

DELIBERAZIONE 27 DICEMBRE 2022

723/2022/R/GAS

INCENTIVAZIONE AL MANTENIMENTO IN ESERCIZIO DELLE RETI DI TRASPORTO DEL GAS NATURALE COMPLETAMENTE AMMORTIZZATE TARIFFARIAMENTE E APPLICAZIONE DELLA METODOLOGIA ASSET HEALTH

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA RETI E AMBIENTE

Nella 1233^a riunione del 27 dicembre 2022

VISTI:

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009, recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale;
- il regolamento (CE) 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009, in materia di condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale;
- il regolamento (UE) 460/2017 della Commissione, del 16 marzo 2017, che istituisce un Codice di rete relativo a strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas;
- il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018, sulla *governance* dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima;
- il regolamento (UE) 2019/942 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019, che istituisce un'Agenzia dell'Unione Europea per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia ed abroga il regolamento (CE) 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009;
- il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e ne introduce la relativa tassonomia;
- il regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;
- il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica;
- il regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 9 dicembre 2021, recante i criteri di vaglio tecnico per le attività economiche sostenibili;
- il regolamento (UE) 2022/869 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2022, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che abroga il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e s.m.i. (di seguito: legge 481/95);
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e s.m.i.;

- la legge 23 agosto 2004, n. 239 e s.m.i.;
- la legge 24 dicembre 2007, n. 244;
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 e s.m.i. (di seguito: decreto legislativo 93/11);
- il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, come convertito con modificazione con legge 11 settembre 2020,
- il decreto-legge 1 marzo 2022, n. 17, come convertito con modificazioni con legge 17 aprile 2022, n. 34 (di seguito: decreto-legge 17/22);
- il decreto del Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato 22 dicembre 2000, di individuazione dell'ambito della Rete Nazionale di Gasdotti, da ultimo aggiornata con decreto direttoriale del Ministero della Transizione ecologica 17 febbraio 2022;
- il decreto del Ministro delle Attività Produttive 29 settembre 2005, di individuazione dell'ambito della Rete di Trasporto Regionale, da ultimo aggiornata con decreto direttoriale del Ministero della Transizione ecologica 17 febbraio 2022;
- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, trasmesso alla Commissione Europea, del 31 dicembre 2019, pubblicato il 21 gennaio 2020 sul sito internet del Ministero dello Sviluppo economico (di seguito: PNIEC);
- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza approvato il 13 luglio 2021;
- la deliberazione dell'Autorità 27 settembre 2018, 468/2018/R/GAS (di seguito: deliberazione 468/2018/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (di seguito: Requisiti minimi);
- la deliberazione dell'Autorità 28 marzo 2019, 114/2019/R/GAS (di seguito: deliberazione 114/2019/R/GAS) e il relativo Allegato A e s.m.i. (RTTG 5PRT);
- la deliberazione dell'Autorità 19 dicembre 2019, 554/2019/R/GAS e il relativo Allegato A e s.m.i. (RQTG);
- la deliberazione dell'Autorità 15 dicembre 2020, 539/2020/R/GAS (di seguito: deliberazione 539/2020/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 22 dicembre 2020, 569/2020/R/GAS;
- la deliberazione dell'Autorità 28 giugno 2021, 271/2021/R/COM (di seguito: deliberazione 271/2021/R/COM);
- la deliberazione dell'Autorità 23 novembre 2021, 512/2021/R/GAS e il relativo Allegato A (RMTG);
- la deliberazione dell'Autorità 23 dicembre 2021, 614/2021/R/COM;
- la deliberazione dell'Autorità 23 dicembre 2021, 617/2021/R/GAS (di seguito: deliberazione 617/2021/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 13 gennaio 2022, 2/2022/A, di approvazione del Quadro strategico 2022-2025 dell'Autorità (di seguito: Quadro strategico 2022-2025);
- la deliberazione dell'Autorità 3 maggio 2022, 195/2022/R/GAS (di seguito: deliberazione 195/2022/R/GAS);
- la deliberazione dell'Autorità 4 ottobre 2022, 470/2022/R/GAS (di seguito: deliberazione 470/2022/R/GAS);

