

**DELIBERAZIONE 19 OTTOBRE 2017**  
**689/2017/R/GAS**

**VALUTAZIONE DEGLI SCHEMI DI PIANO DECENNALE DI SVILUPPO DELLA RETE DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE RELATIVI AGLI ANNI 2014, 2015 E 2016**

**L'AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA IL GAS  
E IL SISTEMA IDRICO**

Nella riunione del 19 ottobre 2017

**VISTI:**

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale (di seguito: direttiva 2009/73/CE);
- il Regolamento (CE) 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 (di seguito: Regolamento (CE) 715/2009);
- il Regolamento (UE) 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2013 (di seguito: Regolamento (UE) 347/2013);
- il Regolamento (UE) 459/2017 della Commissione del 16 marzo 2017, che abroga e sostituisce il Regolamento (UE) 984/2013;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481, come successivamente modificata e integrata (di seguito: legge 481/95);
- la legge 23 agosto 2004, n. 239, come successivamente modificata e integrata (di seguito: legge 239/04);
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, come successivamente modificato e integrato (di seguito: decreto legislativo 164/00);
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, come successivamente modificato e integrato (di seguito: decreto legislativo 93/11);
- la legge 29 luglio 2015, n. 115, come successivamente modificata e integrata (di seguito: legge 115/15);
- il decreto del Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato 22 dicembre 2000, di individuazione dell'ambito della Rete Nazionale di Gasdotti (di seguito: RNG) e suoi successivi aggiornamenti, da ultimo con decreto direttoriale 31 gennaio 2017;
- il decreto del Ministro delle Attività Produttive 29 settembre 2005, di individuazione dell'ambito della rete regionale e suoi successivi aggiornamenti, da ultimo con decreto direttoriale 16 novembre 2016;

- il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 27 febbraio 2013, relativo al Regolamento per la redazione del Piano decennale di sviluppo delle reti di trasporto di gas naturale;
- il parere dell’Autorità per l’energia elettrica il gas e il sistema idrico (di seguito: Autorità) 19 luglio 2012, 300/2012/I/gas;
- la deliberazione dell’Autorità 14 novembre 2013, 514/2013/R/gas ed il relativo Allegato A;
- la deliberazione dell’Autorità 28 giugno 2016, 351/2016/R/gas (di seguito: deliberazione 351/2016/R/gas);
- la segnalazione dell’Autorità al Parlamento e al Governo 10 novembre 2016, 648/2016/I/com;
- la deliberazione dell’Autorità 24 marzo 2017, 189/2017/R/gas (di seguito: 189/2017/R/gas);
- la deliberazione dell’Autorità 13 aprile 2017, 242/2017/R/gas;
- la deliberazione dell’Autorità 3 agosto 2017, 575/2017/R/gas (di seguito: deliberazione 575/2017/R/gas), e il relativo Allegato A (di seguito: *RTTG*);
- la deliberazione dell’Autorità 28 settembre 2017, 654/2017/R/eel (di seguito: deliberazione 654/2017/R/eel);
- la memoria dell’Autorità 28 settembre 2017, 664/2017/I/com (di seguito: memoria 664/2017/I/com);
- il documento “Strategia energetica nazionale 2017” del 12 giugno 2017, posto in consultazione da parte dei Ministri dello Sviluppo Economico e dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito: schema di SEN 2017);
- gli schemi di Piano decennale di sviluppo (di seguito: schemi di Piano), relativi agli anni 2014, 2015 e 2016, trasmessi dai gestori del sistema di trasporto che prevedono, nell’orizzonte di riferimento, sviluppi di infrastrutture di rete: Snam Rete Gas (di seguito: SRG); Società Gasdotti Italia (di seguito: SGI); Infrastrutture Trasporto Gas (di seguito: ITG), Consorzio della Media Valtellina per il Trasporto del Gas (di seguito: CMVTG), Energie e Retragas;
- l’opinione dell’*Agency for the Cooperation of Energy Regulators* (di seguito: ACER) N. 04/2014, del 14 febbraio 2014, sulle linee guida *ENTSOG* per l’analisi costi-benefici (di seguito: opinione ACER 04/2014);
- la raccomandazione dell’ACER N. 05/2015, del 18 dicembre 2015, sulle buone pratiche per il trattamento delle richieste di investimento, inclusa l’allocazione dei costi *cross-border* (di seguito: raccomandazione ACER 05/2015);
- l’opinione dell’ACER N. 14/2016, del 5 dicembre 2016, sulla coerenza dei piani decennali nazionali di sviluppo delle reti di trasporto con i *Ten Year Network Development Plan* (di seguito: *TYNDP*) elaborati in ambito *ENTSOG* (di seguito: opinione ACER 14/2016);
- l’opinione dell’ACER N. 06/2017, del 15 marzo 2017, sulla bozza di piano di sviluppo decennale della rete di trasporto *TYNDP* 2017 (di seguito: opinione ACER 06/2017);
- il *TYNDP* predisposto da *ENTSOG*, relativo all’anno 2015;

- il TYNDP predisposto da ENTSOG, relativo all'anno 2017;
- il documento della Banca Europea per gli Investimenti “*The Economic Appraisal of Investment Projects at the EIB*” del 30 aprile 2013;
- il documento “*Study to support the definition of a CBA methodology for gas - A report prepared for European Commission by Frontier Economics*” del giugno 2014;
- la metodologia di analisi costi-benefici (di seguito: ACB) “*Energy System-Wide Cost Benefit Analysis adapted Methodology*” elaborata in ambito ENTSOG ed approvata dalla Commissione Europea il 4 febbraio 2015;
- la consultazione “*Quo Vadis, EU gas market regulatory framework - Study on a Gas Market Design for Europe*” proposta dalla Commissione Europea alla fine del 2016;
- il documento per la consultazione “*Study on recommendable updates and improvements of the energy system-wide cost-benefit analysis for gas*” preparato per la Commissione Europea nel marzo 2017;
- il rapporto di Ricerca sul Sistema Energetico – RSE S.p.a. “*Confronto tra scenari di domanda di gas naturale in Italia*” del 31 maggio 2017 (di seguito: rapporto RSE);
- la proposta di aggiornamento della metodologia di ACB “*2<sup>nd</sup> ENTSOG Methodology for cost-benefit analysis of gas infrastructure projects*” elaborata in ambito ENTSOG, del 24 luglio 2017 (di seguito: *2<sup>nd</sup> ENTSOG Methodology for cost-benefit analysis*);
- il documento di ENTSOG, del 27 luglio 2017, “*Annual Work Programme 2018*”;
- il documento di ENTSO-E e ENTSOG, del 2 ottobre 2017, “*TYNDP 2018 Scenario Report Main report – Draft edition*”;
- la comunicazione della Direzione Generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e le Infrastrutture Energetiche (di seguito: DGSAIE) del Ministero dello Sviluppo Economico, in data 25 maggio 2016, prot. Autorità A/15220 del 25 maggio 2016 (di seguito: comunicazione DGSAIE);
- il comunicato di ENTSO-E del 18 settembre 2017;
- il comunicato di ENTSOG del 18 settembre 2017.

