

# **Piano Decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale**

**Periodo 2020 – 2029**

*Delibera Arera 27 settembre 2018  
468/2018/R/gas*

# Indice

## **Introduzione** **3**

### **Sezione A**

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1. La rete di trasporto regionale    | 5 |
| 2. Il livello di utilizzo della rete | 7 |

### **Sezione B**

- |   |    |
|---|----|
| 1. Le nuove opere del prossimo decennio | 11 |
|---|----|

### **Sezione C**

- |  |    |
|--|----|
| 1. Gli investimenti nel triennio 2019-2021 in manutenzione<br>e messa in sicurezza | 12 |
| 2. I risultati attesi  | 14 |

### **Sezione D**

- |   |    |
|---|----|
| 1. L'attività di coordinamento con i gestori esteri e nazionali di reti<br>di trasporto del gas e altri operatori interconnessi | 16 |
| 2. Gli interventi di Piano rientranti nell'ambito dei Progetti di<br>Interesse Comune che interessano l'Italia                  | 17 |

### **Sezione E**

- |   |    |
|---|----|
| 1. L'evoluzione degli scenari attuali e le criticità e congestioni attese | 19 |
|---|----|

### **Allegati**

- |  |  |
|--|--|
| 1. Le spese di investimento previste per il prossimo quinquennio |  |
|--|--|

# Introduzione

Il presente Piano Decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas naturale (di seguito: Piano) è stato predisposto dai gestori del sistema di trasporto regionale di Metanodotto Alpino S.r.l. (nel seguito indicato semplicemente come "Piano"), redatto ai sensi della Delibera 468/2018/R/gas del 27 settembre 2018.

In particolare, il Piano è stato redatto nell'osservanza di quanto previsto agli articoli 2 e 3 dell'Allegato A alla suddetta delibera, nonché di quanto stabilito nel Titolo 3 dello stesso.

La struttura generale del Piano ricalca pertanto specularmente lo schema dei requisiti minimi informativi ex art. 2, suddividendosi nelle seguenti Sezioni:

- Sezione A.** Contiene la descrizione di dettaglio delle caratteristiche della rete di trasporto regionale e delle aree in cui la stessa è funzionalmente articolata (par. 1), seguita poi dalla relazione sul livello di utilizzo della rete nel triennio anteriore alla redazione del Piano e sulle eventuali particolari criticità o congestioni registrate (par. 2).
- Sezione B.** In questa seconda sezione sono esposte le principali infrastrutture da costruire, potenziare o rinnovare nell'arco del decennio trattato dal Piano, con un'analisi collegata alle criticità emerse e previste rilevate invece nella precedente sezione.
- Sezione C.** Nella terza sezione sono invece elencati gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza che si prevede saranno effettuati sulle principali infrastrutture di trasporto. Nel primo paragrafo di questa sezione sono esposti tutti gli investimenti ex art. 2 *sub e*), ovvero tutti gli investimenti già decisi e i nuovi investimenti da realizzare nel triennio successivo alla redazione del Piano. Nel secondo paragrafo, poi, è esposta la relazione dei risultati attesi con la realizzazione del complesso degli interventi di sviluppo inclusi nel Piano.
- Sezione D.** Si occupa dei requisiti *sub g*), *i*) e *j*). Nello specifico, nel primo paragrafo è descritta l'attività di coordinamento con i gestori esteri e nazionali di reti di trasporto del gas, nonché con gli altri operatori proprietari di infrastrutture connesse alle reti di trasporto del gas naturale. Il secondo paragrafo, invece, tratta gli interventi di Piano rientranti, nello specifico, nell'ambito dei Progetti di Interesse Comune che interessano l'Italia, ai sensi dell'articolo 3, comma 6 del Regolamento UE n. 347/2013.

**Sezione E.** Nell'ultima sezione del Piano, infine, viene trattata l'evoluzione degli scenari di produzione, fornitura, consumo e scambi di gas con altri Paesi, conclusa da una descrizione delle criticità e delle congestioni attese sulla rete in relazione a questa stessa evoluzione.

Da ultimo, i requisiti stabiliti alla lettera h) dell'art. 2 sono stati trattati nell'Allegato 1 del presente Piano. In quest'ultimo, pertanto, sono riportati tutti gli ammontari delle spese di investimento complessivamente previste nello scenario di Piano, con un dettaglio delle spese previste in ciascuno dei cinque anni successivi a quello di redazione del Piano stesso, suddiviso, infine, in tre ulteriori dettagli, il primo relativo agli interventi di sviluppo, il secondo agli interventi di rinnovo e il terzo agli interventi di manutenzione o messa in sicurezza della rete.

Come poi si potrà maggiormente osservare nel prosieguo, il presente Piano è stato redatto:

- tenendo in debito conto i progetti di sviluppo infrastrutturale definiti dalla Commissione Europea;
- prevedendo opportune forme di coinvolgimento con altri gestori, sia appartenenti sia non appartenenti all'Unione Europea, con operatori del mercato, nonché con altri operatori proprietari di infrastrutture connesse, attualmente o sulla base degli investimenti previsti, alle reti nazionali di trasporto del gas naturale;
- indicando i criteri utilizzati per la stima dell'evoluzione del rapporto tra domanda ed offerta del sistema del gas naturale, per l'analisi dei costi e dei benefici relativi alla realizzazione del piano e per la valutazione della capacità di trasporto incrementale derivante dalla realizzazione del piano, con particolare riferimento ai vincoli di esercizio della rete.



# Sezione A

## 1. La rete di trasporto regionale

La rete di Metanodotto Alpino è alimentata da un unico punto di interconnessione con la rete di trasporto nazionale di Snam Rete Gas, situato all'inizio del territorio della Val Chisone, precisamente nel comune di Roure.

Siamo nella provincia di Torino, dove Metanodotto Alpino serve 11 comuni sparsi tra l'Alta Val Chisone l'Alta Val Susa, garantendo l'approvvigionamento degli impianti di cottura e di riscaldamento di circa 80.000 alloggi.

Codice Istat	Comune	Provincia	Zona climatica	Altitudine [m slm]	Gradi Giorno	Abitanti	Superficie [Km <sup>2</sup> ]
1227	Roure	Torino	F	860	3644	897	59,66
1103	Fenestrelle	Torino	F	1154	3871	571	49,04
1281	Usseaux	Torino	F	1416	4478	191	38,32
1201	Pragelato	Torino	F	1524	4640	766	89,28
1263	Sestriere	Torino	F	2035	5165	925	25,80
1074	Cesana T.se	Torino	F	1354	4385	983	121,30
1258	Sauze di Cesana	Torino	F	1560	4694	252	78,52
1175	Oulx	Torino	F	1100	4100	3.330	99,99
1259	Sauze d'Oulx	Torino	F	1509	4617	1.108	17,10
1022	Bardonecchia	Torino	F	1312	3043	3.168	132,31
1232	Salbertrand	Torino	F	1032	3998	584	40,88

*Tabella 1 - Comuni alimentati tramite la rete di trasporto di Metanodotto Alpino*

La rete di trasporto regionale si sviluppa a partire dalla cabina di consegna del gas di proprietà di Snam Rete Gas, la quale, come detto, è sita a Roure, in Val Chisone. Da qui, il metanodotto si dirama nella stessa valle, sino a raggiungere le mete

turistiche montane di Sestriere e Cesana Torinese. Sull'opposto versante della Val Susa, invece, passando attraverso il Col Bourget, il metanodotto raggiunge le cittadine montane di Oulx, Bardonecchia e Salbertrand.

Complessivamente, la rete di Metanodotto Alpino misura una lunghezza di circa 76 km.

Il metanodotto è stato realizzato in varie tranches a partire dal 1990, utilizzando tubi in acciaio con diametri decrescenti. Periodi di realizzazione, lunghezze e diametri dei vari tratti sono qui di seguito riportati:

- il tratto di metanodotto da Roure a Sestriere (attraverso i comuni di Fenestrelle, Usseaux e Pragelato) è stato realizzato nel 1990, ha una lunghezza di circa 33 km ed un diametro nominale decrescente da 400 a 250 mm;
- il tratto di metanodotto da Pragelato a Sauze d'Oulx, che passa anche attraverso il Col Bourget, e quello da Sauze d'Oulx a Oulx, sono stati realizzati rispettivamente nel 1992 e nel 1994, per una lunghezza complessiva di circa 11 km con un diametro nominale di 300 mm;
- il tratto da Oulx a Beaulard (frazione di Bardonecchia) è stato realizzato nel 1996 ed ha una lunghezza di circa 6 km con un diametro nominale di 300 mm;
- il tratto da Beaulard a Bardonecchia è stato realizzato, invece, nel 1998 e ha una lunghezza di circa 5 km, con un diametro nominale di 300 mm;
- il tratto da Oulx a Salbertrand è stato realizzato nel 2000, ha una lunghezza pari a circa 5 km e un diametro nominale di 125 mm;
- il tratto da Sestriere a Sauze di Cesana che giunge sino a Cesana Torinese, è stato realizzato negli anni 2001 e 2002, ha una lunghezza di circa 11,5 km ed un diametro nominale di 150 mm;
- il tratto da Cesana Torinese alla frazione di San Sicario è stato invece realizzato successivamente negli anni 2004 e 2005, ed è costituito da una condotta di lunghezza pari a circa 3 km con un diametro nominale di 125 mm;
- infine, il tratto da Cesana Torinese a Sagna Longa, frazione di Cesana Torinese, è stato realizzato nell'anno 2005, ha una lunghezza pari a circa 3 km, con diametro nominale di 100 mm.