- la deliberazione dell’Autorità 25 ottobre 2022, 527/2022/R/COM (di seguito: deliberazione 527/2022/R/COM);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 23 dicembre 2021, 615/2021/R/COM (di seguito: documento per la consultazione 615/2021/R/COM);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 23 dicembre 2021, 616/2021/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 616/2021/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 17 maggio 2022, 213/2022/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 213/2022/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 12 luglio 2022, 317/2022/R/COM (di seguito: documento per la consultazione 317/2022/R/COM);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 19 luglio 2022, 336/2022/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 336/2022/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 18 ottobre 2022, 502/2022/R/GAS (di seguito: documento per la consultazione 502/2022/R/GAS);
- il documento per la consultazione dell’Autorità 6 dicembre 2022, 655/2022/R/COM (di seguito: documento per la consultazione 655/2022/R/COM);
- la comunicazione COM/2020/301 della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni dell’8 luglio 2020, recante una strategia europea per l’idrogeno;
- la proposta della Commissione Europea per un nuovo quadro dell’Unione Europea per decarbonizzare i mercati del gas, promuovere l’idrogeno e ridurre le emissioni di metano, pubblicata il 15 dicembre 2021.

CONSIDERATO CHE:

- la legge 481/95, nel delineare il quadro generale e le funzioni di regolazione dei servizi di pubblica utilità, prevede, ai sensi dell’articolo 1, comma 1, che l’Autorità persegua la finalità di garantire la promozione della concorrenza e dell’efficienza nei servizi di pubblica utilità del settore del gas, definendo un sistema tariffario certo, trasparente e basato su criteri predefiniti, tenuto conto della normativa comunitaria e degli indirizzi di politica generale formulati del Governo, che armonizzi gli obiettivi economico-finanziari dei soggetti esercenti il servizio con gli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse;
- l’articolo 2, comma 12, lettera e), della legge 481/95, come modificato dal decreto-legge 17/22, dispone che l’Autorità stabilisca ed aggiorni, in relazione all’andamento del mercato e del reale costo di approvvigionamento della materia prima, la tariffa base, i parametri e gli altri elementi di riferimento per determinare le tariffe, in modo da assicurare la qualità, l’efficienza del servizio e l’adeguata diffusione del medesimo sul territorio nazionale;
- l’articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 93/11, prevede che: i) il gestore del sistema di trasporto trasmetta annualmente all’Autorità e al Ministero dello Sviluppo economico un Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto (di seguito: Piano), contenente misure atte a garantire l’adeguatezza del sistema e la sicurezza di

- approvvigionamento, tenendo conto anche dell'economicità degli investimenti e della tutela dell'ambiente; ii) l'Autorità, ricevuto il Piano, lo sottoponga a consultazione secondo modalità aperte e trasparenti e renda pubblici i risultati della consultazione;
- nel Quadro strategico 2022-2025, l'Autorità ha chiarito che *“nella prospettiva della decarbonizzazione del settore gas metano [...] intende definire criteri per la valorizzazione economica per le reti gas introducendo appositi meccanismi regolatori in grado distinguere con chiarezza fra interventi di manutenzione straordinaria, volti ad estendere la vita utile degli impianti esistenti, e nuovi investimenti anche in gas rinnovabili”*, individuando alcuni specifici obiettivi per la regolazione dei servizi infrastrutturali dei settori elettrico e gas, tra i quali:
 - a) il progressivo e graduale superamento dell'attuale approccio di riconoscimento dei costi, differenziato tra costi operativi e costi di capitale, a favore di un approccio integrato che responsabilizzi gli operatori (approccio di regolazione per obiettivi di spesa e di servizio, *ROSS*);
 - b) lo sviluppo di una visione integrata dello sviluppo delle infrastrutture elettriche e del gas, in un'ottica di sostenibilità economica e ambientale, tramite un consolidamento e un rafforzamento dei criteri di selettività degli investimenti e uso efficiente delle infrastrutture;
 - con riferimento all'obiettivo di cui al precedente punto, lettera a), con la deliberazione 271/2021/R/COM l'Autorità ha avviato un procedimento per la definizione di criteri generali per la determinazione del costo riconosciuto da applicare a tutti i servizi infrastrutturali regolati dei settori elettrico e gas, nell'ambito del quale sono stati pubblicati i documenti per la consultazione 615/2021/R/COM, 317/2022/R/COM e 655/2022/R/COM, che ha prospettato, con specifico riferimento al servizio di trasporto:
 - a) l'applicazione dei criteri *ROSS*, con il modello *ROSS-base-T*, a partire dal sesto periodo di regolazione (6PRT) 2024-2027;
 - b) la sperimentazione del modello *ROSS-integrale*, per l'impresa maggiore di trasporto, a partire dal 2026;
 - con la deliberazione 617/2021/R/GAS, l'Autorità ha avviato un procedimento per la formazione di provvedimenti in materia di tariffe e qualità del servizio di trasporto e misura del gas naturale per il 6PRT, nell'ambito del quale sono stati pubblicati i documenti per la consultazione 213/2022/R/GAS e 502/2022/R/GAS, e il documento per la consultazione 336/2022/R/GAS, contenente gli orientamenti finali in materia di criteri di incentivazione ed efficientamento dell'esercizio e dello sviluppo della rete di trasporto del gas naturale.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- con la deliberazione 114/2019/R/GAS di approvazione dei criteri di regolazione tariffaria per il 5PRT (RTTG 5PRT), l'Autorità ha prospettato l'introduzione, con successivo provvedimento, di specifici meccanismi che incentivino il mantenimento in esercizio, nel rispetto dei requisiti di sicurezza ed efficienza complessiva del servizio, di infrastrutture completamente ammortizzate tariffariamente (articolo 3); a