#### **CONSIDERATO CHE:**

- l'articolo 9, comma 1, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, prevede che “*ciascuna impresa proprietaria di un sistema di trasporto agisca in qualità di gestore del sistema di trasporto*”;
- l'articolo 8 del decreto legislativo 164/00 dispone che l'attività di trasporto e dispacciamento del gas naturale sia attività di interesse pubblico; e che le imprese di trasporto forniscano agli altri soggetti che effettuano attività di trasporto e dispacciamento, nonché alle imprese del gas di ogni altro sistema dell'Unione europea interconnesso con il sistema nazionale del gas naturale, informazioni sufficienti per garantire il funzionamento sicuro ed efficiente, lo sviluppo coordinato e l'interoperabilità dei sistemi interconnessi;

- l'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 239/04, dispone che l'attività di trasporto e dispacciamento del gas naturale a rete, nonché la gestione di infrastrutture di approvvigionamento di energia connesse alle attività di trasporto e dispacciamento di energia a rete, siano di interesse pubblico e siano sottoposte agli obblighi di servizio pubblico derivanti dalla normativa comunitaria, dalla legislazione vigente e da apposite convenzioni con le autorità competenti;
- ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *kk-quater*), del decreto legislativo 164/00 si definisce "gestore del sistema di trasporto" (precisando in tal modo la nozione di impresa di trasporto) qualsiasi persona fisica o giuridica che svolge l'attività di trasporto ed è responsabile della gestione, della manutenzione e, se necessario, dello sviluppo del sistema di trasporto in una data zona ed, eventualmente, delle relative interconnessioni con altri sistemi, nonché di soddisfare le richieste ragionevoli di capacità di trasporto di gas naturale di lungo termine;
- l'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 93/11 prevede che il gestore del sistema di trasporto trasmetta annualmente all'Autorità e al Ministero dello Sviluppo Economico uno schema di Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto (di seguito: schema di Piano decennale), che contiene misure efficaci atte a garantire l'adeguatezza del sistema e la sicurezza di approvvigionamento, tenendo conto anche dell'economicità degli investimenti e della tutela dell'ambiente; il medesimo articolo prevede inoltre che l'Autorità, ricevuto lo schema di Piano decennale, lo sottoponga a consultazione secondo modalità aperte e trasparenti e renda pubblici i risultati della consultazione;
- ai sensi dell'articolo 16, comma 3, del decreto legislativo 93/11, lo schema di Piano decennale deve:
  - a) contenere una descrizione di dettaglio delle caratteristiche della rete di trasporto, delle aree in cui la stessa è funzionalmente articolata, nonché delle criticità e delle congestioni presenti o attese;
  - b) indicare ai partecipanti al mercato le principali infrastrutture di trasporto da costruire o potenziare nell'arco dei dieci anni successivi;
  - c) contenere tutti gli investimenti già decisi ed individuare, motivandone la scelta, i nuovi investimenti da realizzare nel triennio successivo, anche ai fini di consentire il superamento delle criticità presenti o attese;
  - d) indicare, per tutti gli interventi di sviluppo, la data prevista di realizzazione e messa in esercizio delle infrastrutture;
- ai sensi dell'articolo 16, comma 4, del decreto legislativo 93/11, nell'elaborare il Piano decennale di sviluppo della rete, il gestore del sistema di trasporto procede a una stima ragionevole dell'evoluzione in termini di produzione, fornitura, consumo e scambi di gas naturale con altri Paesi, tenendo conto dei piani di investimento per le reti degli altri Paesi, nonché dei piani di investimento per lo stoccaggio e per i terminali di rigassificazione del Gnl;
- ai sensi dell'articolo 16, comma *6-bis*, del decreto legislativo 93/11, l'Autorità ha il compito di valutare se lo schema di Piano decennale:
  - a) contempli tutti i fabbisogni in materia di investimenti individuati nel corso della procedura consultiva;

- b) sia coerente con il piano decennale non vincolante di sviluppo della rete a livello europeo (*TYNDP*), di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), del Regolamento (CE) 715/2009;
- il richiamato articolo 16 del decreto legislativo 93/11, come modificato con legge 115/15, attribuisce all'Autorità anche il potere di richiedere al gestore del sistema di trasporto delle modifiche allo schema di Piano decennale, nonché il compito di monitorare l'attuazione di tale Piano da parte dei gestori (rif. comma 7), potendo anche imporre al gestore di realizzare entro un certo termine un determinato investimento in caso di ritardo e/o inerzia a esso imputabile ovvero nel caso in cui la mancata realizzazione dell'investimento rappresenti ostacolo all'accesso al sistema o allo sviluppo concorrenziale del mercato del gas naturale (rif. comma 8);
  - il comma 9-*bis*, del medesimo articolo 16 del decreto legislativo 93/11, prevede, infine, che le modalità di valutazione dei piani decennali di sviluppo della rete si applichino anche ai piani in corso di valutazione.

**CONSIDERATO CHE:**

- le imprese di trasporto hanno inviato all'Autorità e al Ministero dello Sviluppo Economico, previa consultazione dei soggetti interessati, gli schemi di Piano relativi agli anni 2014, 2015 e 2016;
- gli schemi di Piano per gli anni 2014 e 2015 sono stati redatti ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 16 del decreto legislativo 93/11 vigenti prima delle modifiche introdotte con legge 115/15;
- con la comunicazione DGSAIE, il Ministero dello Sviluppo Economico ha trasmesso ai gestori del sistema di trasporto e all'Autorità la propria valutazione sugli schemi di Piano 2014 e 2015, tenendo conto, tra l'altro, del documento denominato "Strategia Energetica Nazionale: per un'energia più competitiva e sostenibile" dell'8 marzo 2013;
- il procedimento di valutazione dei Piani 2014 e 2015 da parte dell'Autorità si è svolto a partire dal 2015 e, con riferimento a tali Piani, l'Autorità non ha ancora espresso le proprie valutazioni.

