

**DCO 18/11**

**CRITERI PER INCENTIVARE L'ACCELERAZIONE  
DELL'ENTRATA IN ESERCIZIO DEGLI INVESTIMENTI DI  
SVILUPPO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO**

**Documento per la consultazione per la formazione di provvedimenti nell'ambito  
del procedimento avviato con deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il  
gas 1 dicembre 2009, ARG/gas 184/09**

*26 maggio 2011*

## *Premessa*

*Il presente documento per la consultazione illustra le proposte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità) in merito all'introduzione di criteri per incentivare l'accelerazione dell'entrata in esercizio degli investimenti per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto del gas naturale.*

*Il processo di consultazione è svolto nell'ambito del procedimento avviato dall'Autorità con deliberazione 1 dicembre 2009, ARG/gas 184/09 (di seguito: deliberazione ARG/gas 184/09).*

*Il documento per la consultazione viene diffuso per offrire l'opportunità a tutti i soggetti interessati di presentare osservazioni e proposte. Prima che l'Autorità proceda all'emanazione dei provvedimenti previsti potranno anche essere organizzate audizioni con i soggetti interessati.*

***I soggetti interessati possono far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte, in forma scritta, entro e non oltre il 30 giugno 2011.***

*I soggetti interessati possono inviare osservazioni e commenti attraverso il servizio telematico interattivo messo a disposizione sul sito internet dell'Autorità [www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it).*

*In alternativa, i soggetti interessati possono inviare osservazioni e commenti esclusivamente tramite e-mail al seguente indirizzo di posta elettronica:*

*[consultazionetrasporto@autorita.energia.it](mailto:consultazionetrasporto@autorita.energia.it)*

***Autorità per l'energia elettrica e il gas  
Direzione Tariffe***

*e-mail: [consultazionetrasporto@autorita.energia.it](mailto:consultazionetrasporto@autorita.energia.it)  
sito internet: [www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it)*

## INDICE

<b>PARTE I - INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Finalità.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Il contesto normativo.....</b>	<b>4</b>
<b>PARTE II – PROPOSTE PER L’INTRODUZIONE DI INCENTIVI ALL’ACCELERAZIONE DEGLI INVESTIMENTI DI SVILUPPO DELLA CAPACITA’ DI TRASPORTO .....</b>	<b>7</b>
<b>3 Incentivazione all’accelerazione degli investimenti nel trasporto gas .....</b>	<b>7</b>
<b>4 Ambito di applicazione.....</b>	<b>8</b>
<b>5 Aspetti procedurali inerenti l’individuazione dei progetti di riferimento .....</b>	<b>9</b>
<b>6 Modalità applicative del meccanismo di incentivazione all’accelerazione degli investimenti .....</b>	<b>11</b>
<b>7 Modalità applicative del meccanismo di premi e penali .....</b>	<b>12</b>
<b>8 Applicazione sperimentale del meccanismo incentivante .....</b>	<b>13</b>

## PARTE I - INTRODUZIONE

### 1 Finalità

- 1.1 Il presente documento illustra gli orientamenti dell'Autorità in merito all'introduzione, nell'ambito della regolazione tariffaria del servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale, di criteri per incentivare l'accelerazione dell'entrata in esercizio degli investimenti per lo sviluppo di nuova capacità di trasporto di gas naturale.
- 1.2 Il processo di consultazione è svolto nell'ambito del procedimento avviato dall'Autorità ai sensi dell'articolo 3.1, lettera c), della deliberazione ARG/gas 184/09, con la quale è stata approvata la Parte II del "Testo unico della regolazione della qualità e delle tariffe dei servizi di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo 2010-2013", recante i criteri di regolazione tariffaria relativi al servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il periodo di regolazione 2010-2013 (di seguito: *RTTG*).