- tal fine, l’Autorità ha conferito mandato all’impresa maggiore di trasporto di predisporre un rapporto di monitoraggio sullo stato delle infrastrutture esistenti, che indicasse le eventuali criticità di esercizio in sicurezza delle infrastrutture, con particolare riferimento alle infrastrutture interamente ammortizzate ai fini tariffari o per le quali il completamento della vita utile regolatoria è previsto entro il 2023, e che individuasse le azioni che si rendono necessarie, analizzando i relativi costi e benefici e dimostrando l’efficienza delle soluzioni individuate rispetto a soluzioni alternative;
- dalle informazioni trasmesse dall’impresa maggiore di trasporto nell’ambito del rapporto sulle infrastrutture esistenti è emerso che, a fine 2020, circa il 30% dei metanodotti appartenenti al sistema di trasporto di Snam Rete Gas S.p.A. (di seguito: Snam) risultavano completamente ammortizzati, e che, in generale, tale percentuale tende a crescere di anno in anno per effetto del costante e progressivo invecchiamento delle infrastrutture;
 - con la deliberazione 539/2020/R/GAS di valutazione dei Piani decennali di sviluppo delle reti di trasporto del gas naturale (di seguito: Piani) 2019 e 2020 l’Autorità ha, tra l’altro, modificato i Requisiti minimi dei Piani, disponendo che l’impresa di trasporto motivi adeguatamente le esigenze di sostituzione, fornendo evidenze riscontrate sulle condizioni tecnico-operative delle reti o analisi sullo stato di salute delle infrastrutture, secondo procedure formalizzate da parte del gestore di rete e verificabili;
 - con il documento per la consultazione 616/2021/R/GAS sono stati presentati gli orientamenti iniziali dell’Autorità in merito ai criteri di incentivazione ed efficientamento dell’esercizio e dello sviluppo delle reti di trasporto del gas; in particolare per quanto qui rileva, l’Autorità ha presentato i propri orientamenti per favorire, in un’ottica di gestione efficiente delle risorse, il mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate che, secondo la valutazione del gestore di rete, possono ancora essere esercite in piena sicurezza, tramite specifici meccanismi di incentivazione; inoltre, l’Autorità ha prospettato l’opportunità che l’impresa maggiore di trasporto predisponga una metodologia di analisi dello stato di salute delle infrastrutture, pubblica e certificata da parte di un soggetto terzo internazionale, basata su procedure e risultati verificabili *ex-post*, utile sia ai fini del meccanismo di incentivazione al mantenimento in esercizio sia al fine di giustificare, nei Piani, le necessità di sostituzione dal punto di vista tecnico;
 - anche tenendo conto di quanto emerso in esito al documento per la consultazione 616/2021/R/GAS, con la deliberazione 195/2022/R/GAS l’Autorità ha dato mandato a Snam di definire una metodologia per la valutazione dello stato di salute dell’infrastruttura di trasporto, a supporto delle decisioni di sostituzione di infrastrutture di trasporto obsolete o completamente ammortizzate; la deliberazione prevede il riconoscimento a Snam di un contributo *una tantum* per lo sviluppo della suddetta metodologia, in misura pari a 2 milioni di €, da erogare “*qualora la metodologia certificata sia adeguata rispetto agli obiettivi prefissati e idonea a fornire le necessarie informazioni integrative sull’effettivo utilizzo del cespite oggetto di analisi, sulle emissioni di gas climalteranti e sulle possibilità di impiego del cespite per il trasporto di idrogeno*”;

