rappresentate in celeste nell’immagine).

La prima opportunità prevede che i due tratti di rete di Mezzolombardo - Cles e di Trento - Vallelaghi e le due RE.MI di Mezzolombardo e Civezzano vengano riclassificati da infrastrutture di Distribuzione a infrastrutture di Trasporto. In questo modo, Gasdotti Alpini non dovrebbe costruire ex novo la tratta di Mezzolombardo - Cles né le due RE.MI. e dovrebbe limitarsi ad effettuare il raddoppio del tubo della tratta già esistente di Trento - Vallelaghi, con un risparmio di quasi 12M € di investimento (non attualizzati).

La seconda opportunità prevede l'integrazione dinamica della rete in terza specie che alimenta le Valli di Fiemme e Fassa. L'integrazione dinamica rappresenta la possibilità di esercire il punto di interconnessione tra la rete di trasporto e la rete di distribuzione (entrambi in 3° specie) in modo bidirezionale, consentendo quindi sia l'integrazione della capacità verso la periferia, permettendo l'estensione del servizio da Campitello a Canazei e raggiungendo un potenziale di 1.732 utenze, sia il trasferimento di future produzioni di green gas dalle periferie delle valli ai centri di consumo di Trento e Rovereto.

Questa seconda opportunità garantirebbe perciò un'ulteriore ridondanza della rete e il pieno raggiungimento della "superstrada dell'energia" all'interno del territorio Trentino.

Come è evidente, la combinazione delle due opportunità comporterebbe il beneficio maggiore: infatti in tal modo si risparmierebbero alla collettività i costi di realizzazione della tratta Mezzolombardo - Cles e delle due cabine RE.MI. di Mezzolombardo e Civezzano, parte dei costi di realizzazione della tratta Vallelaghi - Trento e, inoltre, si consentirebbe la metanizzazione dell'area di Canazei.

Si stima che, applicando queste due opzioni, il VAN del progetto ammonterebbe a 310.345.577 € con un payback period di 12 anni e un rapporto B/C di 2,747.

## 5 OPERAZIONI DI COORDINAMENTO CON GLI ALTRI OPERATORI

Alla data di stesura del piano decennale sono già stati effettuati ripetuti scambi di informazioni tra il nuovo trasportatore Gasdotti Alpini e gli altri stakeholder presenti nel territorio.

Poiché il piano di sviluppo proposto prevede una rete interconnessa con l'impresa maggiore di trasporto e con il trasportatore Retragas (attualmente già presente nel territorio), le forme di coordinamento tra i **gestori delle reti di trasporto** sono limitate a questi due soggetti.

Il coordinamento **con l'impresa maggiore di trasporto** ha avuto luogo attraverso incontri con Snam Rete Gas spa, come da nota trasmessa in data 23 febbraio 2021 (per completezza, si dica che questo è avvenuto anche in coordinamento con la Società di distribuzione Novareti spa, in ragione della possibile riclassificazione di n° 2 cabine RE.MI.; cfr. precedente paragrafo).

SRG spa, da ultimo, con propria comunicazione del 19.3.2021 ha, in proposito, riferito quanto segue: *“abbiamo attivato le verifiche per definire l'eventuale necessità di opere integrative sulla nostra rete di trasporto derivanti dalle iniziative di sviluppo da Voi rappresentate nella medesima comunicazione. La descrizione del progetto così come da voi descritto sarà sintetizzata all'interno del documento del nostro piano decennale di sviluppo della rete, nel quale verrà data evidenza del coordinamento in corso. Stante le tempistiche ristrette potrebbe non essere possibile terminare l'analisi infrastrutturale per la definizione degli investimenti da sviluppare sulla nostra rete prima della pubblicazione del sopra citato piano. Sarà comunque nostra cura comunicarvi i risultati non appena disponibili”*.

Peraltro, potrebbero ritenersi anche non sussistenti necessità di interventi di potenziamento/adeguamento degli impianti di SRG spa (cfr. in ogni caso paragrafo 4.3.2.1).

In tale prospettiva, ovviamente, è comunque salvo il coordinamento operativo con l'Impresa Maggiore di Trasporto per il transito dei volumi di gas tra le interconnessioni.