### 2 Il contesto normativo

- 2.1 La legge 14 novembre 1995, n. 481, attribuisce all'Autorità funzioni in materia di regolazione tariffaria, prevedendo che l'ordinamento tariffario sia finalizzato a promuovere la concorrenza e l'efficienza dei servizi, nonché ad assicurarne la fruibilità e la diffusione in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale nel rispetto dei principi di economicità per il sistema e redditività per l'impresa.
- 2.2 Il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00) sottopone espressamente il servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale alla potestà di regolazione tariffaria dell'Autorità, prevedendo in particolare che l'Autorità, nell'esercizio delle sue funzioni, assicuri alle imprese una congrua remunerazione del capitale investito.
- 2.3 L'Autorità, con la deliberazione ARG/gas 184/09, ha approvato i criteri di regolazione tariffaria per il servizio di trasporto e dispacciamento del gas naturale per il terzo periodo di regolazione (2010-2013), nell'ambito dei quali ha confermato il sistema di incentivi allo sviluppo di nuovi investimenti introdotto nel secondo periodo di regolazione, che prevede il riconoscimento di maggiorazioni del tasso remunerazione (*WACC*) del capitale investito relativo ai nuovi investimenti. La medesima deliberazione ha, però, contestualmente anticipato che, nel corso del terzo periodo di regolazione, la maggior remunerazione delle immobilizzazioni in corso sarebbe stata riconosciuta secondo criteri analoghi a quelli definiti con deliberazione 19 dicembre 2008, ARG/elt 188/08 per il settore della trasmissione elettrica. A tal fine, con il comma 3.1, lettera c), della deliberazione ARG/gas 184/09, l'Autorità ha avviato un procedimento per la definizione di un meccanismo integrativo alle disposizioni della *RTTG*. Per completezza di trattazione, nella tabella seguente sono riportati gli incrementi e le durate del tasso di remunerazione riconosciuti per ciascuna tipologia di investimento.

**Tabella 1 - Incrementi e durate del tasso di remunerazione riconosciuti per ciascuna tipologia di investimento.**

<i>Tipologia nuovo investimento</i>	<i>Incremento tasso di remunerazione</i>	<i>Durata [anni]</i>
Investimenti destinati alla sicurezza, alla qualità del gas e al sostegno al mercato che non comportano la realizzazione di nuova capacità di trasporto (T=2)	1%	5
Investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto di rete regionale (T=3)	2%	7
Investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto di rete nazionale (T=4)	2%	10
Investimenti destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto di rete nazionale funzionale alla capacità di importazione (T=5)	3%	10
Investimenti destinati a rendere disponibile una maggiore capacità in ingresso alle frontiere, anche al fine di immettere quantitativi di Gnl rigassificati da navi metaniere con sistemi di rigassificazione a bordo (T=6)	3%	15

*Il modello di incentivazione all'accelerazione degli investimenti di sviluppo della rete di trasmissione nazionale*

- 2.4 L'Autorità, con deliberazione 11 giugno 2010, ARG/elt 87/10 (di seguito: deliberazione ARG/elt 87/10), sulla base dei criteri di carattere generale individuati nell'articolo 3 della deliberazione 19 dicembre 2009, ARG/elt 188/08, ha definito i criteri per l'accelerazione degli investimenti di sviluppo della rete di trasmissione nazionale (di seguito: modello elettrico).
- 2.5 Il modello elettrico prevede un meccanismo incentivante, ad accesso facoltativo, in base al quale si offre all'impresa concessionaria del servizio di trasmissione di energia elettrica la possibilità di ottenere il riconoscimento della maggiorazione sulla remunerazione delle immobilizzazioni in corso relative agli interventi ritenuti prioritari per il sistema elettrico<sup>1</sup> a fronte del raggiungimento di una quota predefinita di obiettivi (intermedi e finali) di realizzazione di interventi di sviluppo della rete di trasmissione.
- 2.6 Nell'ambito di tale meccanismo, ad ogni singolo obiettivo è attribuito un valore convenzionale sulla base sia del valore economico di detto obiettivo sia del valore assunto dall'indice di efficacia *IE* relativo al medesimo intervento.
- 2.7 Nelle more della definizione dell'indice *IE* da parte dell'Autorità, che dovrà rappresentare i benefici del sistema conseguibili con la realizzazione