- nella medesima deliberazione, l’Autorità:
 - a) sottolinea l’opportunità che, una volta disponibile la metodologia di valutazione dello stato di salute delle infrastrutture, le disposizioni in materia di Requisiti minimi dei Piani di cui alla deliberazione 468/2018/R/GAS siano integrate prevedendo che gli interventi di sostituzione delle infrastrutture in esercizio siano valutati anche sulla base degli esiti di tale metodologia;
 - b) rimanda al procedimento avviato con la deliberazione 617/2021/R/GAS per la definizione di criteri tariffari per il 6PRT l’introduzione del cespite per gli investimenti in manutenzione straordinaria finalizzati al mantenimento in esercizio e l’eventuale revisione delle vite utili regolatorie;
- con la comunicazione del 9 dicembre 2022 (prot. Autorità A/65895 del 12 dicembre 2022), Snam ha trasmesso ai sensi della deliberazione 195/2022/R/GAS la metodologia *Asset Health*, unitamente agli esiti del processo di consultazione pubblica e alla certificazione di un ente terzo internazionale di riconosciuta esperienza in materia di *asset management*.

CONSIDERATO, INFINE, CHE:

- nel documento per la consultazione 336/2022/R/GAS, anche tenuto conto delle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 616/2021/R/GAS, l’Autorità ha presentato gli orientamenti finali in merito ai criteri di incentivazione ed efficientamento dell’esercizio e dello sviluppo delle reti di trasporto del gas; in particolare, in materia di incentivazione al mantenimento in esercizio delle reti completamente ammortizzate, l’Autorità ha:
 - a) confermato l’approccio prospettato nel documento per la consultazione 616/2021/R/GAS, che prevede, in via sperimentale, l’introduzione di un incentivo pari a una quota del risparmio per il sistema relativo alla mancata remunerazione del capitale proprio (*equity*) che verrebbe riconosciuta al gestore della rete di trasporto qualora venisse realizzato un investimento di sostituzione; in alternativa, è stato proposto un incentivo commisurato al costo di gestione unitario annuo (operativo) per metro di metanodotto mantenuto in esercizio;
 - b) proposto un livello dell’incentivo pari all’1% del costo storico rivalutato degli *asset* completamente ammortizzati, da riconoscere annualmente, determinato considerando in particolare: i) il costo storico rivalutato quale stima del costo di investimento di sostituzione e ii) una simmetrica ripartizione tra utenti del sistema di trasporto e gestori dei risparmi conseguenti alla mancata remunerazione dell’*equity*;
 - c) prospettato che il livello dell’incentivo possa essere modificato decorso un determinato periodo di incentivazione, valutandone una eventuale riduzione, in particolare nei casi in cui si riscontrassero, sul cespite oggetto di incentivazione, significativi investimenti per il mantenimento in esercizio effettuati nel corso del periodo di incentivazione;
 - d) espresso l’orientamento di includere nel perimetro di applicazione dell’incentivo anche i metanodotti per i quali vengono sostenuti investimenti di manutenzione