L'esercizio dell'attività di trasporto del gas naturale avviene in valli montane piuttosto instabili dal punto di vista sismico ed idrogeologico, spesso soggette ad alluvioni con cadenza quasi annuale. In passato, molti fenomeni hanno interessato il bacino e rischiato di compromettere la continuità del servizio di trasporto gas nei periodi primaverili e/o autunnali. Si ricorda anche che la rete ha 44 punti di attraversamento di corsi d'acqua, tutti a carattere torrentizio.

È quindi ovvio che il problema della sicurezza dell'approvvigionamento sia considerato primario ed è con tale obiettivo che gran parte dell'attività del personale è dedicata alla sorveglianza della rete e alle attività di monitoraggio dell'integrità della condotta. Di conseguenza, ogni anno sono previsti vari interventi volti ad accrescere e migliorare la sicurezza e continuità del servizio.

Inoltre la Società controlla con frequenza almeno pari a quella prescritta dalle vigenti norme il buon funzionamento dell'impianto di protezione catodica, programmando interventi di potenziamento dell'impianto attuale nel caso in cui si riscontrino livelli di protezione non sufficientemente adeguati.

Per gestire, invece, i tratti più sensibili della condotta, ovvero quelli succitati che sono situati presso attraversamenti torrentizi, nel corso del 2017 è stata spostata una cabina di secondo salto in località Rocca Tagliata, Oulx. Nel 2018, invece, è stato operato un doppio intervento di manutenzione straordinaria in località Grangesises, nel comune di Sauze di Cesana, al fine di tamponare il movimento del terreno dissestato dalle piogge che hanno interessato la regione in primavera e autunno.

Da ciò si evince che ogni anno sono individuati ed eseguiti vari interventi per la messa in sicurezza di tratti di tubazione che potrebbero essere interessati da eventi naturali. Questo genere d'interventi vengono pianificati e definiti di concerto con i Comuni e sentito il parere vincolante della Regione Piemonte. Peraltro sono progettati con un occhio di riguardo alle norme in materia di tutela dell'ambiente.

Infine, poiché la prevenzione è materia primaria e fondamentale, soprattutto in luoghi impervi quali le zone montane attraversate dalla condotta di Metanodotto Alpino, sono periodicamente pianificati interventi di manutenzione straordinaria alle cabine di decompressione allo scopo di accrescere la sicurezza e la garanzia della continuità del servizio.

## **2. Il livello di utilizzo della rete**

La rete di Metanodotto Alpino è un metanodotto di 3<sup>a</sup> specie, pertanto può funzionare con una pressione massima di esercizio di 12 bar. La pressione attuale è, alla cabina di Roure, di 11,0 bar.

La portata oraria massima che può transitare attraverso la cabina di Roure è di 30.000 Smc/h, sebbene esista una linea aggiuntiva per ulteriori 10.000 Smc/h. Attualmente i valori massimi raggiunti si attestano intorno ai 20.000 Smc/h. La potenzialità massima della rete è attualmente pari a 380.000 Smc/giorno.

Codice PdR	Descrizione Punto di riconsegna della rete	Comune	Distanza da RN	Tipologia mercato a valle
3421340101	Balma - Villaretto	Roure	> 15 Km	civile
3421340104	Mentoulles - Depot - Fenestrelle	Fenestrelle	> 15 Km	civile
3421340108	Laux - Pourrieres - Fraisse - Usseaux	Usseaux	> 15 Km	civile
3421340112	Sucheres - Ruà - Granges - Plan - Villardamond - Pattemouche	Pragelato	> 15 Km	civile
3421340170	Resort	Pragelato	> 15 Km	civile
3421340173	Centrale Cogenerazione	Pragelato	> 15 Km	cogenerativo
3421340118	Borgata - Champlas - Sestriere	Sestriere	> 15 Km	civile
3421340175	Centrale Cogenerazione	Sestriere	> 15 Km	cogenerativo
3421340124	Sagna Longa - Bousson - Sansicario - Cesana	Cesana Torinese	> 15 Km	civile
3421340171	Impianto sportivo	Cesana Torinese	> 15 Km	civile
3421340172	Centrale Cogenerazione	Cesana Torinese	> 15 Km	cogenerativo
3421340121	Grangesis - Sauze - Rollieres	Sauze di Cesana	> 15 Km	civile
3421340174	Casa 1	Sauze di Cesana	> 15 Km	civile
3421340128	Clotes - Genevris - Ciao Pais - Pian della Rocca	Sauze d'Oulx	> 15 Km	civile
3421340132	Corso Torino - Via Pelloussieres - Savouls - Beaulard - Royeres	Oulx	> 15 Km	civile
3421340177	Maneggio/Agrimont	Oulx	> 15 Km	civile
3421340138	Plan - Romano - Oulme - Pont Ventoux	Salbertrand	> 15 Km	civile
3421340179	Edilstrade	Salbertrand	> 15 Km	industriale
3421340141	Via Torino	Bardonecchia	> 15 Km	civile
3421340180	Centrale Cogenerazione	Bardonecchia	> 15 Km	cogenerativo

Tabella 2 - Elenco dei punti di riconsegna della rete di Metanodotto Alpino

La rete di Metanodotto Alpino è dotata di una flotta di gruppi di misura tutti certificati MID ed equipaggiati di un sistema di telelettura interrogabile in ogni momento da remoto.

Negli ultimi tre anni, il metanodotto ha trasportato un volume medio annuale di circa 42,6 milioni di Smc di gas.

I valori effettivi degli ultimi dieci anni sono i seguenti:

Anno solare	Volume annuo [in Smc]	Variazione annua [in %]
2010	62.114.471	
2011	57.260.393	-8%
2012	56.326.381	-2%
2013	55.399.634	-2%
2014	45.696.714	-17,5%
2015	42.839.966	-6,3%
2016	44.668.825	+4,3%
<b>2017</b>	<b>43.763.080</b>	<b>-2,0%</b>
<b>2018</b>	<b>42.979.300</b>	<b>-1,8%</b>
<b>2019</b>	<b>41.165.950</b>	<b>-4,2%</b>
<b>Media del decennio</b>	<b>49.221.471</b>	

*Tabella 3 - Volumi annuali transitati sulla rete di Metanodotto Alpino*

In base ai volumi riconsegnati ad utenze civili ed utenze industriali, la cui quasi totalità è rappresentata da impianti di cogenerazione e teleriscaldamento civile, attualmente il consumo annuo risulta stabile e suscettibile solo di piccole variazioni dovute all'andamento climatico precipuo di ciascun anno.

Ipotizzando un incremento fisiologico, in condizioni ordinarie, pari ad un 5%, la sovracapacità attuale di Metanodotto Alpino appare sufficiente a soddisfare adeguatamente anche l'ipotizzato incremento di richiesta. Pertanto, al momento non sono avvertite congestioni o criticità imminenti.

Sull'argomento, inoltre, si sottolinea che nel 2017 è stata aumentata la pressione di esercizio del metanodotto, che è stata portata a 11,0 bar (in precedenza erano 8,2 bar), al fine di garantire principalmente un maggiore polmone di riserva per lo svolgimento di interventi manutentivi ordinari e straordinari. Tuttavia, a tale cambiamento naturalmente consegue anche un aumento nella quantità di gas disponibile per il normale esercizio quotidiano della rete, che ora potrà distribuire fino ad un limite garantito da Snam Rete Gas pari a 380.000 smc/giorno.

Pertanto, per quanto concerne l'ordinario esercizio della rete, al momento non sono avvertite congestioni o criticità né è possibile ipotizzarne di imminenti.

Per quanto concerne, invece, le situazioni straordinarie, negli anni di gestione della rete, dalla sua costruzione agli inizi degli anni '90 ad oggi, si sono verificate situazioni di criticità legate alle condizioni di instabilità geologica del terreno.