Il coordinamento con il **trasportatore Retragas** riguarda l'interconnessione fra lo stesso e Gasdotti Alpini nel comune di Tione, situato all'estremo occidentale dell'infrastruttura.

Anche in questo caso, Gasdotti Alpini garantisce una contro alimentazione di gas metano, misurata al minimo in ca. 10 mila smc/h.

Non è stato impostato un iter di coordinamento tra Gasdotti Alpini e Retragas poiché la proponente del presente Piano non ha necessità di prelevare gas dalla rete della seconda.

Inoltre, si evidenzia la possibilità di fornire addirittura una ulteriore capacità alla rete. In tale prospettiva sarà quindi necessario un approfondimento dei due programmi di sviluppo al fine di comprenderne i benefici e di coordinare le attività dichiarate.

Gli altri soggetti terzi coinvolti tramite incontri, richiesta di informazioni, comunicazioni, sono: la Provincia Autonoma di Trento e i distributori locali di gas naturale presenti sul territorio.

Gasdotti Alpini srl, nell'ambito dell'attività di coordinamento, ha richiesto taluni dati e informazioni ai distributori che operano sui territori interessati dal Piano. I dati che sono stati forniti sono stati utilizzati quale set informativo unitamente alle altre fonti richiamate nel presente documento. Inoltre, si evidenzia come l'assenza di metanizzazione nelle aree del trentino occidentale rende di fatto non

percorribile un coordinamento con l'ipotetico Distributore affidatario del servizio per quelle aree fino al momento dell'aggiudicazione della Gara d'Ambito.

Il coordinamento con la PAT è invece stato a maggior ragione necessario in quanto quest'ultima è il soggetto competente per la gara d'ambito per la concessione del servizio di distribuzione dell'ATEM, a cui fa riferimento il presente Piano in coerenza con gli obiettivi indicati nel Piano Energetico Ambientale Provinciale ("PEAP") recentemente adottato.

Il PEAP è significativo sotto tale profilo, poiché esplicita gli obiettivi della PAT quale Stazione Appaltante per l'affidamento del servizio di distribuzione per l'ATEM, considera *"di estendere il servizio di distribuzione nei comuni non metanizzati"*, in relazione alla quale *"è necessario verificare la disponibilità sia di estendere la capacità delle attuali reti di distribuzione sia, eventualmente, realizzare nuove reti di trasporto del gas naturale"*.

In tale contesto, la PAT ha evidenziato che *"Il dettaglio relativo al possibile sviluppo della rete di distribuzione nei singoli comuni, in particolare nel Trentino occidentale, è demandato quindi ai documenti della gara di distribuzione del gas per l'ambito unico ed ai suoi esiti."* E inoltre sottolinea che *"Si stima che l'avvio effettivo dell'affidamento non possa avvenire prima della fine dell'anno 2023"*.

A tale proposito, si aggiunga anche che, vista l'intervenuta adozione del PEAP Provinciale, in data 17/03/2021 è stata trasmessa una comunicazione alla Provincia Autonoma di Trento, con l'obiettivo, sempre nell'ottica del coordinamento con tale l'Ente, di esporre gli obiettivi cui tende il Piano Decennale, che già risultano in linea con quelli espressi nell'ambito del PEAP adottato, anche in quanto occorra in vista della approvazione definitiva del PEAP stesso.

L'Ente, con comunicazione del 24/03/2021 ha formalmente confermato che *"La valenza di quanto proposto può essere riscontrata nel Piano energetico ambientale provinciale ..... in particolare in quanto esposto nella sua parte seconda, capitolo 9 (Pianificazione servizio di distribuzione del gas naturale)"* e che *"Nell'ottica di un coordinamento funzionale tra trasporto e distribuzione del gas naturale, l'implementazione sul territorio di una rete di trasporto del gas che garantisca la creazione di un sistema di reti interconnesse, sicuro e resiliente non può non essere considerata coerente con il Piano Energetico Ambientale Provinciale"*.

Gasdotti Alpini inoltre assicura il coordinamento con i distributori per la misura e la verifica della stessa in tutti i punti di consegna presenti nei punti terminali delle sue reti.