<sup>1</sup> Riferimento agli investimenti riconducibili alla categoria I=3 di cui al comma 19.6 dell'Allegato A della deliberazione 28 dicembre 2007, n. 348.

dell'intervento in rapporto al relativo costo di investimento, viene usato l'analogo indice reso disponibile da Terna nell'ambito dell'analisi costi-benefici allegata al Piano di Sviluppo predisposto ai sensi della Convenzione di cui al decreto 20 aprile 2005. Con riferimento agli obiettivi relativi al completamento di fasi significative del processo autorizzativo degli interventi, l'Autorità ha ritenuto opportuno definire dei valori convenzionali delle relative *milestone* su base parametrica, funzionali all'applicazione del meccanismo di incentivazione.

- 2.8 Il meccanismo, in sintesi, prevede di verificare il raggiungimento delle *milestone* e di riconoscere la maggior remunerazione di tutti i lavori in corso della tipologia ammessa qualora il valore complessivo delle *milestone* raggiunte superi una determinata soglia. A tale proposito sono indicati i criteri per:
- l'individuazione delle *milestone*;
  - l'attribuzione negli anni delle *milestone* diverse da quelle autorizzative;
  - il trattamento delle *milestone* che vengono conseguite in anticipo.
- 2.9 L'Autorità, unitamente al meccanismo di incentivazione all'accelerazione degli investimenti, ha anche introdotto un meccanismo di premi e penalità finalizzato ad ottenere il rispetto della data di entrata in esercizio dei singoli interventi inclusi nel meccanismo di incentivazione. Sulla base di tale meccanismo, all'impresa di trasmissione è riconosciuto un premio nel caso in cui l'entrata in esercizio dell'intervento avvenga con anticipo rispetto alla data obiettivo, ovvero è applicata una penale nel caso in cui l'entrata in esercizio dell'intervento sia conseguita con ritardo. L'ammontare di tali premi e penali è dimensionato in misura pari al prodotto tra la maggiorazione del tasso di remunerazione prevista per il servizio di trasmissione elettrica ed il capitale investito netto afferente il progetto, ed è riproporzionato su base mensile in funzione del numero di anni e frazioni di anno di anticipo o di ritardo. In caso di ritardo è inoltre prevista la restituzione delle maggiori remunerazioni proporzionale alle immobilizzazioni in corso.
- 2.10 L'introduzione del modello elettrico è stata caratterizzata da gradualità di intervento. Infatti l'Autorità, con la deliberazione ARG/elt 87/10, ha previsto, per il periodo di regolazione 2008-2011 e limitatamente agli anni 2010-2011, un'applicazione sperimentale del meccanismo di incentivazione all'accelerazione degli investimenti, ed ha rimandato al periodo di regolazione 2012-2015 l'applicazione delle disposizioni inerenti il meccanismo di premi e penali.

## **PARTE II – PROPOSTE PER L'INTRODUZIONE DI INCENTIVI ALL'ACCELERAZIONE DEGLI INVESTIMENTI DI SVILUPPO DELLA CAPACITA' DI TRASPORTO**