- straordinaria finalizzati al mantenimento in esercizio, essendo tali interventi necessari al mantenimento delle caratteristiche funzionali, prestazionali e di sicurezza della rete;
- e) confermato l'ipotesi di introdurre, a complemento di tale incentivo, un cespite, con vita utile più breve, per gli interventi di manutenzione straordinaria strettamente finalizzati al mantenimento in esercizio dei cespiti completamente ammortizzati, entro una soglia massima del 10% del costo storico rivalutato, escludendo tuttavia gli interventi di manutenzione straordinaria che abbiano comportato una sostituzione o un rifacimento;
 - f) precisato che non verranno ammessi al riconoscimento tariffario eventuali costi operativi incrementali derivanti dal mantenimento in esercizio di infrastrutture completamente ammortizzate;
 - g) ipotizzato la possibile decorrenza del meccanismo incentivante dal 2023, in via sperimentale, a condizione che sia già disponibile la metodologia di valutazione dello stato di salute dell'infrastruttura di cui alla deliberazione 195/2022/R/GAS;
- dalle osservazioni pervenute in risposta al documento per la consultazione 336/2022/R/GAS in merito all'incentivazione al mantenimento in esercizio delle reti completamente ammortizzate, sono emerse le seguenti osservazioni:
 - a) una generale condivisione, da parte degli utenti del servizio, del meccanismo di incentivazione al mantenimento in esercizio delle infrastrutture completamente ammortizzate, purché supportato da analisi circa lo stato di salute delle infrastrutture e l'effettiva utilità del mantenimento in esercizio, alla luce di un verosimile scenario relativo alla domanda gas, e capace di assicurare effettivi risparmi per il sistema riflessi nei livelli tariffari;
 - b) le imprese di trasporto hanno osservato come il livello dell'incentivo proposto non intercetti del tutto il risparmio per il sistema derivante dal posticipo della sostituzione di reti completamente ammortizzate; l'impresa maggiore di trasporto, in particolare, ribadendo le osservazioni già espresse in risposta al documento per la consultazione 616/2021/R/GAS, osserva: i) l'opportunità di riconoscere all'impresa una quota dei risparmi per il sistema più elevata, in considerazione dell'utilizzo del costo storico rivalutato in luogo del costo di ricostruzione a nuovo (che, di norma, è più elevato rispetto al costo storico rivalutato); ii) la preferenza per il riconoscimento di un incentivo annuale determinato in via forfettaria pari alla quota di ammortamento riconosciuto all'*asset* nell'ultimo anno di vita utile regolatoria;
 - c) l'impresa maggiore di trasporto ha inoltre osservato di:
 - (i) preferire il modello che dimensiona l'incentivo sulla base della quota del risparmio per il sistema rispetto al costo di gestione unitario annuo (operativo), e di condividere l'orientamento di includere nel perimetro di applicazione dell'incentivo i metanodotti in relazione ai quali vengono sostenuti investimenti di manutenzione straordinaria finalizzati al mantenimento in esercizio;
 - (ii) non condividere, invece, la previsione di ridurre il livello dell'incentivo decorso un determinato periodo di incentivazione, esprimendo preferenza per

un valore costante dell'incentivo fino al termine del mantenimento in esercizio dell'*asset* in oggetto.

RITENUTO CHE:

- con particolare riferimento alle osservazioni critiche in relazione al criterio di determinazione del livello dell'incentivo, analoghe a quelle espresse dagli operatori in risposta al documento per la consultazione 616/2021/R/GAS, sia opportuno ribadire le considerazioni già illustrate dall'Autorità nel documento per la consultazione 336/2022/R/GAS, ed in particolare che l'incentivo deve assicurare che il gestore compartecipi ai benefici per il sistema derivanti dal posticipo della sostituzione, tenuto conto del fatto che il costo di investimento per la sostituzione non è di fatto sostenuto e che il sistema ha già interamente coperto i costi dell'infrastruttura ammortizzata;
- sia preferibile l'utilizzo del costo storico rivalutato in luogo del costo di ricostruzione a nuovo, per ragioni di semplicità amministrativa e di disponibilità e attendibilità dei dati da utilizzare ai fini del calcolo dell'incentivo;
- sia opportuno confermare l'orientamento di riduzione del livello dell'incentivo decorso un predefinito intervallo temporale dal completamento della vita utile regolatoria, anche tenuto conto che, mediamente, il risparmio per il sistema si riduce all'allungarsi del periodo di mantenimento in esercizio di un cespite completamente ammortizzato per effetto del rischio di incorrere in *sunk cost* dovuti al *phase out* dal gas (cfr. punto 6.17 del documento per la consultazione 616/2021/R/GAS); a tal fine, si ritiene congruo ridurre il livello dell'incentivo dopo 10 anni, in linea con le evidenze del possibile prolungamento medio della vita utile del cespite metanodotti oggi riscontrabile;
- sia necessario confermare la natura sperimentale del meccanismo di incentivazione al mantenimento in esercizio dei cespiti completamente ammortizzati per tutto il 6PRT, prevedendone una eventuale revisione per la seconda metà del 6PRT, in concomitanza con la decorrenza del modello *ROSS-integrale*.