In realtà, il tempestivo intervento della struttura di Metanodotto Alpino, supportata da maestranze capaci di lavorare in condizioni estreme, ha sempre consentito, in caso di interruzione del servizio, il ripristino dell'operatività in un intervallo massimo di tempo di 24 ore. Interventi successivi per il ripristino della sicurezza sono sempre stati effettuati garantendo il servizio alternativo tramite

carri bombolai. Inoltre, si sottolinea che non si sono mai verificate più di un'interruzione all'anno (sempre inferiore alle 12 ore).

Interruzioni più lunghe si sono registrate a causa di lavori sulla rete da parte di Snam Rete Gas.

Non si sono mai avute situazioni di congestione della rete.

Alla luce di quanto sopra detto, gli interventi si limitano ad un efficace e continuo monitoraggio della situazione geologica (andando a controllare in maniera puntuale eventuali situazioni di frane particolarmente critiche) e prestando particolare attenzione alle comunicazioni di allerte meteo trasmesse dalla Protezione Civile. In tali casi, viene allertata anche la rete di maestranze terze che collaborano da decenni con Metanodotto Alpino affinché siano pronte ad intervenire in caso di emergenze di servizio.

## Sezione B

### 1. Le nuove opere del prossimo decennio

Metanodotto Alpino serve oggi l'intero territorio regionale in cui svolge l'attività di trasporto e misura del gas naturale.

Per questo motivo, non è prevista la costruzione di nessuna nuova infrastruttura di trasporto.

Le infrastrutture attualmente in esercizio, poi, non abbisognano di nessuna opera di rinnovamento, data la stretta manutenzione periodica a cui le stesse sono sottoposte e l'assenza di innovazioni tecnologiche nel campo tali da giustificare l'esecuzione di nuovi investimenti di questo tipo.

Per le stesse ragioni e poiché il metanodotto è ancora lontano dal raggiungere il proprio limite di capacità d'esercizio come si è visto ampiamente nella Sezione B, par. 2, non sono previste neppure attività di potenziamento da riportare in questo Piano.

Come si vedrà, invece, nella prossima sezione del Piano, e come è stato più volte accennato nel corso di questo capitolo e nei precedenti, Metanodotto Alpino ha previsto per il prossimo decennio una serie di interventi di manutenzione e di messa in sicurezza della propria rete di trasporto regionale. È questa l'attività principale che interesserà la società nel futuro prossimo, in linea con gli indirizzi espressi dal gruppo societario di appartenenza e con le necessità sottese all'attività di trasporto e di misura del gas naturale svolte nel corso degli ultimi anni.

## Sezione C

### 1. Gli investimenti nel triennio 2019-2021 in manutenzione e messa in sicurezza

Come è stato evidenziato nel corso del capitolo precedente, i principali interventi oggi esposti nel presente Piano interessano unicamente l'attività di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto regionale di proprietà di Metanodotto Alpino.

Tuttavia, in questa sezione i suddetti interventi saranno descritti senza affrontare l'analisi prescritta all'art. 3 dell'Allegato A alla Delibera 468/2018/R/gas, per la quale si rimanda invece alle schede di intervento allegate al Piano (All. 1).

Nel corso del 2019, il Consiglio di Amministrazione di Metanodotto Alpino ha deliberato, dunque, una serie di interventi volti principalmente a migliorare la sicurezza nell'attività di trasporto del gas naturale e a garantire la continuità del servizio offerto.

Invero, bisogna chiarire che tutti gli investimenti sono stati individuati in un arco temporale minore rispetto al decennio oggetto del Piano: ciò è dovuto alle caratteristiche vere e proprie degli interventi che sono stati previsti per il quinquennio 2019-2023, interventi che sono in linea con le attuali esigenze del metanodotto che, come è già stato detto, al momento non necessita di interventi a lungo termine quali possono essere quelli di ampliamento, rinnovamento o innovazione.

Con scadenza nella prima metà del 2020, sono stati innanzitutto previsti due interventi di protezione del feeder in località Royeres per un totale di € 55.000. Si tratta di due interventi di messa in sicurezza resisi necessari per contrastare l'attività di erosione delle acque di un torrente, molto incisiva in occasione, in particolare, di importanti fenomeni piovosi che stanno interessando con frequenza sempre maggiore la zona. Ad oggi, per questi interventi è stata completata l'attività preliminare di programmazione e richiesta di tutti i permessi necessari allo svolgimento dei lavori.



Sempre con scadenza 2020, sono stati poi stabiliti due interventi, per un totale di € 30.000, volti a migliorare la sicurezza del metanodotto in località Salbertrand, zona anch'essa sensibile al rischio idrogeologico. Anche per questi interventi, nel 2019 è stata completata l'attività amministrativa suddetta.

Ancora, per il medesimo esercizio sono stati stanziati 35.000 euro per la ristrutturazione dell'impianto di preriscaldamento del gas in esercizio nella Cabina di Roure (punto di interconnessione con Snam Rete Gas). Si tratta di un intervento manutentivo volto al miglioramento dell'efficienza della circolazione del gas all'interno del metanodotto, posto che la zona montana servita dalla nostra rete durante il periodo invernale incontra delle temperature decisamente rigide e, di conseguenza, il gas in circolo abbisogna di una migliore azione di preriscaldamento per raggiungere senza problemi anche le più remote località servite, ovvero il Comune di Bardonecchia e la centrale del teleriscaldamento lì presente.

Proprio riguardo la Centrale TLR di Bardonecchia, nel 2020 verrà posato un nuovo gruppo di misura del costo di 30.000 euro. Mentre, per quanto concerne la Cabina di Roure è stato previsto un intervento di manutenzione al sistema di telecontrollo dei dati per 10.000 euro.

Per questi ultimi tre interventi, nel corso dei lavori del prossimo anno si capirà se sarà possibile completarli entro la fine dell'anno stesso oppure se sarà necessario continuare le attività anche in quello successivo.

Sempre allo scopo di ridurre il più possibile il rischio idrogeologico, presenza costante nei territori in cui scorre il Metanodotto Alpino, per l'esercizio 2021 è previsto un intervento di messa in sicurezza del feeder nella frazione di Mentoulles, mediante la realizzazione di una protezione spondale. Per l'opera sono stati stanziati 40.000 euro e si presume che i lavori occuperanno il personale nel semestre primaverile-estivo dell'anno 2021, unico periodo in cui è possibile svolgere in tranquillità e in sicurezza qualsiasi lavoro importante sul metanodotto, date le condizioni climatiche e le peculiarità territoriali ormai più volte citate.

Nel corso del 2021, poi, è prevista la manutenzione del riduttore della linea 3 presso la Cabina di Roure, per la quale sono stati stanziati 25.000 euro.

In tema di protezione catodica, invece, il CdA ha deliberato due interventi di manutenzione del sistema attualmente in uso.

La prima opera sarà avviata nel 2020 e vedrà un investimento di € 30.000 nel potenziamento dei dispersori di protezione catodica. La conclusione è prevista per l'anno 2021.

Inoltre, è stato individuato un ulteriore investimento pari a € 50.000 per il miglioramento del telecontrollo nei punti di misura della protezione catodica. L'esecuzione dei lavori interesserà il biennio 2021-2022.

Da ultimo, si anticipa che proprio per l'anno 2022 è prevista l'installazione di un gascromatografo nella Cabina di Roure del costo di € 40.000.

## 2. I risultati attesi

Gli investimenti in manutenzione e messa in sicurezza individuati nel corso del paragrafo precedente sono stati naturalmente decisi con lo scopo di soddisfare interamente le necessità insite alla base della stessa categoria cui i medesimi appartengono.

Senza ombra di dubbio, i principali investimenti sono quelli volti a ridurre il più possibile il rischio idrogeologico cui è soggetto il Metanodotto Alpino.

Nello specifico, il primo intervento previsto per l'anno 2020 in località Royeres conterà nella realizzazione di una protezione di un tratto di feeder posato in un attraversamento aereo del torrente Perrileux, che oggi è soggetto alla corrosione provocata dagli agenti atmosferici, in particolare dalla neve. La seconda opera, invece, sarà la realizzazione di una scogliera nell'alveo del fiume Dora.

Dello stesso tipo, poi, è l'intervento di messa in sicurezza del feeder nella frazione di Mentoulles, previsto per l'anno 2021. Si tratta della realizzazione di una protezione spondale, necessaria a proteggere un tratto di metanodotto dall'azione delle acque di un vicino rio.

È chiaro che si tratta di tre investimenti volti ad evitare sia piccoli disservizi che eventuali rotture del metanodotto, da cui deriverebbero pericolose fuoriuscite di gas metano e interruzioni del servizio.