### **3 Incentivazione all'accelerazione degli investimenti nel trasporto gas**

- 3.1 Ai fini dell'implementazione, nel settore del trasporto gas, di un meccanismo di incentivazione all'accelerazione degli investimenti basato su criteri analoghi a quelli del modello elettrico, è necessario evidenziare alcune differenze strutturali tra il settore della trasmissione elettrica e quello del trasporto gas.
- 3.2 In particolare, nel settore del gas, a differenza del settore elettrico dove la presenza di un mercato di merito economico permette di valorizzare le congestioni causate da vincoli di rete, è opinabile dare un valore economico alla riduzione delle congestioni di rete per determinare il contributo di un singolo investimento al sistema; analogamente, risulta altrettanto complessa la valorizzazione del contributo di uno specifico investimento in termini di sicurezza del sistema. In definitiva, nel settore del gas non è attualmente disponibile o non è di immediata individuazione un indice di efficacia degli investimenti che permetta di determinare un valore convenzionale di ogni singolo progetto, tenendo conto sia della spesa economica che della rilevanza del medesimo investimento per l'intero sistema del gas<sup>2</sup>.
- 3.3 Pertanto, ai fini della determinazione del valore convenzionale di un progetto, nelle more di una definizione, in esito al procedimento avviato ai sensi del comma 3.1, lettera a), della deliberazione ARG/gas 184/09, di un indice di efficacia degli investimenti (che rifletta i criteri di trasparenza, verificabilità, semplicità e facilità di applicazione) è necessario definire un indicatore che permetta, in analogia con il modello elettrico, di ponderare i diversi investimenti. Al riguardo, si propone di utilizzare provvisoriamente<sup>3</sup> un indicatore pari al rapporto tra la capacità di trasporto incrementale, espressa in Smc/giorno, ed i costi di investimento: tale grandezza, pur non essendo in grado di sintetizzare l'efficacia complessiva di un determinato investimento per il sistema del gas, ha il pregio di essere un valore oggettivamente riscontrabile che, nella maggior parte dei casi, è già pubblicato dalle imprese di trasporto e quindi facilmente verificabile.
- 3.4 Tenendo conto di quanto evidenziato nei precedenti paragrafi, nel presente documento si analizzeranno le proposte dell'Autorità inerenti i criteri per incentivare l'accelerazione all'entrata in esercizio degli investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e dispacciamento del gas naturale. Analogamente a quanto previsto per il modello elettrico, tali criteri saranno

---

<sup>2</sup> Come già evidenziato nel paragrafo 18.15 del documento per la consultazione 31 marzo 2009, DCO n 4/09.

<sup>3</sup> Analogamente alla trasmissione elettrica, anche per il trasporto gas l'Autorità intende esplorare la fattibilità di un indice che rapporti i benefici di sistema connessi ad un determinato intervento al costo dell'intervento medesimo.

determinati sulla base di due meccanismi complementari, applicati congiuntamente, ad accesso facoltativo:

- a) un meccanismo che induca l'impresa di trasporto al rispetto di obiettivi di programmazione dei progetti di rilevanza nazionale di sviluppo della capacità della rete nazionale di gasdotti<sup>4</sup>, attraverso il riconoscimento delle maggiori remunerazioni di cui all'articolo 19 della *RTTG* sulle immobilizzazioni in corso in seguito alla verifica del raggiungimento di una quota predefinita di obiettivi (intermedi e finali) di realizzazione dei suddetti progetti;
- b) un meccanismo di premi e penali che incentivi l'impresa a rispettare i tempi di messa in esercizio della nuova capacità di trasporto, attraverso il riconoscimento all'impresa di trasporto di un premio nel caso in cui riesca a completare la messa in esercizio di un determinato investimento prima di una data obiettivo prefissata, ovvero di una penale in caso contrario.

*S 1. Osservazioni in merito al meccanismo di incentivazione degli investimenti nel trasporto gas ed eventuali proposte alternative motivate.*

*S 2. Osservazioni in merito alla modalità di individuazione di un indicatore di efficacia.*

#### **4 Ambito di applicazione**

- 4.1 Analogamente a quanto previsto nel settore della trasmissione elettrica, l'Autorità intende prevedere che l'accesso al sistema incentivante descritto nel paragrafo 3.4 avvenga su base facoltativa.
- 4.2 In particolare, l'Autorità intende prevedere la possibilità, per ogni impresa di trasporto, di accedere al meccanismo incentivante presentando, ai sensi di quanto descritto nel successivo capitolo 5, una proposta contenente un sottoinsieme di progetti inclusi nel programma di investimenti della medesima impresa, afferenti le tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 di cui al comma 19.3 della *RTTG*.
- 4.3 L'Autorità ritiene pertanto di escludere dall'applicazione di detto meccanismo gli operatori delle reti regionali di trasporto. Nei confronti di tali operatori, le eventuali maggiorazioni della remunerazione del capitale investito, saranno, pertanto, riconosciute solamente a partire dalla data di entrata in esercizio dei cespiti corrispondenti.
- 4.4 La proposta dell'impresa di trasporto sarà ammissibile, in analogia a quanto previsto nel modello elettrico<sup>5</sup>, a condizione che il sottoinsieme di progetti