RITENUTO OPPORTUNO:

- introdurre, già a decorrere dall'anno 2023 e in via sperimentale per tutto il 6PRT, l'incentivo per il mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate che possono essere ancora esercite in sicurezza e assicurando adeguati livelli di qualità del servizio;
- fissare il livello di tale incentivo annuale pari all'1% del costo storico rivalutato del cespite oggetto di incentivazione, prevedendo che, per i metanodotti in esercizio (nell'anno $t-2$ rispetto all'anno tariffario di riferimento) che hanno terminato la loro vita utile regolatoria da più di 10 anni, il livello dell'incentivo sia ridotto del 50%; in prima applicazione per l'anno di riferimento 2023, pertanto, l'incentivo è pari allo 0,5% del costo storico rivalutato per i metanodotti che hanno terminato la vita utile regolatoria precedentemente al 1 gennaio 2012;

- applicare l'incentivo agli *asset* in esercizio ricompresi nell'attivo immobilizzato lordo dell'impresa di trasporto (quindi, non ancora dismessi), appartenenti al cespite "Metanodotti", che hanno terminato la loro vita utile regolatoria nell'anno $t-2$ rispetto all'anno tariffario di riferimento e che, a giudizio dell'impresa di trasporto e sulla base delle evidenze derivabili dall'applicazione della metodologia sullo stato di salute dell'infrastruttura, possono essere mantenuti in esercizio in sicurezza e assicurando un livello di servizio conforme agli standard di qualità del servizio di trasporto;
- prevedere che:
 - a) l'applicazione dell'incentivo avvenga su istanza delle imprese di trasporto, da presentarsi contestualmente alla trasmissione dei dati e delle informazioni ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto;
 - b) l'istanza di applicazione dell'incentivo contenga, per ciascuno dei metanodotti per i quali si richiede l'ammissione all'incentivo, le seguenti informazioni:
 - (i) codice e denominazione del cespite;
 - (ii) anno di prima iscrizione in bilancio;
 - (iii) anno di fine vita utile regolatoria;
 - (iv) costo storico rivalutato del cespite, dimostrando la relativa corrispondenza con gli incrementi patrimoniali ricompresi nell'attivo immobilizzato lordo riconosciuto ai fini tariffari nell'anno di riferimento;
 - (v) elenco degli eventuali interventi di manutenzione straordinaria operati sul cespite e capitalizzati successivamente alla prima iscrizione in bilancio, con separata evidenza di quelli strettamente finalizzati al mantenimento in esercizio;
 - (vi) indicatori derivanti dall'applicazione della metodologia *Asset Health*, di cui al punto 3 della deliberazione 195/2022/R/GAS, che dimostrino lo stato di salute e il tasso di utilizzo delle infrastrutture sottoposte ad incentivazione, nonché il tasso di utilizzo ed eventuali criticità di esercizio della rete nazionale dei gasdotti;
 - c) a decorrere dal 2024 (primo anno del 6PRT), l'incentivo sia ricompreso nell'ambito della specifica quota di ricavo prevista dalla regolazione tariffaria (ai sensi di quanto prospettato nel punto 5.1 del documento per la consultazione 502/2022/R/GAS);
- prevedere che, in sede di prima applicazione del meccanismo incentivante e per quanto di competenza dell'anno 2023:
 - a) l'impresa di trasporto presenti l'istanza contestualmente alla presentazione dei ricavi 2023 rideterminati sulla base dei dati patrimoniali di consuntivo, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, lettera i), della RTTG 5PRT;
 - b) nell'ambito dell'istanza di cui al precedente punto, l'impresa di trasporto presenti:
 - (i) gli indicatori della metodologia *Asset Health* di cui al punto 3, lettera a., della deliberazione 195/2022/R/GAS, riferiti alle infrastrutture completamente ammortizzate ancora in esercizio al 31 dicembre 2021, dimostrando la relativa corrispondenza con gli incrementi patrimoniali ricompresi nell'attivo immobilizzato lordo riconosciuto nei livelli tariffari 2023;