Passando ad un'altra tipologia di interventi, più concernenti la manutenzione vera e propria che la messa in sicurezza di specifici tratti di rete, si comincia ricordando che della ristrutturazione dell'impianto di preriscaldamento del gas in esercizio nella Cabina di Roure si è già detto nell'ultimo paragrafo. Si tratta di un intervento manutentivo volto al miglioramento dell'efficienza della circolazione del gas all'interno del metanodotto, posto che la zona montana servita dalla nostra rete durante il periodo invernale incontra delle temperature decisamente rigide e, di conseguenza, il gas in circolo abbisogna di una migliore azione di preriscaldamento per raggiungere senza problemi anche le più remote località servite.

Sempre al fine di perseguire una migliore continuità e qualità del servizio offerto è stata prevista la manutenzione del riduttore della linea 3 presso la Cabina di Roure.

Gli investimenti in protezione catodica, invece, sono volti a incrementare l'attuale livello di protezione della rete. Si tratta, chiaramente, di un aspetto direttamente collegato al rischio idrogeologico della regione e alle precipue caratteristiche dei terreni in cui è posato il metanodotto: questi aspetti, infatti, determinano la necessità di un controllo ancor più capillare di ogni tratto della rete. Va da sé che con gli investimenti in parola si vuole garantire una maggior sicurezza e continuità del servizio offerto.

Ancora, con la posa di un nuovo gruppo di misura presso la Centrale TLR di Bardonecchia e con la manutenzione del sistema di telecontrollo dei dati della

Cabina di Roure ci si pone l'obiettivo di migliorare la connessa attività di misura del gas.

Infine, l'eventuale acquisto e l'installazione di un gascromatografo hanno la finalità di aumentare la qualità del servizio di trasporto offerto, mediante un controllo sistematico della qualità del gas immesso e trasportato nel metanodotto.

## Sezione D

### 1. L'attività di coordinamento con i gestori esteri e nazionali di reti di trasporto del gas e altri operatori interconnessi

La rete di trasporto regionale di Metanodotto Alpino è direttamente interconnessa con la rete di trasporto nazionale di Snam Rete Gas, mediante un unico punto di consegna a Roure, nella provincia di Torino.

L'impianto di ricezione e regolazione della portata di Roure è collocato presso il punto di consegna del gas ed è costituito principalmente da:

- gruppi di riduzione della pressione,
- impianto per la misura fiscale,
- sistema di regolazione della portata,
- impianto di odorizzazione del gas,
- apparato per il telecontrollo.

Lo schema costruttivo degli impianti è stato concordato con l'impresa maggiore di trasporto e con il comando locale dei Vigili del Fuoco.

L'apparato di misura è periodicamente soggetto a verifica fiscale. Tutti gli impianti sono dotati di funzionalità operative e di controllo.

Questa è dunque l'unica interconnessione al momento esistente con altri gestori nazionali di reti di trasporto del gas naturale.

In passato, Metanodotto Alpino ha ricevuto da un'altra impresa di trasporto regionale una richiesta di interconnessione per la realizzazione di una nuova rete di trasporto volta al servizio dei comuni di Exilles, Chiomonte, Giaglione, Venaus e Novalesa, che si trovano in una zona adiacente a quella attualmente servita, in prossimità del confine con la Francia.

Tuttavia, la Società è sempre in attesa di un rinnovo delle manifestazioni di interesse da parte dei soggetti promotori, dato che ad oggi l'interesse nella metanizzazione della zona appare estinto e gli elementi che in passato erano stati

forniti risultano tali da non consentire un'autonoma analisi approfondita del progetto.

Oltre a questa possibile nuova interconnessione presso il confine francese, già l'odierna posizione geografica della rete di Metanodotto Alpino (che raggiunge il comune di Bardonecchia che si trova a soli 5 km dal confine francese) la rende una candidata ideale per un'eventuale interconnessione con la rete di trasporto francese, al fine di creare un'infrastruttura unica nord-sud nell'Europa Occidentale, peraltro corridoio prioritario individuato nel Regolamento UE n. 347/2013.

Tuttavia, la disponibilità di soggetti promotori costituisce il punto di partenza per l'analisi e lo studio di tale progetto. Allo stato attuale non è in cantiere nessun progetto di questo tipo proprio per l'assenza di ogni forma di interesse da parte di soggetti terzi.

Per tutti questi motivi, si può affermare che l'interconnessione con Snam Rete Gas resterà l'unica in essere nel prossimo decennio.

Metanodotto Alpino coopera, quindi, con Snam Rete Gas per la gestione del gas in transito sotto ogni aspetto, sia per quanto concerne il trasporto che la misura, dagli approvvigionamenti nazionali e sovranazionali agli interventi ordinari e straordinari, nonché per tutti i casi specificamente legati ad emergenze di servizio.

In particolare, poi, la Società rimane in stretto contatto col trasportatore nazionale per la gestione della domanda di gas del metanodotto. Sul punto, infatti, è previsto l'interpello di Snam Rete Gas nel caso in cui il fabbisogno di gas aumentasse sensibilmente per la creazione, ad esempio, di un nuovo remi e/o per l'allacciamento diretto di una nuova utenza di grande calibro.

Presso la nostra rete di trasporto regionale sono allacciate quattro centrali di teleriscaldamento e cogenerazione: tre di proprietà della *parent company* Metan Alpi Sestriere Teleriscaldamento S.r.l., situate a Sestriere, Cesana Torinese e Pragelato, e una di proprietà della Lumina S.r.l., situata in Bardonecchia. Data la portata dei volumi in riconsegna interessati e, soprattutto, il servizio primario fornito dalle quattro centrali, Metanodotto Alpino si coordina attivamente e direttamente con le due società al fine di garantire la continuità nell'erogazione del gas, specialmente in occasione di manutenzioni (ordinarie e non) sul feeder che potrebbero generare ripercussioni sul normale esercizio dell'attività delle centrali.

## **2. Gli interventi di Piano rientranti nell'ambito dei Progetti di Interesse Comune che interessano l'Italia**

Come si è visto ampiamente nell'ultimo paragrafo e nella Sezione B, in questo Piano non sono previste né la costruzione di nuove infrastrutture né l'apertura di nuove connessioni con l'Estero.

Alla luce di ciò e posti i requisiti, generali e non, necessari per definire un progetto come Progetto di Interesse Comune elencati nell'articolo 4 del Regolamento UE n. 347/2013, si afferma che nessun intervento contenuto nel Piano rientra nell'ambito dei Progetti di Interesse Comune che interessano l'Italia.

## Sezione E

### 1. L'evoluzione degli scenari attuali e le criticità e congestioni attese

La rete di trasporto del gas naturale di Metanodotto Alpino serve oggi l'intero territorio regionale in cui esercita l'attività di trasporto e misura del gas naturale.

Come è stato, poi, illustrato nel par. 1 della Sezione D, ad oggi non sono state pianificate nuove interconnessioni con altri soggetti per la metanizzazione di eventuali territori limitrofi; né si sono registrate manifestazioni d'interesse per l'apertura di un punto di interconnessione con la Francia.

Pertanto, considerato il bacino servito attualmente dalla rete di Metanodotto Alpino, ad oggi non sono previsti interscambi di gas con altri Paesi e non è dunque possibile tracciare un quadro evolutivo concernente gli scenari di produzione, fornitura consumo e scambi di gas naturale con altri Paesi per il decennio a venire.

Per quanto concerne, invece, la materia delle eventuali criticità e congestioni attese, oggi la massima capacità della rete, pari a 380.000 smc/giorno, è sufficiente a soddisfare adeguatamente anche un possibile incremento di richiesta (v. Sez. A, par. 2).

Per il prossimo decennio, inoltre, non sono stati pianificati ampliamenti della rete e/o nuove installazioni tali da mutare l'attuale esercizio e il relativo fabbisogno della nostra rete di trasporto (v. Sezione B).

Pertanto, per quanto concerne l'ordinario esercizio della rete al momento non sono avvertite congestioni o criticità, né è possibile ipotizzarne di imminenti.

Sono ipotizzabili, invece, situazioni di criticità legate alle condizioni di instabilità geologica del terreno, aspetto in stretto contatto col cambiamento climatico e l'impatto che questo sta avendo sui fenomeni meteorologici.

Al fine di ridurre il più possibile il rischio di tali criticità, Metanodotto Alpino proseguirà nella sua continua azione di prevenzione, attraverso il monitoraggio della situazione geologica del terreno stesso e, soprattutto, per mezzo degli investimenti in manutenzione e messa in sicurezza del metanodotto ampiamente trattati nella Sezione C del Piano.

Tale opera, naturalmente, si collegherà a una gestione immediata e capace di ogni situazione di emergenza che comunque potrà verificarsi.