**CONSIDERATO CHE:**

- il Regolamento (CE) 715/2009 e il Regolamento (UE) 347/2013 hanno introdotto disposizioni in materia di:
  - a) adozione di un *TYNDP* non vincolante di sviluppo della rete a livello comunitario;
  - b) definizione di scenari ai fini della predisposizione del *TYNDP*;
  - c) predisposizione e regolare aggiornamento di una metodologia di ACB da applicare al *TYNDP*;
  - d) verifiche della coerenza tra il *TYNDP* europeo e i piani nazionali di sviluppo della rete;

- ENTSOG prevede nel proprio “*Annual Work Programme 2018*”, pubblicato per consultazione a luglio 2017, che lo schema di TYNDP europeo 2018 sia pubblicato per consultazione a settembre 2018;
- ENTSOG, nel mese di luglio 2017, ha pubblicato la proposta di 2<sup>nd</sup> *ENTSOG Methodology for cost-benefit analysis*, con l’obiettivo che venga applicata per la redazione del TYNDP 2018;
- tale proposta metodologica, inviata ad ACER e alla Commissione europea per le loro opinioni, è stata redatta tenuto conto, tra le altre, delle considerazioni contenute nell’opinione ACER 04/2014 relativa alla precedente metodologia ENTSOG di ACB;
- la raccomandazione ACER 05/2015 contiene allegati con specifiche raccomandazioni sul trattamento e l’analisi di costi, benefici ed effetti monetari redistributivi;
- inoltre, l’opinione ACER 14/2016 contiene raccomandazioni in merito ai contenuti minimi dei piani nazionali di sviluppo della rete, in particolare al fine di migliorarne la coerenza con il piano decennale non vincolante di sviluppo della rete a livello europeo (TYNDP).

**CONSIDERATO CHE:**

- ai fini della valutazione di propria competenza, oltre a quanto espressamente previsto dall’articolo 16, comma 6-*bis*, del decreto legislativo 93/11, l’Autorità verifica che la scelta degli investimenti individuati nei predetti schemi di Piano decennale sia effettuata sulla base di criteri di economicità ed efficienza in coerenza: (a) con le disposizioni di cui all’articolo 1 della legge 481/95 in materia di economicità e redditività dei servizi di pubblica utilità, nonché (b) con la disciplina tariffaria dell’attività di trasporto che prevede il riconoscimento in tariffa dei costi relativi agli investimenti “*a condizione che [questi] siano compatibili con l’efficienza e la sicurezza del sistema e realizzati secondo criteri di economicità*” (rif. all’articolo 3, comma 3, della RTTG);
- con deliberazione 575/2017/R/gas l’Autorità ha, tra l’altro, confermato un meccanismo residuale di incentivazione *input-based* per gli investimenti che entreranno in esercizio negli anni 2018 e 2019, subordinando l’applicazione di tale meccanismo all’evidenza di consistenti benefici netti monetizzabili derivanti dallo sviluppo delle infrastrutture;
- in ragione della complessità e della rilevanza strategica del Piano decennale, con deliberazione 351/2016/R/gas l’Autorità ha introdotto specifiche disposizioni per la consultazione pubblica dello schema di tale Piano, volte a garantire trasparenza e partecipazione al procedimento da parte degli *stakeholder* anche attraverso sessioni pubbliche di presentazione degli schemi di Piano;
- la medesima deliberazione 351/2016/R/gas prevede, tra l’altro, che:
  - a) gli schemi di Piano decennale contengano quanto meno gli elementi dimensionali, economici e finanziari che permettano di valutarne l’economicità e l’efficacia, nonché la coerenza con il piano decennale di sviluppo della rete a

- livello europeo (*TYNDP*); in particolare, l'articolo 2, comma 1, lettera f), della medesima deliberazione dispone che lo schema di Piano contenga, per ciascun intervento, un'analisi dei costi e dei benefici, avendo cura di dettagliarne le modalità di effettuazione e le ipotesi prese a riferimento, anche in relazione all'evoluzione degli scenari di produzione, fornitura, consumo e scambi di gas naturale con altri Paesi;
- b) l'impresa maggiore di trasporto e gli altri gestori si coordinino al fine di favorire uno sviluppo delle reti che eviti duplicazioni di interventi di sviluppo e garantisca al contempo la fattibilità di tali sviluppi infrastrutturali; e che, a tal fine, l'impresa maggiore di trasporto predisponga uno specifico allegato al proprio schema di Piano decennale in cui sono rappresentati gli interventi di sviluppo della rete oggetto di coordinamento con gli altri gestori delle reti di trasporto ed evidenzi eventuali interventi di adeguamento necessari sulla propria rete ai fini della realizzazione dei progetti contenuti nei Piani degli altri gestori, nonché eventuali sovrapposizioni tra gli interventi dei diversi gestori del sistema di trasporto;
- gli schemi di Piano 2016 rappresentano i primi Piani decennali redatti con le nuove modalità disposte dal decreto legislativo 93/11, come modificato dalla legge 115/15, e sottoposti ai criteri di consultazione e valutazione da parte dell'Autorità di cui alla deliberazione 351/2016/R/gas;
  - con comunicato del 5 dicembre 2016 è stato avviato dall'Autorità il procedimento di consultazione degli schemi di Piano decennale 2016, nell'ambito del quale è stata organizzata dall'Autorità, in data 31 gennaio 2017, una sessione pubblica di presentazione degli schemi di Piano decennale, a vantaggio dei soggetti interessati rappresentativi del sistema del gas naturale, quali operatori e consumatori e loro associazioni;
  - la consultazione si è conclusa in data 15 febbraio 2017, e le osservazioni presentate dagli *stakeholder*, unitamente ad un documento di controdeduzioni alle osservazioni elaborato dal gestore di rete competente, sono stati resi pubblici dall'Autorità sul proprio sito *internet*;
  - dall'esame degli schemi di Piano 2014 e 2015 sono emersi elementi di incoerenza con le disposizioni di cui all'articolo 16 del decreto legislativo 93/11 e carenze informative in relazione agli elementi qualitativi e quantitativi necessari alle valutazioni di efficienza e economicità degli investimenti di competenza dell'Autorità; in particolare in molti casi gli schemi di Piano hanno mancato di fornire:
    - a) la descrizione della rete di trasporto, l'individuazione delle eventuali criticità e congestioni e degli investimenti necessari per il loro superamento;
    - b) le motivazioni delle scelte di sviluppo delle infrastrutture;
    - c) una chiara individuazione del perimetro delle singole opere che costituiscono un intervento di sviluppo della rete;
    - d) l'indicazione delle date previste di entrata in esercizio degli interventi e delle singole opere che costituiscono un intervento;
    - e) l'indicazione dei costi e dei benefici attesi per ciascun intervento;