- (ii) l'analisi del tasso di utilizzo della capacità tecnica di trasporto e di eventuali criticità di esercizio della rete nazionale dei gasdotti, di cui al punto 3, lettera b., della deliberazione 195/2022/R/GAS;
- c) l'erogazione dell'incentivo avvenga in occasione della liquidazione delle spettanze del fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto di cui all'articolo 29 della RTTG 5PRT di competenza del medesimo anno 2023, secondo le tempistiche previste all'articolo 31, comma 1, della RTTG 5PRT (quindi nel 2024);
- procedere ad una valutazione del meccanismo di incentivazione entro il termine del periodo di sperimentazione, ovvero entro la fine del 6PRT, finalizzata ad una sua eventuale revisione, in particolare con riferimento all'ambito di applicazione, al livello di incentivazione e alla sua riduzione decorso un predefinito intervallo temporale, e alle modalità applicative; revisioni del meccanismo potranno essere introdotte anche in sede di applicazione del modello *ROSS-integrale* in esito al procedimento avviato con deliberazione 527/2022/R/COM;
 - prevedere che l'impresa di trasporto trasmetta all'Autorità, a decorrere dall'anno successivo a quello di prima applicazione e contestualmente all'istanza di richiesta dell'incentivo, un rapporto che evidenzia eventuali dispersioni, emergenze o incidenti riscontrati per ciascun metanodotto oggetto di incentivazione e gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria eseguiti, specificando eventuali interventi strettamente finalizzati al mantenimento in esercizio;
 - rimandare al provvedimento di definizione dei criteri di regolazione tariffaria del servizio di trasporto gas per il 6PRT, in esito al procedimento avviato con deliberazione 617/2021/R/GAS, la definizione del cespite per le manutenzioni straordinarie con vita utile più breve del cespite metanodotti;
 - prevedere che le modifiche ai Requisiti minimi dei Piani, finalizzate a rafforzare i requisiti previsti per gli interventi di sostituzione attraverso la presentazione degli esiti della metodologia *Asset Health* sui metanodotti da sostituire, saranno adottate in esito al procedimento avviato con deliberazione 4 ottobre 2022, 470/2022/R/gas per l'attuazione della sentenza del Consiglio di Stato 4241/2022 in materia di coordinamento tra imprese di trasporto e di distribuzione e di criteri di valutazione dei Piani, previsto concludersi entro il 31 marzo 2023;
 - accertare il contributo per Snam in esito alla prima applicazione della metodologia *Asset Health*, nel corso del 2023, così come previsto al punto 5 della deliberazione 195/2022/R/GAS

DELIBERA

Articolo 1

Incentivo sperimentale per il mantenimento in esercizio delle reti ammortizzate tariffariamente

- 1.1 Per il periodo 2023-2027, è applicato un incentivo sperimentale per il mantenimento in esercizio di reti completamente ammortizzate tariffariamente che possono essere ancora esercite in sicurezza e assicurando adeguati livelli di qualità del servizio.
- 1.2 L'incentivo è applicato, dietro apposita istanza da parte dell'impresa di trasporto, alle infrastrutture, afferenti al cespite "Metanodotti", completamente ammortizzate in esercizio nell'anno *t-2* rispetto all'anno tariffario di riferimento che, a giudizio dell'impresa di trasporto e sulla base delle evidenze derivabili dall'applicazione della metodologia *Asset Health* definita ai sensi della deliberazione 195/2022/R/GAS, possono essere mantenute in esercizio in sicurezza e assicurando un livello di servizio conforme agli standard previsti dalla vigente regolazione della qualità del servizio di trasporto.
- 1.3 Per infrastrutture completamente ammortizzate nell'anno *t-2* rispetto all'anno tariffario di riferimento, si intendono le infrastrutture in esercizio ricomprese nell'attivo immobilizzato lordo dell'impresa di trasporto riconosciuto ai fini tariffari nell'anno di riferimento.
- 1.4 Entro il termine del periodo di sperimentazione, l'Autorità procederà ad una valutazione del meccanismo incentivante finalizzata ad una sua eventuale revisione, con riferimento ai seguenti aspetti: ambito di applicazione, livello di incentivazione e sua riduzione decorso un predefinito intervallo temporale, e modalità applicative del meccanismo. Revisioni del meccanismo potranno essere introdotte anche in sede di applicazione del modello *ROSS-integrale* in esito al procedimento avviato con deliberazione 527/2022/R/COM.