## **6 STRUTTURA SOCIETARIA - EXTRA OBBLIGHI**

### **6.1 Compagine societaria, con separata evidenza della struttura dell'azionariato**

La Società Gasdotti Alpini è una Società a Responsabilità Limitata con sede a Rovereto (TN) in Via Manzoni n° 24 (Cap 38068), numero REA TN- 236578, codice fiscale e n° iscrizione al Registro Imprese 02602460228. Il Capitale Sociale è di EURO 10.000 interamente versati.

La Società ha come Socio Unico Dolomiti Energia Holding S.p.A., capogruppo del Gruppo Dolomiti Energia, con sede in Rovereto (TN) Via Manzoni n. 24, capitale sociale Euro 411.496.169,00, interamente versato, codice fiscale 01614640223, numero REA TN-164846.

Quanto alla evidenza della struttura dell'azionariato, Dolomiti Energia Holding S.p.A. possiede il 100% del capitale sociale di Gasdotti Alpini srl esercitando altresì la direzione e il coordinamento sulla Società.

Per maggior dettaglio si rimanda alla visura camerale allegata.

### **6.2 Indicazione di come si presume verrà esercita in futuro l'infrastruttura**

Le infrastrutture previste nel Piano Decennale proposto dalla Società Gasdotti Alpini saranno esercite come infrastrutture regolate.

## 7 STRUTTURA FINANZIARIA

### 7.1 Forme di finanziamento

L'importo complessivo della spesa del presente piano in capo a Gasdotti Alpini ammonta a quasi 100 milioni di euro non attualizzati suddivisi in costi di investimento per il trasporto e costi operativi. Di seguito si riporta lo schema di dettaglio della spesa prevista per i primi cinque anni di piano e il totale di spesa per tutto l'orizzonte temporale del piano.

Interventi	2021	2022	2023	2024	2025	Totale primo quinquennio	Totale Piano
Interventi di sviluppo	-	14.444	18.981	5.470	9.965	48.859	83.791
Costi operativi	-	77	262	325	413	1.078	15.561
<b>Totale</b>	-	<b>14.521</b>	<b>19.243</b>	<b>5.795</b>	<b>10.378</b>	<b>49.937</b>	<b>99.352</b>

Tabella 38 - Costo progetto per Gasdotti Alpini (valori espressi in migliaia di euro al lordo degli effetti fiscali)

Nel breve periodo sarà necessario ricorrere a capitale di debito. La holding del gruppo, Dolomiti Energia Holding, possiede il 100% delle quote di Gasdotti Alpini. Gasdotti Alpini porterà a termine il progetto illustrato nel presente Piano tramite l'autofinanziamento, e, via via, anche per merito della generazione dei flussi dal primo momento di operatività dell'infrastruttura in poi.

## 8 RIFERIMENTI

Si riportano di seguito i principali riferimenti utilizzati per la stesura di questo documento.

European Commission (2014), “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. European Energy Security Strategy”, COM/2014/0330 final.

Ispra (2018), “Fattori di emissione per le sorgenti di combustione stazionarie in Italia nel 2018”.

Legambiente (2019), “Il biometano in Italia, dalle norme ai territori. Tecnologie, gestioni e usi finali”, 7.10.2019.

Mise - Ministero dello Sviluppo Economico (2020), “La situazione energetica nazionale nel 2019”.

PAT e Aprie (2021), “Piano Energetico Ambientale Provinciale 2021-2030”.

RSE (2020), “Studio RSE: Approvvigionamento energetico della regione Sardegna (anni 2020-2040) ai sensi della del. 335/2019/R/GAS del 30 luglio 2019”.

Snam (2021a), “Criteri Applicativi dell’Analisi Costi Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto”, Documento recante i Criteri applicativi dell’analisi costi benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto di cui all’articolo 4 comma 1 lettera b) dell’Allegato A alla Deliberazione 468/2018/R/Gas dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente.

Snam (2021b), “Criteri Applicativi dell’Analisi Costi Benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto. Appendice Informativa”.

Terna (2019), “Documento di descrizione degli scenari 2019”.



**Gasdotti Alpini srl**

Via Manzoni, 24 – 38068 ROVERETO (TN)

Tel. +39 0464 456111

E-mail : [info@cert.gasdottialpini.it](mailto:info@cert.gasdottialpini.it)

[www.gasdottialpini.it](http://www.gasdottialpini.it)