- in esito all'attività istruttoria condotta sugli schemi di Piano 2014 e 2015, gli uffici hanno evidenziato ai gestori le criticità e le carenze riscontrate affinché potessero essere sanate nella predisposizione dello schema di Piano decennale successivo; pertanto, i procedimenti di valutazione degli schemi di Piano 2014 e 2015 sono nei fatti confluiti nell'ambito del procedimento di valutazione degli schemi di Piano 2016;
- l'esame degli schemi di Piano 2016 è stato condotto, pertanto, anche tenendo conto delle osservazioni formulate dagli uffici dell'Autorità ai gestori nel corso del procedimento di valutazione degli schemi di Piano relativi agli anni 2014 e 2015, nonché delle osservazioni formulate dai soggetti interessati nell'ambito della consultazione e delle controdeduzioni a tali osservazioni;
- la valutazione degli schemi di Piano 2016 costituisce un primo importante esercizio delle competenze assegnate al regolatore dal decreto legislativo 93/11, così come modificato dalla legge 115/15, in materia di valutazione dei Piani;
- la deliberazione 351/2016/R/gas prevede, come tempistiche per la redazione degli schemi di Piano decennale, che i gestori del sistema di trasporto diversi dall'impresa maggiore trasmettano alla medesima, entro il 31 marzo di ciascun anno, lo schema di Piano decennale e che i gestori del sistema di trasporto presentino all'Autorità, ai fini della valutazione di competenza, gli schemi di Piano decennale entro il 31 maggio di ciascun anno;
- con deliberazione 189/2017/R/gas l'Autorità, al fine di consentire ai gestori di disporre di un congruo periodo di tempo per la redazione dello schema di Piano decennale 2017, anche tenendo conto delle valutazioni dell'Autorità sugli schemi di Piano decennale 2016, ha differito il termine di cui al comma 4.1 della deliberazione 351/2016/R/gas per la trasmissione degli schemi di Piano decennale all'impresa maggiore di trasporto da parte degli altri gestori del sistema di trasporto e il termine di cui al comma 3.1 della medesima deliberazione per la presentazione all'Autorità degli schemi di Piano decennale da parte dei gestori del sistema di trasporto rispettivamente al 31 ottobre 2017 e al 30 novembre 2017.

#### **CONSIDERATO CHE:**

- gli schemi di Piano 2016 contengono 18 interventi su rete nazionale e 166 interventi su rete regionale; tali interventi sostanzialmente coincidono con gli interventi di sviluppo già inclusi nei precedenti schemi di Piano, ad eccezione in particolare:
  - del collegamento "Cavarzere-Istrana", presente nello schema di Piano 2014 di ITG, che è stato escluso dai successivi piani ritenendo che non sussistessero premesse sufficienti per garantire un adeguato ritorno economico all'iniziativa;
  - del collegamento "Piombino-Bastia", presente nello schema di Piano 2014 di ITG, facente parte di un più ampio progetto di collegamento "Piombino-isole", che è stato subordinato ad ulteriori valutazioni circa futuri sviluppi verso Corsica e Sardegna;
- dall'esame di coerenza dei Piani decennali di sviluppo della rete a livello nazionale con il Piano di sviluppo della rete a livello comunitario è emerso che:



- gli scenari di produzione, fornitura, consumo e scambi di gas naturale con altri Paesi considerati nel *TYNDP 2017* in ambito ENTSOG non sono coerenti con quelli considerati in ambito nazionale dall'impresa maggiore di trasporto, in quanto questi ultimi considerano un'evoluzione della domanda di gas superiore a quella considerata da ENTSOG (la quale, come osservato nell'opinione ACER 06/2017 e nel rapporto RSE, risulta già superiore rispetto ad altri scenari di riferimento in sede nazionale ed internazionale);
- gli elementi informativi degli interventi di sviluppo delle reti di trasporto contenuti nei Piani decennali sono sostanzialmente coerenti con quelli desumibili nel *TYNDP 2017*, con le seguenti eccezioni:
  - o con riferimento all'intervento "Larino-Recanati" di SGI, il tratto "Chieti-Cellino", in esercizio già dal 2015 sulla base di quanto indicato nello schema di Piano SGI 2016, nel *TYNDP 2017* risulta avere invece quale data prevista di entrata in esercizio il 2022;
  - o con riferimento al progetto di metanizzazione della Sardegna, lo schema di Piano di SGI 2016 indica l'entrata in esercizio degli interventi previsti entro il 2025, mentre il *TYNDP 2017* pone l'entrata in esercizio al 2031;
  - o con riferimento al "Progetto Galsi", lo schema di Piano di SRG 2016 ne prevede l'entrata in esercizio oltre l'orizzonte temporale previsto dal Piano, in contrasto con quanto indicato nel *TYNDP 2017* e con i dettami dell'articolo 3, comma 6, del Regolamento (UE) 347/2013, che prevede che i Progetti di Interesse Comune (di seguito: PIC) diventino parte integrante dei Piani decennali nazionali per lo sviluppo delle reti pertinenti;
- gli schemi di Piano 2016 presentano i seguenti limitati aspetti migliorativi rispetto a quelli del 2014 e 2015, anche tenendo conto dei rilievi critici formulati dagli uffici:
  - a) indicazione, in alcuni casi, delle date previste di entrata in esercizio degli interventi;
  - b) una migliore descrizione delle caratteristiche della rete di trasporto esistente e delle aree in cui la stessa è funzionalmente articolata;
  - c) l'individuazione, in limitati casi, delle criticità esistenti prese in considerazione ai fini della pianificazione degli interventi;
  - d) l'indicazione degli investimenti per i quali sia stata assunta la decisione finale di investimento.

**CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:**

- nell'ambito del procedimento di consultazione degli schemi di Piano 2016, i soggetti interessati hanno evidenziato, tra l'altro:
  - l'opportunità di ottenere maggiori dettagli circa i possibili impatti sulla rete nazionale derivanti dallo sviluppo di nuovi punti di importazione;
  - la necessità, in mancanza di certezze sulla realizzazione di nuove linee di importazione, di valutare con attenzione l'economicità e l'efficienza di ulteriori investimenti atti a sostenere nuove capacità di importazione, come anche