Articolo 2

Livello dell'incentivo

- 2.1 L'incentivo annuale è fissato pari all'1% del costo storico, come rivalutato nell'anno tariffario di riferimento, del cespite oggetto di incentivazione.
- 2.2 Per i cespiti che, nell'anno *t-2* rispetto all'anno tariffario di riferimento, hanno esaurito la loro vita utile da più di 10 anni, l'incentivo è pari allo 0,5%.

Articolo 3

Modalità applicative

- 3.1 Le imprese di trasporto presentano istanza di riconoscimento dell'incentivo contestualmente alla trasmissione dei dati e delle informazioni ai fini della determinazione delle tariffe di trasporto, secondo le modalità previste dalla regolazione vigente.
- 3.2 L'istanza deve contenere, per ciascuno dei metanodotti per i quali si richiede l'ammissione all'incentivo, le seguenti informazioni:
- a) codice e denominazione del cespite;
 - b) anno di prima iscrizione in bilancio;
 - c) anno di fine vita utile regolatoria;
 - d) costo storico rivalutato del cespite, dimostrando la relativa corrispondenza con gli incrementi patrimoniali ricompresi nell'attivo immobilizzato lordo riconosciuto ai fini tariffari nell'anno di riferimento;
 - e) elenco degli eventuali interventi di manutenzione straordinaria operati sul cespite e capitalizzati successivamente alla prima iscrizione in bilancio, con separata evidenza di quelli strettamente finalizzati al mantenimento in esercizio;
 - f) gli indicatori derivanti dall'applicazione della metodologia *Asset Health*, di cui al punto 3 della deliberazione 195/2022/R/GAS, che dimostrino lo stato di salute e il tasso di utilizzo delle infrastrutture sottoposte ad incentivazione, nonché il tasso di utilizzo ed eventuali criticità di esercizio della rete nazionale dei gasdotti.
- 3.3 L'incentivo contribuisce a determinare i ricavi ammessi dell'impresa di trasporto per gestore, ed è ricompreso nella quota di ricavo a copertura degli incentivi.

Articolo 4

Monitoraggio dei metanodotti oggetto di incentivazione

- 4.1 L'impresa di trasporto trasmette all'Autorità, a decorrere dall'anno successivo a quello di prima applicazione e contestualmente all'istanza di richiesta dell'incentivo, un rapporto di monitoraggio che evidenzia eventuali dispersioni, emergenze o incidenti riscontrati per ciascun metanodotto oggetto di incentivazione e gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria eseguiti, specificando gli eventuali interventi strettamente finalizzati al mantenimento in esercizio.

Articolo 5

Disposizioni transitorie e finali

- 5.1 In sede di prima applicazione del meccanismo incentivante, e per quanto di competenza dell'anno 2023:
- a) l'impresa di trasporto presenta l'istanza di cui all'Articolo 3 contestualmente alla presentazione dei ricavi 2023 rideterminati sulla base dei dati patrimoniali di consuntivo, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, lettera i), della RTTG 5PRT;
 - b) nell'ambito dell'istanza di cui al precedente punto, l'impresa di trasporto presenta:

- i) gli indicatori della metodologia *Asset Health* di cui al punto 3, lettera a., della deliberazione 195/2022/R/GAS riferiti alle infrastrutture completamente ammortizzate ancora in esercizio al 31 dicembre 2021, dimostrando la relativa corrispondenza con gli incrementi patrimoniali ricompresi nell'attivo immobilizzato lordo riconosciuto ai fini tariffari nell'anno 2023;
 - ii) l'analisi del tasso di utilizzo della capacità tecnica di trasporto e di eventuali criticità di esercizio della rete nazionale dei gasdotti, di cui al punto 3, lettera b., della deliberazione 195/2022/R/GAS;
 - c) ai sensi del precedente comma 2.2, l'incentivo è pari allo 0,5% del costo storico rivalutato per i metanodotti che hanno terminato la vita utile regolatoria precedentemente al 1 gennaio 2012;
 - d) l'erogazione dell'incentivo avviene contestualmente alla liquidazione delle spettanze del fattore correttivo dei ricavi di capacità del servizio di trasporto di cui all'articolo 29 della RTTG 5PRT di competenza del medesimo anno 2023, secondo le tempistiche previste all'articolo 31, comma 1, della RTTG 5PRT.
- 5.2 Il presente provvedimento è pubblicato sul sito internet dell'Autorità www.arera.it.

27 dicembre 2022

IL PRESIDENTE
Stefano Besseghini