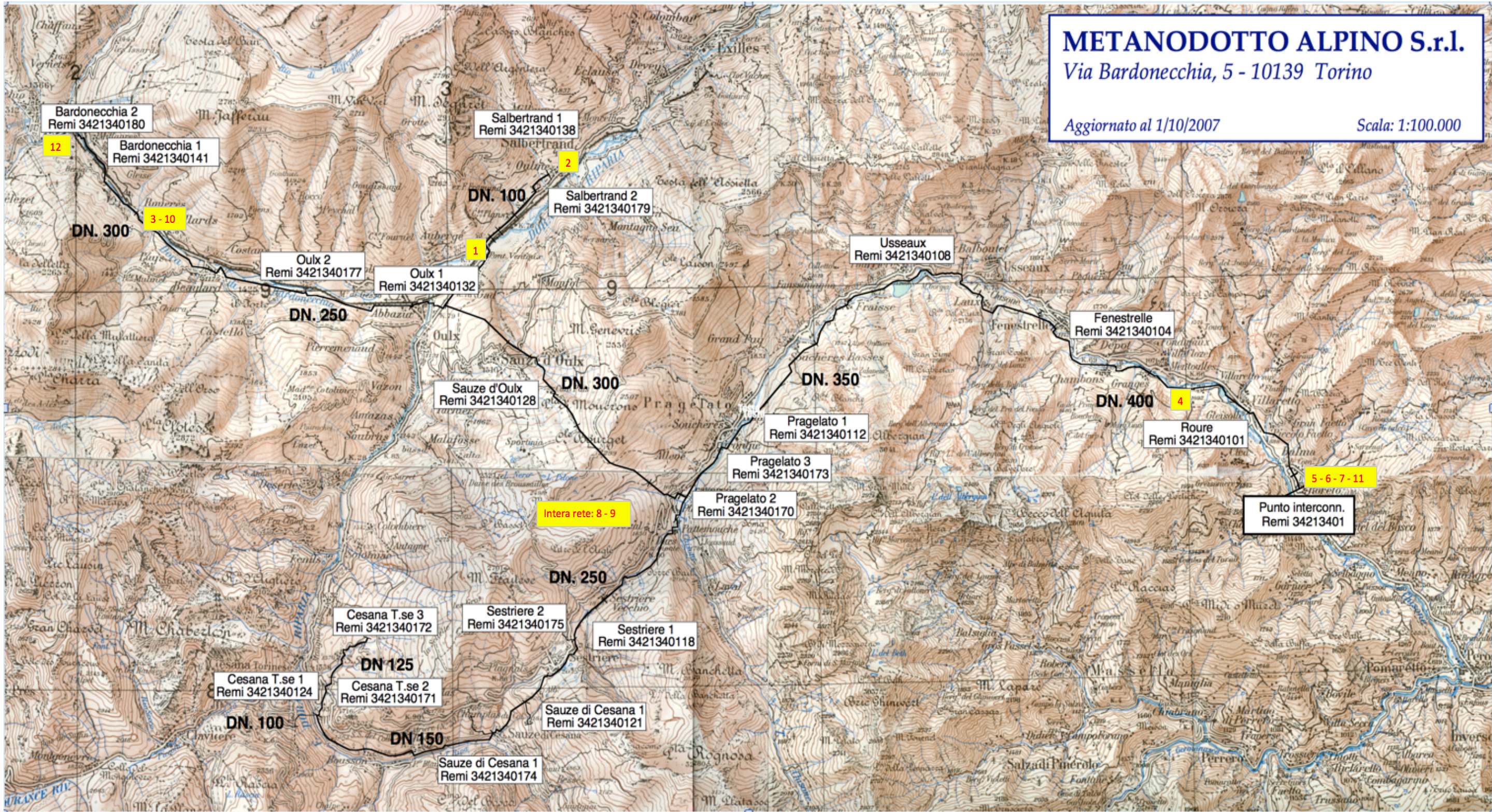
In conclusione, per la rete di trasporto di Metanodotto Alpino non sono oggi prevedibili evoluzioni in senso stretto, né sono attese congestioni nella distribuzione del gas naturale, mentre saranno possibili alcune criticità connesse alla peculiare regione montana in cui il metanodotto è in esercizio.



Allegati

1. Le spese di investimento previste per il prossimo quinquennio

Rappresentazione grafica degli interventi previsti





<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<u>Opere principali</u> Miglioramento del tratto di feeder Oulx - Salbertrand
<u>Opere accessorie</u> Nessuna
<u>Obiettivi generali</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)
<u>Obiettivi specifici</u> Aumento dell'esercizio in sicurezza del metanodotto nel tratto, mediante il rifacimento di alcuni pozzetti e l'inserimento di nuove valvole di intercettazione
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<u>Denominazione</u> Miglioramento del tratto di feeder Oulx - Salbertrand
<u>Localizzazione</u> Comune: Oulx - Salbertrand, Regione: Piemonte, Provincia: Torino
<u>Codice identificativo del Piano</u> 01
<u>Altri codici indentificativi</u> -
<u>Obiettivo generale</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)
<u>Denominazione delle opere e loro codice</u> 01 - Miglioramento del tratto di feeder Oulx - Salbertrand
<u>Categoria principale</u> Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio
<u>Anno di primo inserimento nel Piano</u> Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018
<u>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</u> Nessuno
<u>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</u> -
<u>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</u> -
<u>Elementi dimensionali</u> -
<u>Limiti operativi</u> -
<u>Rapporti con altri interventi</u> Nessuno
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<u>Stato</u> Intervento pianificato
<u>Data di pianificazione e progettazione</u> Primo trimestre 2020
<u>Data di avvio dell'iter autorizzativo</u> Primo trimestre 2020
<u>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</u> Primo trimestre 2020
<u>Data di avvio dei cantieri</u> Secondo trimestre 2020
<u>Data di entrata in esercizio</u> Secondo trimestre 2020
<u>Informazioni sullo stato di avanzamento</u> -
<u>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</u> Nessuno
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<u>Spese in conto capitale (capex)</u> € 10.000,00
<u>Spese operative (opex) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</u> -
<u>Costi di naturale sociale e/o ambientale</u> Nessuno
<u>Grado di maturità della stima</u> Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione
<u>Impegno economico già sostenuto</u> Nessuno
<u>Contributi in conto capitale percepiti</u> Nessuno
<u>Costi compensativi esogeni</u> Nessuno
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
Oulx - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia Altitudine media: 1.100 m s.l.m.: Minima: 1.025 m - Massima: 3.217 m Superficie comunale: 99,79 kmq Abitanti: 3.371 al 31/12/2018 (fonte ISTAT)
Salbertrand - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia Altitudine media: 1.032 m s.l.m.: Minima: 994 m - Massima: 3.217 m Superficie comunale: 38,32 kmq Abitanti: 603 al 30/06/2018 (fonte ISTAT)

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<u>Opere principali</u> Finalizzazione delle riparazioni del feeder a Salbertrand
<u>Opere accessorie</u> Nessuna
<u>Obiettivi generali</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)
<u>Obiettivi specifici</u> Aumento dell'esercizio in sicurezza del metanodotto nel tratto, mediante la sistemazione definitiva di alcune perdite riparate in precedenza con collari specifici
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<u>Denominazione</u> Finalizzazione delle riparazioni del feeder a Salbertrand
<u>Localizzazione</u> Comune: Salbertrand, Regione: Piemonte, Provincia: Torino
<u>Codice identificativo del Piano</u> 02
<u>Altri codici indentificativi</u> -
<u>Obiettivo generale</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)
<u>Denominazione delle opere e loro codice</u> 02 - Finalizzazione delle riparazioni del feeder a Salbertrand
<u>Categoria principale</u> Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio
<u>Anno di primo inserimento nel Piano</u> Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018
<u>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</u> Nessuno
<u>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</u> -
<u>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</u> -
<u>Elementi dimensionali</u> -
<u>Limiti operativi</u> -
<u>Rapporti con altri interventi</u> Connessione con precedenti interventi straordinari extrapiano
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<u>Stato</u> Intervento pianificato
<u>Data di pianificazione e progettazione</u> Primo trimestre 2020
<u>Data di avvio dell'iter autorizzativo</u> Primo trimestre 2020
<u>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</u> Primo trimestre 2020
<u>Data di avvio dei cantieri</u> Secondo trimestre 2020
<u>Data di entrata in esercizio</u> Secondo trimestre 2020
<u>Informazioni sullo stato di avanzamento</u> -
<u>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</u> Nessuno
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<u>Spese in conto capitale (capex)</u> € 20.000,00
<u>Spese operative (opex) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</u> -
<u>Costi di naturale sociale e/o ambientale</u> Nessuno
<u>Grado di maturità della stima</u> Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione
<u>Impegno economico già sostenuto</u> Nessuno
<u>Contributi in conto capitale percepiti</u> Nessuno
<u>Costi compensativi esogeni</u> Nessuno
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
Salbertrand - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia Altitudine media: 1.032 m s.l.m.: Minima: 994 m - Massima: 3.217 m Superficie comunale: 38,32 kmq Abitanti: 603 al 30/06/2018 (fonte ISTAT)