- ulteriori investimenti in capacità di esportazione che, se non accompagnati da incrementi effettivi dei flussi di gas approvvigionati, avrebbero l'effetto di aumentare il costo finale dell'energia;
- la necessità, nel caso di progetti con rilevanti effetti *cross-border*, di definire chiaramente le modalità di allocazione dei costi tra tutti gli Stati Membri che beneficiano di una determinata infrastruttura prima che gli investimenti vengano realizzati;
  - relativamente al progetto di metanizzazione dell'Isola d'Elba, che la condizione necessaria, ma non sufficiente, per la sostenibilità del progetto è la realizzazione della rete di distribuzione da parte della stazione appaltante, anch'essa sottoposta ad ACB;
  - con riferimento alla dorsale "Larino – Recanati", la necessità che vengano meglio esplicitate le esigenze connesse alla realizzazione di tale opera anche in relazione alle ipotesi relative alle nuove fonti di approvvigionamento di gas naturale da Sud;
  - l'esigenza di valutare attentamente gli interventi di sviluppo in Sardegna presentati da SRG e SGI, che sembrano ad un primo esame rappresentare due soluzioni alternative in considerazione, in particolare, dell'eventuale impatto sull'approvvigionamento via mare e sulla realizzazione di rigassificatori Gnl, nonché dei potenziali effetti delle nuove infrastrutture sul mercato del gas;
- le osservazioni pervenute all'Autorità in esito al procedimento di consultazione confermano, nella sostanza, la necessità di un miglioramento redazionale e metodologico dei Piani decennali;
  - nell'ambito della sessione pubblica di presentazione dello schema di Piano decennale di sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale del 17 luglio 2017, è stato affrontato il tema della coerenza tra gli scenari considerati nei piani decennali di sviluppo delle reti di trasmissione dell'energia elettrica e di trasporto del gas naturale;
  - l'interazione tra gli scenari nei settori dell'energia elettrica e del gas naturale costituisce, sia a livello nazionale che comunitario, un elemento nuovo e caratterizzato da notevoli complessità, come anche evidenziato da ENTSO-E e ENTSOG nei loro comunicati del 18 settembre 2017 e dalla pubblicazione congiunta di ENTSO-E e ENTSOG dello "*Scenario Development Report*" il 2 ottobre 2017, che è avvenuta in ritardo rispetto ai programmi iniziali;
  - in relazione al coordinamento intersettoriale ai fini della predisposizione degli scenari, con deliberazione 654/2017/R/eel, l'Autorità ha disposto che Terna S.p.a., d'intesa con SRG, invii all'Autorità il proprio programma di lavoro per il coordinamento dello sviluppo di scenari per i piani di sviluppo delle reti di trasmissione e di trasporto nei settori dell'energia elettrica e del gas entro il 30 novembre 2017.

**CONSIDERATO, INFINE, CHE:**

- con nota del 17 gennaio 2017 (prot. Autorità A/1681 del 17 gennaio 2017), il Ministero dello Sviluppo Economico ha comunicato l'intenzione di pubblicare, nelle more del completamento del processo di valutazione degli schemi di Piano decennale e salvo diverso avviso degli uffici dell'Autorità, il decreto di aggiornamento della RNG;
- alla luce dell'attuale contesto normativo, esiste una significativa relazione tra le valutazioni in materia di investimenti svolte ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 93/11, volta ad identificare le scelte di sviluppo e adeguamento delle reti di trasporto, e l'individuazione della lista dei gasdotti da includere nella RNG;
- in particolare, la disciplina del Piano decennale di cui al decreto legislativo 93/11 ha introdotto un meccanismo responsabilizzante per le imprese di trasporto nella realizzazione delle infrastrutture, incluse quelle in fase di progettazione che, se positivamente valutate nell'ambito del Piano decennale (in esito a uno specifico procedimento amministrativo), devono essere realizzate dall'impresa;
- in tale mutato contesto, la valutazione del Piano decennale ha la finalità di identificare le scelte impegnative per le imprese di trasporto di sviluppo e adeguamento delle proprie reti, rispetto alle quali scelte, l'aggiornamento della RNG torna ad assumere la funzione di cristallizzare il perimetro delle infrastrutture realizzate (o comunque in fase di realizzazione) su cui si estendono le responsabilità dell'impresa maggiore di trasporto e dei titolari di porzioni di RNG;
- di conseguenza, con comunicazione del 31 gennaio 2017 gli uffici dell'Autorità hanno segnalato alla competente Direzione del Ministero dello Sviluppo Economico che, essendo ancora in corso il processo di consultazione e valutazione degli schemi di Piano 2016, l'Autorità non è in grado di esprimere, nell'ambito delle proprie competenze, alcuna valutazione sugli sviluppi infrastrutturali in fase di progettazione ("tipologia f") di cui al decreto di aggiornamento della RNG, in quanto tali gasdotti sono in gran parte oggetto della menzionata valutazione degli schemi di Piano;
- nella memoria 664/2017/I/com sullo schema di SEN 2017, l'Autorità ha evidenziato la necessità che anche nel settore del gas, così come nel settore elettrico, *"l'identificazione e la successiva regolazione e remunerazione degli investimenti seguano rigorosamente un approccio fondato sulla selettività degli interventi, basata su un'analisi costi-benefici e con una focalizzazione sull'effettiva utilità per il sistema, anche sotto il profilo della sicurezza degli approvvigionamenti e della diversificazione delle fonti"* e l'importanza che tale ACB *"venga fatta secondo metodologie standardizzate, integrando i due settori, elettricità e gas naturale"*.

**RITENUTO CHE:**

- l'analisi degli schemi di Piano decennale 2016 ha fatto emergere possibili aree di miglioramento ai fini della redazione dei futuri piani, in particolare:

- a) sotto il profilo redazionale, trasparenza e completezza del contenuto informativo del piano, al fine di fornire un'adeguata informazione a tutti gli *stakeholder* del sistema del gas naturale;
- b) sotto il profilo metodologico, l'applicazione sistematica dell'ACB, al fine di dotare il Piano decennale di uno strumento utile a valutare, secondo criteri di maggiore selettività, le iniziative di sviluppo della rete di trasporto non ancora avviate;
- con particolar riferimento al profilo redazionale:
  - a) la descrizione del livello di utilizzo della rete nel triennio anteriore alla redazione del piano, incentrata unicamente sui volumi annui immessi in rete nei punti di *entry*, non consente di identificare l'effettivo utilizzo della rete e le criticità presenti;
  - b) la descrizione delle criticità attese che giustificano gli specifici interventi, in funzione degli scenari previsionali di produzione, fornitura e consumo di gas naturale, è anch'essa carente;
  - c) manca una chiara identificazione degli interventi prioritari da sviluppare, con separata indicazione di quelli da realizzare nel triennio successivo alla redazione del Piano, e dei motivi della loro necessità e urgenza;
  - d) le informazioni relative alle forme di coordinamento con altri operatori proprietari di infrastrutture sono carenti, limitandosi a una mera dichiarazione di ciò che verrà fatto in futuro;
  - e) è assente il codice identificativo di riferimento della lista dei PIC;
  - f) non sempre è disponibile una indicazione di sintesi dell'ammontare di spesa di investimento complessivamente prevista nello scenario indicato nel Piano, e in ciascuno dei cinque anni successivi a quello di redazione del Piano;
  - g) in molti casi sono trascurate le informazioni relative allo stato di avanzamento degli interventi proposti e alle cause delle mancate realizzazioni o dei ritardi;
- con particolar riferimento al profilo metodologico:
  - a) gli elementi economico-finanziari di ciascun intervento di sviluppo sono pressoché assenti o, laddove presenti, non sufficienti a fornire le informazioni che consentano di valutare l'economicità e l'efficienza degli interventi proposti e la loro coerenza con il *TYNDP*;
  - b) non viene presentata - se non in forma eccessivamente sintetica in alcuni schemi di Piano - una ACB specifica per intervento, idonea ad assolvere a quanto disposto dall'articolo 2, comma 1, lettera f), della deliberazione 351/2016/R/gas;
  - c) le categorie di beneficio vengono identificate per lo più in termini qualitativi, mentre manca una loro quantificazione;
  - d) non sono sufficientemente rappresentate le ipotesi sottese allo sviluppo degli scenari di produzione, fornitura, consumo e scambi di gas naturale con altri Paesi, i quali risultano non coerenti con quelli sviluppati in ambito ENTSOG e quindi considerati nel *TYNDP*; inoltre, emergono delle sostanziali divergenze con gli scenari considerati nel settore elettrico (sia a livello nazionale che europeo), con specifico riferimento alla domanda di gas per la produzione termoelettrica;

- le carenze informative, qualitative e quantitative, e metodologiche ancora presenti negli schemi di Piano decennale 2016 non consentono di disporre di elementi sufficienti per esprimere valutazioni in merito all'utilità degli interventi per il sistema gas e alle relative condizioni di efficienza ed economicità degli investimenti; in particolare, tra gli interventi presenti negli schemi di Piano:
  - a) alcuni, di rilevanza nazionale, prevedono ingenti investimenti e risultano pertanto maggiormente critici in relazione ai relativi riconoscimenti tariffari; tra questi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si annoverano i seguenti interventi:
    - i. l'intervento "Ulteriori potenziamenti a sud" e il "Progetto Galsi" contenuti nello schema di piano di SRG, per i quali non è dimostrata l'utilità per il sistema del gas;
    - ii. l'intervento "Supporto al mercato Nord-ovest e flussi bidirezionali" contenuto nello schema di Piano di SRG, per il quale non è dimostrata l'utilità per il sistema nazionale del gas ed eventualmente per i sistemi del gas dei Paesi limitrofi;
    - iii. gli interventi "Linea Adriatica" di SRG e "Dorsale Larino-Recanati" contenuti nello schema di Piano di SGI, entrambi funzionali ad incrementare la capacità di importazione dal Sud Italia; in relazione a tali interventi, in particolare, non si forniscono elementi informativi utili a capire in funzione di quali nuove fonti di approvvigionamento si rende necessaria nuova capacità di trasporto lungo la dorsale Sud-Nord, in quali condizioni gli interventi sono da intendersi complementari e se la loro realizzazione comporta benefici per i sistemi del gas dei Paesi limitrofi;
    - iv. il progetto "Metanizzazione della Regione Sardegna" contenuto nello schema di Piano di SGI che, con riferimento agli interventi di sviluppo di RNG, sembra presentare potenziali rischi di sovrapposizione con il sopracitato "Progetto Galsi" di SRG;
  - b) alcuni interventi di sviluppo di rilevanza locale presentano profili di criticità in considerazione del fatto che la valutazione dell'utilità per il sistema gas deve considerare sia i benefici che i costi di sviluppo, pur su base stimata, dell'intero intervento di metanizzazione di aree attualmente non servite, ivi inclusi quelli relativi allo sviluppo delle reti di distribuzione; tra questi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si annoverano i seguenti interventi:
    - i. il progetto "Metanizzazione della Regione Sardegna" contenuto nello schema di Piano di SGI;
    - ii. l'intervento "ITG-Elba" contenuto nello schema di Piano di ITG per la metanizzazione dell'Isola d'Elba;
    - iii. gli interventi di sviluppo di rete regionale contenuti nello schema di Piano da Energie, finalizzati a rendere disponibile il gas naturale in aree attualmente non servite;
- le carenze emerse dall'analisi degli schemi di Piano 2014, 2015 e 2016 non consentono all'Autorità di esprimere una valutazione in relazione ai progetti che hanno rilevanza ai fini dell'aggiornamento della RNG;

- sia pertanto necessario evidenziare, tenendo conto dell'analisi degli schemi di Piano 2014, 2015 e 2016, nonché delle osservazioni pervenute all'Autorità in esito al procedimento di consultazione, le necessità di miglioramento dei prossimi Piani decennali:
  - a) sotto il profilo redazionale, in relazione alla trasparenza e completezza del loro contenuto informativo, con riferimento in particolare ai seguenti aspetti:
    - i. un maggiore dettaglio del livello di utilizzo della rete esistente nel triennio anteriore la redazione del Piano, con separata indicazione per ciascun punto e per singola tratta principale di rete di: volumi annui, capacità di trasporto giornaliera massima utilizzata e capacità di trasporto giornaliera massima impegnata;
    - ii. una chiara identificazione degli interventi prioritari da sviluppare, con separata indicazione di quelli da realizzare nell'arco dei tre anni successivi alla redazione del Piano, e dei motivi che giustificano la loro necessità ed urgenza;
    - iii. l'inclusione di riferimenti incrociati nei Piani di sviluppo nazionali tra codice identificativo del singolo intervento nel Piano nazionale, eventuale codice dello stesso nel *Gas Regional Investment Plan*, eventuale codice dello stesso nel *TYNDP* ed eventuale indicazione del codice di riferimento della più recente lista di PIC;
    - iv. l'indicazione del costo di investimento di ciascun intervento e di ciascuna opera che compone un intervento e delle relative tempistiche realizzative;
    - v. l'indicazione della spesa di investimento complessivamente stimata per l'intero schema di Piano decennale, nonché dell'impegno di spesa derivante dalla realizzazione degli interventi inclusi nello schema di Piano decennale per ciascuno dei primi cinque anni dell'arco temporale preso in considerazione dal Piano;
    - vi. l'individuazione di eventuali sinergie o duplicazioni di interventi di sviluppo infrastrutturale pianificati in risposta ad una necessità di sviluppo;
    - vii. una maggiore trasparenza del processo di coordinamento tra i gestori di rete già previsto ai sensi dell'articolo 4 della deliberazione 351/2016/R/gas, evidenziando in particolare le proposte di intervento iniziali dei gestori, l'emergere di eventuali sovrapposizioni tra interventi o necessità di ulteriori sviluppi e gli esiti dell'attività di coordinamento;
    - viii. una migliore definizione dello stato di un intervento, evidenziando in particolare gli interventi che, non avendo ancora raggiunto un sufficiente grado di maturità o essendo esposti a consistenti rischi e/o incertezze, risultano ancora "in valutazione" da parte del gestore di rete e, pertanto, non prevedono attività realizzative nell'orizzonte del Piano decennale;
    - ix. individuazione della correlazione tra nuove fonti di approvvigionamento e sviluppi infrastrutturali necessari sulla RNG, con evidenza di eventuali fonti di approvvigionamento alternative;
    - x. l'indicazione della stima della domanda di gas disaggregata per settore (civile, industriale, terziario e termoelettrico), ed evidenza della coerenza