---

<sup>4</sup> La rete nazionale di gasdotti è definita secondo i criteri di cui all'articolo 9 del decreto legislativo n. 164/00, con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico. L'ultimo aggiornamento della rete di gasdotti è stato disposto con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 21 ottobre 2010.

<sup>5</sup> Ai sensi delle disposizioni di cui al comma 3.2 della deliberazione ARG/elt 87/10, il sottoinsieme di interventi presentato dal concessionario del servizio di trasmissione elettrica è elaborato con riferimento agli interventi individuati come prioritari nel Piano di Sviluppo di cui all'articolo 9 del decreto del Ministro delle attività produttive del 20 aprile 2005, e cioè, ai sensi di quanto riportato nel Piano di Sviluppo di Terna, a quei progetti "in grado di dare il massimo apporto alla sicurezza del sistema, allo sviluppo dello scambio con l'estero e alla riduzione delle congestioni".

affendenti le tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 di cui al comma 19.3 della *RTTG* sia nel suo complesso significativo e rappresentativo dell'intero piano di sviluppo della capacità di trasporto della medesima impresa, ed includa progetti ritenuti prioritari e di particolare rilevanza strategica per il sistema.

- 4.5 In particolare, si propone di considerare come prioritari e di particolare rilevanza per il sistema quei progetti relativi ad interconnessioni con sistemi esteri (importazioni ed esportazioni), con le infrastrutture di stoccaggio, con i terminali di Gnl, o progetti caratterizzati da incrementi di capacità di trasporto su rete nazionale superiore ad una determinata soglia (ad esempio 1 milione di Smc/giorno).

*S 3. Osservazioni in merito all'ambito di applicazione ed eventuali proposte alternative motivate.*

*S 4. Osservazioni in merito alla soglia di capacità di trasporto per l'individuazione di investimenti prioritari.*

## **5 Aspetti procedurali inerenti l'individuazione dei progetti di riferimento**

- 5.1 All'inizio di ogni periodo di regolazione, l'impresa di trasporto presenta, al fine di accedere al sistema di incentivi di cui al paragrafo 3.4, una proposta inerente un sottoinsieme di progetti significativo e rappresentativo dell'intero piano di sviluppo della capacità di trasporto nazionale della medesima impresa, che rispetti i requisiti descritti nel paragrafo 4.4 .
- 5.2 Per ognuno dei suddetti progetti, l'impresa di trasporto deve presentare:
- a) la data prevista di messa in esercizio delle infrastrutture relative ad ogni progetto di riferimento, nonché gli obiettivi di realizzazione intermedi previsti annualmente (di seguito richiamati anche come *milestone*);
  - b) una descrizione dettagliata delle caratteristiche, delle finalità e della localizzazione di ogni progetto e di ogni *milestone* individuata;
  - c) una descrizione dei "marcatori" per verificare il conseguimento della specifica *milestone*;
  - d) lo stato del processo autorizzativo di ciascun progetto, con indicazione delle autorizzazioni ancora necessarie all'entrata in esercizio dell'intervento e al raggiungimento delle relative *milestone*, di eventuali autorizzazioni il cui ottenimento non è di diretta responsabilità dell'impresa di trasporto e fornendo evidenza delle eventuali criticità autorizzative;
  - e) il peso economico di ogni *milestone* individuata, nonché l'investimento complessivo relativo ad ogni singolo progetto;
  - f) la capacità di trasporto incrementale, espressa in Smc/giorno, associata alla messa in esercizio delle infrastrutture di trasporto relative ad ogni progetto di riferimento;
  - g) il valore convenzionale di ogni singolo obiettivo, determinato come prodotto tra il peso economico di ogni singolo obiettivo ed un indice pari al rapporto tra la capacità di trasporto incrementale ed i costi di investimento afferenti al progetto.