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<div>Opere principali</div> <div>Protezione del feeder in località Royeres (Oulx) - Torrente Perrileux</div> <div>Opere accessorie</div> <div>Nessuna</div> <div>Obiettivi generali</div> <div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div> <div>Obiettivi specifici</div> <div>Aumento dell'esercizio in sicurezza del metanodotto nel tratto presso il torrente Perrileux, attraverso la realizzazione di una protezione specifica contro la corrosione dovuta agli agenti atmosferici</div>
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<div>Elementi informativi relativi all'intervento</div> <div><div>Denominazione</div><div>Protezione del feeder in località Royeres (Oulx) - Torrente Perrileux</div><div>Localizzazione</div><div>Comune: Oulx, Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div><div>Codice identificativo del Piano</div><div>03</div><div>Altri codici indentificativi</div><div>-</div><div>Obiettivo generale</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Denominazione delle opere e loro codice</div><div>03 - Protezione del feeder in località Royeres (Oulx) - Torrente Perrileux</div><div>Categoria principale</div><div>Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio</div><div>Anno di primo inserimento nel Piano</div><div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div><div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div><div>Nessuno</div><div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div><div>-</div><div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div><div>-</div><div>Elementi dimensionali</div><div>-</div><div>Limiti operativi</div><div>-</div><div>Rapporti con altri interventi</div><div>Connessione con l'intervento 10</div></div>
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<div>Stato</div> <div>Intervento pianificato</div> <div>Data di pianificazione e progettazione</div> <div>Primo trimestre 2019</div> <div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div> <div>Secondo trimestre 2019</div> <div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div> <div>Quarto trimestre 2019</div> <div>Data di avvio dei cantieri</div> <div>Secondo trimestre 2020</div> <div>Data di entrata in esercizio</div> <div>Secondo trimestre 2020</div> <div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div> <div>Completato l'iter di pianificazione e progettazione. Completato l'iter autorizzativo.</div> <div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div> <div>Nessuno</div>
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<div>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</div> <div>€ 5.000,00</div> <div>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div> <div>-</div> <div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div> <div>Nessuno</div> <div>Grado di maturità della stima</div> <div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div> <div>Impegno economico già sostenuto</div> <div>Nessuno</div> <div>Contributi in conto capitale percepiti</div> <div>Nessuno</div> <div>Costi compensativi esogeni</div> <div>Nessuno</div>
<b>Analisi di contesto</b>
<div>L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).</div>
<b>Località interessate</b>
<div>Oulx - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div> <div>Altitudine media: 1.100 m s.l.m.: Minima: 1.025 m - Massima: 3.217 m</div> <div>Superficie comunale: 99,79 kmq</div> <div>Abitanti: 3.371 al 31/12/2018 (fonte ISTAT)</div>

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<u>Opere principali</u> Protezione del feeder in località Mentoulles (Fenestrelle) <u>Opere accessorie</u> Nessuna <u>Obiettivi generali</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto) <u>Obiettivi specifici</u> Aumento dell'esercizio in sicurezza del metanodotto nel tratto, mediante l'innalzamento di una protezione spondale
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<u>Denominazione</u> Protezione del feeder in località Mentoulles (Fenestrelle) <u>Localizzazione</u> Comune: Fenestrelle, Regione: Piemonte, Provincia: Torino <u>Codice identificativo del Piano</u> 04 <u>Altri codici indentificativi</u> - <u>Obiettivo generale</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto) <u>Denominazione delle opere e loro codice</u> 04 - Protezione del feeder in località Mentoulles (Fenestrelle) <u>Categoria principale</u> Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio <u>Anno di primo inserimento nel Piano</u> Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018 <u>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</u> Nessuno <u>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</u> - <u>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</u> - <u>Elementi dimensionali</u> - <u>Limiti operativi</u> - <u>Rapporti con altri interventi</u> Nessuno
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<u>Stato</u> Intervento pianificato <u>Data di pianificazione e progettazione</u> Terzo trimestre 2020 <u>Data di avvio dell'iter autorizzativo</u> Terzo trimestre 2020 <u>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</u> Quarto trimestre 2020 <u>Data di avvio dei cantieri</u> Secondo trimestre 2021 <u>Data di entrata in esercizio</u> Secondo trimestre 2021 <u>Informazioni sullo stato di avanzamento</u>  <u>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</u> Nessuno
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<u>Spese in conto capitale (capex)</u> € 40.000,00 <u>Spese operative (opex) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</u> - <u>Costi di naturale sociale e/o ambientale</u> Nessuno <u>Grado di maturità della stima</u> Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione <u>Impegno economico già sostenuto</u> Nessuno <u>Contributi in conto capitale percepiti</u> Nessuno <u>Costi compensativi esogeni</u> Nessuno
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
Fenestrelle - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia Altitudine media: 1.145 m s.l.m.: Minima: 980 m - Massima: 3.041 m Superficie comunale: 49,41 kmq Abitanti: 510 al 31/12/2018 (fonte ISTAT)

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<div><div>Opere principali</div><div>Sostituzione caldaie di preriscaldamento</div><div>Opere accessorie</div><div>Nessuna</div><div>Obiettivi generali</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Obiettivi specifici</div><div>Aumento della qualità del servizio di trasporto offerto, mediante un sistema di preriscaldamento del gas più efficiente</div></div>
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<div><div><div>Denominazione</div><div>Sostituzione caldaie di preriscaldamento</div></div><div><div>Localizzazione</div><div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas - Cabina Remi: 34213401 - Comune: Roure, Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div></div><div><div>Codice identificativo del Piano</div><div>05</div></div><div><div>Altri codici indidentificativi</div><div>-</div></div><div><div>Obiettivo generale</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div></div><div><div>Denominazione delle opere e loro codice</div><div>05 - Sostituzione caldaie di preriscaldamento</div></div><div><div>Categoria principale</div><div>Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio</div></div><div><div>Anno di primo inserimento nel Piano</div><div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div></div><div><div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div><div>-</div></div><div><div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div><div>-</div></div><div><div>Elementi dimensionali</div><div>-</div></div><div><div>Limiti operativi</div><div>-</div></div><div><div>Rapporti con altri interventi</div><div>Nessuno</div></div></div>
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<div><div><div>Stato</div><div>Intervento pianificato</div></div><div><div>Data di pianificazione e progettazione</div><div>Secondo trimestre 2020</div></div><div><div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div><div>Non è previsto un iter autorizzativo</div></div><div><div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div><div>Secondo trimestre 2020</div></div><div><div>Data di avvio dei cantieri</div><div>Terzo trimestre 2020</div></div><div><div>Data di entrata in esercizio</div><div>Terzo trimestre 2020</div></div><div><div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div><div></div></div><div><div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div><div>Nessuno</div></div></div>
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<div><div><div>Spese in conto capitale (capex)</div><div>€ 35.000,00</div></div><div><div>Spese operative (opex) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div><div>-</div></div><div><div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Grado di maturità della stima</div><div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div></div><div><div>Impegno economico già sostenuto</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Contributi in conto capitale percepiti</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Costi compensativi esogeni</div><div>Nessuno</div></div></div>
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
<div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas</div> <div>Roure - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div> <div>Cabina REMI: 34213401</div>