tra le ipotesi di evoluzione degli scenari di produzione, fornitura, consumo e scambi di gas naturale con altri Paesi considerati nel Piano decennale con altri scenari sviluppati sia in ambito nazionale che europeo (es. scenari considerati nell'ambito della strategia energetica nazionale, scenari considerati da ENTSO-E ed ENTSG ai fini della predisposizione del *TYNDP*, scenari considerati nel Piano decennale di sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale, ecc.);

- b) sotto il profilo metodologico, con riferimento in particolare ai seguenti aspetti:
- i. per gli interventi con rilevante effetto *cross-border*, una valutazione dei possibili effetti degli interventi in termini di sicurezza degli approvvigionamenti e diversificazione delle fonti;
  - ii. l'indicazione delle fonti di dati utilizzate e della metodologia applicata ai fini della stima della domanda di gas disaggregata per settore (civile, industriale, terziario e termoelettrico);
  - iii. il dettaglio analitico dei costi di investimento per ciascun intervento e per ciascuna opera componente l'intervento, con indicazione di almeno le seguenti componenti: spese in conto capitale, costi operativi per l'intera vita tecnica utile delle infrastrutture e eventuali costi finali di smantellamento;
  - iv. adozione e implementazione, fin dallo schema di Piano decennale 2018 in prima applicazione, di una metodologia di ACB, coerente con i rapporti e le raccomandazioni disponibili a livello europeo, quali quelli richiamati in premessa, le opinioni dell'ACER sulle metodologie in corso di evoluzione in ambito europeo, applicata a ciascun intervento di sviluppo incluso nel Piano con un investimento previsto pari almeno a 25 milioni di € per la rete nazionale e 5 milioni di € per la rete regionale;
  - v. una quantificazione, il più possibile monetaria, sia dei benefici attesi che dei costi per ciascun intervento di sviluppo, con riferimento al sistema gas italiano, con indicazione del tasso di sconto (ipotesi base: 4%) e della vita economica (ipotesi base: 25 anni di esercizio) utilizzati per l'attualizzazione dei flussi, che consenta la valutazione dell'economicità e dell'efficacia di ciascun intervento;
  - vi. con riferimento alla quantificazione di benefici e costi, una chiara esplicitazione delle ipotesi sottese alla loro quantificazione, delle metodologie applicate per la loro quantificazione e dei parametri unitari considerati ai fini della valorizzazione;
  - vii. evidenza di eventuali ulteriori benefici con una rilevanza extra-nazionale;
  - viii. l'indicazione del grado di maturità della stima di costo dell'intervento (esplicitando, ad esempio, se la stima del costo presentata nello schema di Piano decennale è elaborata sulla base dei costi unitari in fase di pianificazione, se è aggiornata per effetto delle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni, se tiene conto del progetto esecutivo di realizzazione delle opere e degli esiti delle procedure di affidamento delle commesse, ecc.);
  - ix. l'utilizzo di appositi strumenti, nell'ambito dell'ACB, che consentano di esaminare l'incertezza associata alla valutazione dei benefici, quali ad

esempio l'utilizzo di analisi di sensitività nel breve-medio termine e di almeno due scenari differenziati (c.d. *contrasting scenarios*) nel lungo termine.

**RITENUTO, INFINE, OPPORTUNO:**

- prevedere che, in assenza degli elementi informativi necessari a valutare l'efficienza e l'economicità di un intervento e la relativa utilità per il sistema del gas desumibili dagli schemi di Piano 2018, sia sospeso in via cautelativa, a decorrere dagli investimenti che entreranno in esercizio nel 2019, il riconoscimento degli incentivi tariffari per lo sviluppo delle infrastrutture di cui all'articolo 22 della *RTTG*;
- prevedere inoltre che, a decorrere dagli investimenti che entreranno in esercizio nel 2019 (e che quindi avranno un riflesso tariffario nel 2020), nei casi in cui dall'ACB di un intervento risulti un beneficio per il sistema nazionale del gas inferiore ai costi, tale intervento sia ammesso al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici quantificabili e monetizzabili;
- con riferimento a quanto previsto nel precedente punto, introdurre una clausola di salvaguardia per gli interventi che, alla data del presente provvedimento, risultino già in fase di realizzazione, ossia in relazione ai quali l'impresa di trasporto possa dimostrare:
  - a) di aver già ottenuto le autorizzazioni necessarie alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture;
  - b) di aver già avviato la cantierizzazione delle opere, ovvero di aver già sostenuto o contrattualizzato un costo di investimento almeno pari al 25% della spesa di investimento stimata;
- che le imprese di trasporto, a decorrere dal 2018, redigano i Piani decennali sulla base dei miglioramenti redazionali e metodologici delineati in premessa;
- che, in assenza di un efficace processo di coordinamento tra le imprese di trasporto, l'Autorità si riservi di intervenire ai sensi dell'articolo 16, comma 6-*bis*, del decreto legislativo 93/11 chiedendo modifiche degli schemi di Piano decennale presentati dai gestori;
- avviare un confronto tra gli uffici dell'Autorità e i gestori delle reti di trasporto in materia di metodologia di ACB, considerando adeguatamente i rapporti e le raccomandazioni disponibili a livello europeo, quali quelli richiamati in premessa, le opinioni dell'ACER sulle metodologie in corso di evoluzione in ambito europeo e gli sviluppi dei *TYNDP* europei e delle relative metodologie di definizione degli scenari;
- proseguire il percorso di coinvolgimento dei soggetti interessati in sede di consultazione degli schemi di Piano decennale, anche sulla metodologia di ACB, al fine di addivenire ad una metodologia che consenta di fornire a tutti gli *stakeholder* le informazioni necessarie a valutare l'utilità degli interventi per il sistema e la loro economicità ed efficienza;
- al fine di tenere opportunamente conto dei risultati delle suddette attività, ampliare le tempistiche per la redazione degli schemi di Piano decennale 2018, allineandole



inoltre con le tempistiche attualmente previste per lo schema di TYNDP europeo 2018;