- 5.3 Gli obiettivi di cui al precedente paragrafo 5.2, lettera a), includono anche le principali fasi autorizzative di diretta responsabilità delle imprese di trasporto. Il peso economico degli obiettivi autorizzativi, coerentemente con quanto previsto nel modello elettrico, è determinato in modo parametrico in funzione del valore complessivo dell'investimento. Ad esempio, è ipotizzabile prevedere che gli obiettivi autorizzativi assumano un peso economico pari ai valori di seguito indicati:
- a) pari al 2%, del valore dell'investimento per l'avvio del procedimento di autorizzazione;
  - b) pari al 3% valore dell'investimento per l'ottenimento del decreto VIA;
  - c) pari al 5% del valore dell'investimento per la pubblicazione del decreto autorizzativo alla realizzazione dell'intervento.
- 5.4 L'Autorità, qualora ritenga che il sottoinsieme di investimenti proposto dall'impresa non sia coerente con i criteri di significatività e rappresentatività enunciati nel paragrafo 4.4, può chiedere all'impresa di trasporto di modificare la proposta, eventualmente includendo progetti ritenuti strategici e prioritari per il sistema del gas o escludendo quei progetti su cui l'Autorità ritiene che non sia opportuno fornire ulteriori incentivi all'impresa di trasporto, anche in coerenza con le linee di programmazione a lungo termine del sistema nazionale del gas e di indirizzo di competenza del Ministro dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo n. 164/00. L'Autorità, qualora ritenga che gli obiettivi intermedi di realizzazione dei progetti e di messa in esercizio della capacità non siano sufficientemente sfidanti, può inoltre richiedere all'impresa di trasporto di adeguare la programmazione di detti progetti.
- 5.5 Nel caso in cui l'impresa di trasporto non adegui la proposta in coerenza con i rilievi formulati dall'Autorità ed in modo da includere i progetti ritenuti strategici per il sistema del gas segnalati dall'Autorità o escludere quei progetti che l'Autorità non intende incentivare ulteriormente, l'impresa di trasporto rinuncia in modo definitivo e vincolante per l'intero periodo di regolazione, ad accedere al sistema di incentivi di cui al paragrafo 3.4.
- 5.6 L'Autorità, entro 60 giorni dalla ricezione della proposta da parte dell'impresa di trasporto, valuta l'ammissibilità dei progetti proposti al trattamento incentivante e definisce, con apposito provvedimento, per ciascuno dei progetti di riferimento inclusi nella proposta:
- a) la data di entrata in esercizio delle infrastrutture relative ad ogni singolo progetto e le modalità di accertamento del suo conseguimento;
  - b) le *milestone* di ogni progetto e le relative modalità di accertamento;
  - c) il valore convenzionale di ogni milestone.
- 5.7 L'impresa di trasporto, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione del provvedimento di cui al paragrafo 5.6, comunica all'Autorità l'adesione, definitiva e vincolante per l'intero periodo di regolazione, al sistema incentivante, inteso sia come meccanismo di accelerazione degli investimenti sia come meccanismo di premi e penali.
- 5.8 L'impresa di trasporto può presentare annualmente un aggiornamento della proposta approvata dell'Autorità, al fine di:

- a) inserire nei progetti di riferimento nuovi progetti non precedentemente inclusi nel piano di investimenti dell'impresa;
- b) escludere, in via eccezionale, uno o più progetti di riferimento dalla proposta approvata dall'Autorità, nel caso in cui ricorrano cause di forza maggiore tali da determinare l'impossibilità per l'impresa di dare corso allo sviluppo stesso del progetto;
- c) posticipare le *milestone* e la data obiettivo di un progetto, per i progetti che comprendono *milestone* autorizzative ove il ritardo sia conseguente ad un ritardo nell'*iter* autorizzativo o a prescrizioni non prevedibili e ove venga dimostrato che detto ritardo è oggettivamente dovuto a cause che non sono sotto il controllo dell'impresa (sarà consentito un solo posticipo per ciascun progetto e per un massimo di un anno);
- d) modificare gli elementi tecnico economici delle *milestone* ancora da conseguire.