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<div><div>Opere principali</div><div>Installazione di un gascromatografo</div><div>Opere accessorie</div><div>Nessuna</div><div>Obiettivi generali</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Obiettivi specifici</div><div>Aumento della qualità del servizio di trasporto offerto, mediante un sistema di analisi del gas autonomo, continuo ed efficiente</div></div>
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<div><div>Denominazione</div><div>Installazione di un gascromatografo</div><div>Localizzazione</div><div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas - Cabina Remi: 34213401 - Comune: Roure, Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div><div>Codice identificativo del Piano</div><div>06</div><div>Altri codici indentificativi</div><div>-</div><div>Obiettivo generale</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Denominazione delle opere e loro codice</div><div>06 - Installazione di un gascromatografo</div><div>Categoria principale</div><div>Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio</div><div>Anno di primo inserimento nel Piano</div><div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div><div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div><div>Nessuno</div><div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div><div>-</div><div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div><div>-</div><div>Elementi dimensionali</div><div>-</div><div>Limiti operativi</div><div>-</div><div>Rapporti con altri interventi</div><div>Nessuno</div></div>
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<div><div>Stato</div><div>Intervento pianificato</div><div>Data di pianificazione e progettazione</div><div>Quarto trimestre 2021</div><div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div><div>Non è previsto un iter autorizzativo</div><div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div><div>Primo trimestre 2022</div><div>Data di avvio dei cantieri</div><div>Terzo trimestre 2022</div><div>Data di entrata in esercizio</div><div>Terzo trimestre 2022</div><div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div><div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div><div>Nessuno</div></div>
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<div><div>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</div><div>€ 40.000,00</div><div>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div><div>-</div><div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div><div>Nessuno</div><div>Grado di maturità della stima</div><div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div><div>Impegno economico già sostenuto</div><div>Nessuno</div><div>Contributi in conto capitale percepiti</div><div>Nessuno</div><div>Costi compensativi esogeni</div><div>Nessuno</div></div>
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
<div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas</div> <div>Roure - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div> <div>Cabina REMI: 34213401</div>

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<div><div>Opere principali</div><div>Potenziamento sistema di telecontrollo dei dati</div><div>Opere accessorie</div><div>Nessuna</div><div>Obiettivi generali</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Obiettivi specifici</div><div>Aumento della qualità del servizio di misura offerto, attraverso l'adeguamento del sistema di telecontrollo dei dati attualmente in uso</div></div>
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<div><div>Denominazione</div><div>Potenziamento sistema di telecontrollo dei dati</div><div>Localizzazione</div><div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas - Cabina Remi: 34213401 - Comune: Roure, Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div><div>Codice identificativo del Piano</div><div>07</div><div>Altri codici indentificativi</div><div>-</div><div>Obiettivo generale</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Denominazione delle opere e loro codice</div><div>07 - Potenziamento sistema di telecontrollo dei dati</div><div>Categoria principale</div><div>Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio</div><div>Anno di primo inserimento nel Piano</div><div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div><div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div><div>Nessuno</div><div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div><div>-</div><div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div><div>-</div><div>Elementi dimensionali</div><div>-</div><div>Limiti operativi</div><div>-</div><div>Rapporti con altri interventi</div><div>Nessuno</div></div>
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<div><div>Stato</div><div>Intervento pianificato</div><div>Data di pianificazione e progettazione</div><div>Secondo trimestre 2020</div><div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div><div>Non è previsto un iter autorizzativo</div><div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div><div>Secondo trimestre 2020</div><div>Data di avvio dei cantieri</div><div>Quarto trimestre 2020</div><div>Data di entrata in esercizio</div><div>Quarto trimestre 2020</div><div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div><div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div><div>Nessuno</div></div>
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<div><div>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</div><div>€ 10.000,00</div><div>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div><div>-</div><div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div><div>Nessuno</div><div>Grado di maturità della stima</div><div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div><div>Impegno economico già sostenuto</div><div>Nessuno</div><div>Contributi in conto capitale percepiti</div><div>Nessuno</div><div>Costi compensativi esogeni</div><div>Nessuno</div></div>
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
<div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas</div> <div>Roure - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div> <div>Cabina REMI: 34213401</div>



Identificazione dell'intervento e degli obiettivi
<div>Opere principali</div> <div>Potenziamento sistema di protezione catodica</div> <div>Opere accessorie</div> <div>Nessuna</div> <div>Obiettivi generali</div> <div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div> <div>Obiettivi specifici</div> <div>Aumento della sicurezza del servizio di trasporto offerto, attraverso il potenziamento di alcuni dispersori del sistema di protezione catodica attualmente in uso</div>
Requisiti minimi informativi
Elementi informativi relativi all'intervento
<div>Denominazione</div> <div>Potenziamento sistema di protezione catodica</div> <div>Localizzazione</div> <div>Rete di Metanodotto Alpino (punti vari) - Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div> <div>Codice identificativo del Piano</div> <div>08</div> <div>Altri codici indentificativi</div> <div>-</div> <div>Obiettivo generale</div> <div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div> <div>Denominazione delle opere e loro codice</div> <div>08 - Potenziamento sistema di protezione catodica</div> <div>Categoria principale</div> <div>Interventi di potenziamento della protezione catodica</div> <div>Anno di primo inserimento nel Piano</div> <div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div> <div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div> <div>Nessuno</div> <div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div> <div>-</div> <div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div> <div>-</div> <div>Elementi dimensionali</div> <div>-</div> <div>Limiti operativi</div> <div>-</div> <div>Rapporti con altri interventi</div> <div>Connessione con l'intervento 09</div>
Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori
<div>Stato</div> <div>Intervento pianificato</div> <div>Data di pianificazione e progettazione</div> <div>Terzo trimestre 2020</div> <div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div> <div>Non è previsto un iter autorizzativo</div> <div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div> <div>Quarto trimestre 2020</div> <div>Data di avvio dei cantieri</div> <div>Secondo trimestre 2021</div> <div>Data di entrata in esercizio</div> <div>Terzo trimestre 2021</div> <div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div> <div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div> <div>Nessuno</div>
Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici
<div><i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benifici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i></div>
Analisi dei costi
<div>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</div> <div>€ 30.000,00</div> <div>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div> <div>-</div> <div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div> <div>Nessuno</div> <div>Grado di maturità della stima</div> <div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div> <div>Impegno economico già sostenuto</div> <div>Nessuno</div> <div>Contributi in conto capitale percepiti</div> <div>Nessuno</div> <div>Costi compensativi esogeni</div> <div>Nessuno</div>
Analisi di contesto
<div>L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di potenziamento del sistema di protezione catodica. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).</div>
Località interessate
<div>Rete di Metanodotto Alpino (punti vari)</div> <div>Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div>

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<u>Opere principali</u> Potenziamento sistema di telecontrollo della protezione catodica <u>Opere accessorie</u> Nessuna <u>Obiettivi generali</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto) <u>Obiettivi specifici</u> Aumento della sicurezza del servizio di trasporto offerto, attraverso il potenziamento del telecontrollo del sistema di protezione catodica attualmente in uso
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<u>Denominazione</u> Potenziamento sistema di telecontrollo della protezione catodica <u>Localizzazione</u> Rete di Metanodotto Alpino - Regione: Piemonte, Provincia: Torino <u>Codice identificativo del Piano</u> 09 <u>Altri codici indentificativi</u> - <u>Obiettivo generale</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto) <u>Denominazione delle opere e loro codice</u> 09 - Potenziamento sistema di telecontrollo della protezione catodica <u>Categoria principale</u> Interventi di potenziamento della protezione catodica <u>Anno di primo inserimento nel Piano</u> Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018 <u>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</u> Nessuno <u>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</u> - <u>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</u> - <u>Elementi dimensionali</u> - <u>Limiti operativi</u> - <u>Rapporti con altri interventi</u> Connessione con l'intervento 08
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<u>Stato</u> Intervento pianificato <u>Data di pianificazione e progettazione</u> Terzo trimestre 2020 <u>Data di avvio dell'iter autorizzativo</u> Non è previsto un iter autorizzativo <u>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</u> Quarto trimestre 2020 <u>Data di avvio dei cantieri</u> Secondo trimestre 2021 <u>Data di entrata in esercizio</u> Terzo trimestre 2021 <u>Informazioni sullo stato di avanzamento</u>  <u>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</u> Nessuno
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benifici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<u>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</u> € 50.000,00 <u>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</u> - <u>Costi di naturale sociale e/o ambientale</u> Nessuno <u>Grado di maturità della stima</u> Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione <u>Impegno economico già sostenuto</u> Nessuno <u>Contributi in conto capitale percepiti</u> Nessuno <u>Costi compensativi esogeni</u> Nessuno
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di potenziamento del sistema di protezione catodica. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
Rete di Metanodotto Alpino Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<u>Opere principali</u> Protezione del feeder in località Royeres (Oulx) - Scogliera Dora
<u>Opere accessorie</u> Nessuna
<u>Obiettivi generali</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)
<u>Obiettivi specifici</u> Aumento dell'esercizio in sicurezza del metanodotto nel tratto presso il fiume Dora, attraverso la realizzazione di una scogliera nell'alveo del fiume
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<u>Denominazione</u> Protezione del feeder in località Royeres (Oulx) - Scogliera Dora
<u>Localizzazione</u> Comune: Oulx, Regione: Piemonte, Provincia: Torino
<u>Codice identificativo del Piano</u> 10
<u>Altri codici indentificativi</u> -
<u>Obiettivo generale</u> Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)
<u>Denominazione delle opere e loro codice</u> 10 - Protezione del feeder in località Royeres (Oulx) - Scogliera Dora
<u>Categoria principale</u> Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio
<u>Anno di primo inserimento nel Piano</u> Piano Decennale di Sviluppo Anno 2019
<u>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</u> Nessuno
<u>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</u> -
<u>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</u> -
<u>Elementi dimensionali</u> -
<u>Limiti operativi</u> -
<u>Rapporti con altri interventi</u> Connessione con l'intervento 03
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<u>Stato</u> Intervento pianificato
<u>Data di pianificazione e progettazione</u> Primo trimestre 2019
<u>Data di avvio dell'iter autorizzativo</u> Secondo trimestre 2019
<u>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</u> Quarto trimestre 2019
<u>Data di avvio dei cantieri</u> Secondo trimestre 2020
<u>Data di entrata in esercizio</u> Secondo trimestre 2020
<u>Informazioni sullo stato di avanzamento</u> Completato l'iter di pianificazione e progettazione. Completato l'iter autorizzativo.
<u>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</u> Nessuno
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<u>Spese in conto capitale (capex)</u> € 50.000,00
<u>Spese operative (opex) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</u> -
<u>Costi di naturale sociale e/o ambientale</u> Nessuno
<u>Grado di maturità della stima</u> Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione
<u>Impegno economico già sostenuto</u> Nessuno
<u>Contributi in conto capitale percepiti</u> Nessuno
<u>Costi compensativi esogeni</u> Nessuno
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
Oulx - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia Altitudine media: 1.100 m s.l.m.: Minima: 1.025 m - Massima: 3.217 m Superficie comunale: 99,79 kmq Abitanti: 3.371 al 31/12/2018 (fonte ISTAT)