- favorire un percorso di coordinamento dello sviluppo degli scenari per i piani di sviluppo delle reti di trasmissione e di trasporto nei settori dell'energia elettrica e del gas a livello nazionale, parallelo e analogo a quello europeo, che deve essere adeguatamente programmato e strutturato al fine di meglio gestire le complessità già emerse in sede europea, come già disposto per il settore elettrico con la deliberazione 654/2017/R/eel;
- tenendo conto dell'impossibilità di recepire i miglioramenti redazionali e metodologici delineati in premessa negli schemi di Piano 2017 ed in considerazione delle attività necessarie e della segnalazione 648/2016/I/com di auspicabile "biennializzazione" dei Piani di sviluppo, prevedere che la valutazione degli schemi di Piano 2018 sia effettuata contestualmente a quella degli schemi di Piano 2017;
- in relazione alle valutazioni che l'Autorità deve esprimere ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 164/00 e alle relative interdipendenze rispetto alle valutazioni sui piani di sviluppo, tenuto conto degli esiti delle analisi degli schemi di Piano e alle carenze che sono emerse, segnalare al Ministro dello Sviluppo Economico che allo stato attuale non sono presenti gli elementi informativi che consentano di valutare l'efficienza e l'economicità degli interventi e la relativa utilità per il sistema del gas e di conseguenza non sussistano le condizioni per esprimere una valutazione positiva rispetto all'inclusione nell'ambito della RNG degli interventi di sviluppo in fase di progettazione

### **DELIBERA**

1. di esprimere, ai sensi dell'articolo 16, comma *6bis*, del decreto legislativo 93/11, gli esiti della valutazione sugli Schemi di Piano 2014, 2015 e 2016 nei termini di cui al presente provvedimento e in particolare delle relative premesse;
2. di prevedere che, in assenza degli elementi informativi necessari a valutare l'efficienza e l'economicità di un intervento e la relativa utilità per il sistema del gas desumibili dagli schemi di Piano 2018, sia sospeso in via cautelativa, a decorrere dagli investimenti che entreranno in esercizio nel 2019, il riconoscimento degli incentivi tariffari per lo sviluppo delle infrastrutture di cui all'articolo 22 della *RTTG*;
3. di prevedere che, a decorrere dagli investimenti che entreranno in esercizio nel 2019 (e che quindi avranno un riflesso tariffario nel 2020), nei casi in cui dall'ACB di un intervento risulti un beneficio per il sistema nazionale del gas inferiore ai costi, tale intervento sia ammesso al riconoscimento tariffario nei limiti dei benefici quantificabili e monetizzabili;
4. fermo restando quanto disposto al precedente punto 2., di introdurre una clausola di salvaguardia in relazione alle disposizioni di cui al precedente punto 3. con riferimento agli interventi che, alla data del presente provvedimento, risultino già in

- fase di realizzazione, ossia in relazione ai quali l'impresa di trasporto possa dimostrare:
- a. di aver già ottenuto le autorizzazioni necessarie alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture;
  - b. di aver già avviato la cantierizzazione delle opere ovvero di aver già sostenuto o contrattualizzato un costo di investimento almeno pari al 25% della spesa di investimento stimata;
5. di prevedere che, in assenza di un efficace processo di coordinamento tra le imprese di trasporto, l'Autorità richieda delle modifiche degli schemi di Piano ai sensi dell'articolo 16, comma 6-bis, del decreto legislativo 93/11;
  6. di segnalare al Ministro dello Sviluppo Economico che allo stato attuale non sono presenti gli elementi informativi che consentano di valutare l'efficienza e l'economicità degli interventi e la relativa utilità per il sistema del gas e di conseguenza non sussistano le condizioni per esprimere una valutazione positiva rispetto all'inclusione nell'ambito della RNG degli interventi di sviluppo in fase di progettazione;
  7. di differire, ai fini della redazione degli schemi di Piano decennale di sviluppo 2018:
    - a. il termine di cui al comma 4.1 della deliberazione 351/2016/R/gas al 30 settembre 2018;
    - b. il termine di cui al comma 3.1 della deliberazione 351/2016/R/gas al 31 ottobre 2018;
  8. di effettuare la valutazione degli schemi di Piano 2018 contestualmente alla valutazione degli schemi di Piano 2017;
  9. di prevedere che le imprese di trasporto trasmettano all'Autorità, entro il 30 novembre 2017, le informazioni necessarie all'individuazione degli interventi ammissibili alla clausola di salvaguardia di cui al precedente punto 4., fornendo in particolare le seguenti informazioni:
    - a. la denominazione dell'intervento, così come individuata nello schema di Piano 2016;
    - b. la spesa di investimento stimata, come desumibile dagli schemi di Piano 2016 o, ove non disponibile, della stima inserita negli schemi di Piano successivi;
    - c. la data di ottenimento dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture;
    - d. la data di apertura dei cantieri per la realizzazione delle opere;
    - e. l'ammontare dei costi di investimento già sostenuti o contrattualizzati, come desumibili dai sistemi contabili dell'impresa;
    - f. la data prevista per la messa in esercizio delle infrastrutture;
  10. di prevedere che con successiva deliberazione, da adottarsi entro il 30 aprile 2018, l'Autorità accerti l'elenco degli interventi ammessi alla clausola di salvaguardia di cui al precedente punto 4.;
  11. di dare mandato al Direttore della Direzione Infrastrutture, Energia e Unbundling per la costituzione di un Tavolo di lavoro tra uffici e gestori di trasporto in materia di metodologia di ACB;

12. di prevedere che SRG, d'intesa con Terna S.p.a., invii all'Autorità il proprio programma di lavoro per il coordinamento dello sviluppo di scenari per i piani di sviluppo delle reti di trasporto e trasmissione nei settori del gas e dell'energia elettrica entro il 30 novembre 2017;
13. di trasmettere il presente provvedimento al Ministro dello Sviluppo Economico;
14. di trasmettere il presente provvedimento alle imprese di trasporto SRG, SGI, ITG, CMVTG, Energie e Retragas e al gestore della rete nazionale di trasmissione dell'energia elettrica, Terna S.p.a.;
15. di pubblicare il presente provvedimento sul sito internet dell'Autorità [www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it).

19 ottobre 2017

IL PRESIDENTE  
*Guido Bortoni*