<b>Identificazione dell'intervento e degli obiettivi</b>
<div><div>Opere principali</div><div>Sostituzione riduttore Linea 3</div><div>Opere accessorie</div><div>Nessuna</div><div>Obiettivi generali</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div><div>Obiettivi specifici</div><div>Aumento della qualità del servizio offerto, attraverso la sostituzione del riduttore della Linea 3</div></div>
<b>Requisiti minimi informativi</b>
<b>Elementi informativi relativi all'intervento</b>
<div><div><div>Denominazione</div><div>Sostituzione riduttore Linea 3</div></div><div><div>Localizzazione</div><div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas - Cabina Remi: 34213401 - Comune: Roure, Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div></div><div><div>Codice identificativo del Piano</div><div>11</div></div><div><div>Altri codici indentificativi</div><div>-</div></div><div><div>Obiettivo generale</div><div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div></div><div><div>Denominazione delle opere e loro codice</div><div>11 - Sostituzione riduttore Linea 3</div></div><div><div>Categoria principale</div><div>Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio</div></div><div><div>Anno di primo inserimento nel Piano</div><div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div></div><div><div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div><div>-</div></div><div><div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div><div>-</div></div><div><div>Elementi dimensionali</div><div>-</div></div><div><div>Limiti operativi</div><div>-</div></div><div><div>Rapporti con altri interventi</div><div>Nessuno</div></div></div>
<b>Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori</b>
<div><div><div>Stato</div><div>Intervento pianificato</div></div><div><div>Data di pianificazione e progettazione</div><div>Quarto trimestre 2020</div></div><div><div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div><div>Non è previsto un iter autorizzativo</div></div><div><div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div><div>Secondo trimestre 2021</div></div><div><div>Data di avvio dei cantieri</div><div>Terzo trimestre 2021</div></div><div><div>Data di entrata in esercizio</div><div>Terzo trimestre 2021</div></div><div><div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div><div></div></div><div><div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div><div>Nessuno</div></div></div>
<b>Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici</b>
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
<b>Analisi dei costi</b>
<div><div><div>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</div><div>€ 25.000,00</div></div><div><div>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div><div>-</div></div><div><div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Grado di maturità della stima</div><div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div></div><div><div>Impegno economico già sostenuto</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Contributi in conto capitale percepiti</div><div>Nessuno</div></div><div><div>Costi compensativi esogeni</div><div>Nessuno</div></div></div>
<b>Analisi di contesto</b>
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
<b>Località interessate</b>
<div>Punto di interconnessione con Snam Rete Gas</div> <div>Roure - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div> <div>Cabina REMI: 34213401</div>

Identificazione dell'intervento e degli obiettivi
<div>Opere principali</div> <div>Nuovo gruppo di misura Centrale TLR Bardonecchia</div> <div>Opere accessorie</div> <div>Nessuna</div> <div>Obiettivi generali</div> <div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div> <div>Obiettivi specifici</div> <div>Aumento della qualità del servizio di misura offerto, attraverso l'installazione di un nuovo gruppo di misura MID presso la Centrale TLR di Bardonecchia</div>
Requisiti minimi informativi
Elementi informativi relativi all'intervento
<div>Denominazione</div> <div>Nuovo gruppo di misura Centrale TLR Bardonecchia</div> <div>Localizzazione</div> <div>Centrale TLR Bardonecchia - Remi: 3421340180 - Comune: Bardonecchia, Regione: Piemonte, Provincia: Torino</div> <div>Codice identificativo del Piano</div> <div>12</div> <div>Altri codici indentificativi</div> <div>-</div> <div>Obiettivo generale</div> <div>Qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza e continuità del servizio di trasporto)</div> <div>Denominazione delle opere e loro codice</div> <div>12 - Nuovo gruppo di misura Centrale TLR Bardonecchia</div> <div>Categoria principale</div> <div>Miglioramento della sicurezza e della continuità del servizio</div> <div>Anno di primo inserimento nel Piano</div> <div>Piano Decennale di Sviluppo Anno 2018</div> <div>Impatto in termini di aumento di capacità di interconnessione o di trasporto in ciascuna direzione di flusso</div> <div>Nessuno</div> <div>Punti di entrata, uscita o di riconsegna su cui insiste l'aumento di capacità</div> <div>-</div> <div>Nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali</div> <div>-</div> <div>Elementi dimensionali</div> <div>Capacità attualmente assegnata di 33.000 smc/giorno</div> <div>Limiti operativi</div> <div>-</div> <div>Rapporti con altri interventi</div> <div>Nessuno</div>
Tempistiche previste e stato di avanzamento dei lavori
<div>Stato</div> <div>Intervento pianificato</div> <div>Data di pianificazione e progettazione</div> <div>Secondo trimestre 2019</div> <div>Data di avvio dell'iter autorizzativo</div> <div>Terzo trimestre 2019</div> <div>Data di avvio dell'attività di progettazione esecutiva</div> <div>Primo trimestre 2020</div> <div>Data di avvio dei cantieri</div> <div>Secondo trimestre 2020</div> <div>Data di entrata in esercizio</div> <div>Terzo trimestre 2020</div> <div>Informazioni sullo stato di avanzamento</div> <div>Completato l'iter di pianificazione e progettazione. Completato l'iter autorizzativo.</div> <div>Pareri contrari espressi dalle comunità locali</div> <div>Nessuno</div>
Rappresentazione degli esiti dell'analisi costi-benefici
<i>L'intervento non è soggetto all'Analisi dei benefici, agli Indicatori di performance economica e agli Indicatori quantitativi perché è inferiore a 5 milioni di euro.</i>
Analisi dei costi
<div>Spese in conto capitale (<i>capex</i>)</div> <div>€ 30.000,00</div> <div>Spese operative (<i>opex</i>) per esercizio e manutenzione delle infrastrutture</div> <div>-</div> <div>Costi di naturale sociale e/o ambientale</div> <div>Nessuno</div> <div>Grado di maturità della stima</div> <div>Stima basata su costi unitari in fase di pianificazione</div> <div>Impegno economico già sostenuto</div> <div>Nessuno</div> <div>Contributi in conto capitale percepiti</div> <div>Nessuno</div> <div>Costi compensativi esogeni</div> <div>Nessuno</div>
Analisi di contesto
L'intervento appartiene alla categoria degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza della rete di trasporto. Non sono individuabili impatti di stampo socio-economico, politico e istituzionale perché si tratta di mera attività di manutenzione di una rete di trasporto già esistente e in esercizio. Per quanto concerne, invece, l'aspetto geografico, l'intervento non prevede la modifica di alcun assetto già in essere (strade, terreni, ecc.).
Località interessate
<div>Centrale TLR Bardonecchia</div> <div>Utenza direttamente allacciata alla rete di trasporto - Cabina REMI: 3421340180</div> <div>Bardonecchia - Provincia: Torino - Regione: Piemonte - Nazione: Italia</div> <div>Altitudine media: 1.312 m s.l.m.: Minima: 1.199 m - Massima: 3.505 m</div> <div>Superficie comunale: 132,2 kmq</div> <div>Abitanti: 3.142 al 31/07/2018 (fonte ISTAT)</div>