*S 5. Osservazioni in merito agli aspetti procedurali per l'individuazione dei progetti di riferimento per l'applicazione del meccanismo incentivante ed eventuali proposte alternative motivate.*

## **6 Modalità applicative del meccanismo di incentivazione all'accelerazione degli investimenti**

- 6.1 Ai fini del riconoscimento, nelle tariffe dell'anno  $t+2$ , delle maggiori remunerazioni sulle immobilizzazioni in corso relative agli investimenti sostenuti in ciascun anno  $t$ , afferenti le tipologie di investimento  $T=4$ ,  $T=5$  e  $T=6$  di cui al comma 19.3 della *RTTG*, l'impresa di trasporto, nell'anno  $t+1$ , deve presentare all'Autorità evidenza del raggiungimento di una quota del valore convenzionale delle *milestone* relative al medesimo anno  $t$ , così come approvate dall'Autorità ai sensi di quanto descritto nel precedente capitolo 5.
- 6.2 A tal fine, l'impresa di trasporto, contestualmente alla trasmissione delle informazioni relative agli investimenti a consuntivo e programmati per i 4 anni successivi, trasmesse ai sensi delle disposizioni di cui al comma 20.7 della *RTTG*, comunica all'Autorità lo stato di raggiungimento delle *milestone* relative all'anno precedente, nonché adeguata documentazione comprovante tale raggiungimento.
- 6.3 L'Autorità verifica il raggiungimento delle *milestone* individuate per l'anno  $t$  e, qualora il valore convenzionale delle *milestone* raggiunte sia superiore ad un valore-soglia, proposto pari al 70% in coerenza con quanto previsto nel modello elettrico, del valore convenzionale dell'insieme delle *milestone* individuate, all'impresa di trasporto è riconosciuto, nelle tariffe dell'anno  $t+2$ , un incentivo per l'accelerazione degli investimenti pari alle maggiori remunerazioni sulle immobilizzazioni in corso al 31 dicembre dell'anno  $t$  afferenti le tipologie di investimento  $T=4$ ,  $T=5$  e  $T=6$  di cui al comma 19.3 della *RTTG*. Si evidenzia al riguardo che, in applicazione del suddetto meccanismo, anche qualora l'impresa di trasporto aderisca al meccanismo incentivante ai sensi di quanto descritto nel paragrafo 5.1, le maggiorazioni del tasso di remunerazione sulle

immobilizzazioni in corso non saranno riconosciute con riferimento alle tipologie di investimento T=2 e T=3.

*S 6. Osservazioni in merito all'applicazione del meccanismo di incentivazione all'accelerazione degli investimenti ed eventuali proposte alternative motivate.*

## **7 Modalità applicative del meccanismo di premi e penali**

- 7.1 Oltre al riconoscimento delle maggiori remunerazioni sulle immobilizzazioni in corso, determinato in funzione del conseguimento delle *milestone* intermedie e finali, il sistema di incentivazione all'accelerazione degli investimenti prevede anche una responsabilizzazione dell'impresa di trasporto in relazione alla data di entrata in esercizio delle infrastrutture di trasporto relative ai progetti di riferimento proposti dall'impresa ed approvati dall'Autorità, attraverso un meccanismo di premi e penali.
- 7.2 Sulla base di tale meccanismo, qualora la data di entrata in esercizio dell'investimento sia antecedente alla data obiettivo di almeno 6 mesi, all'impresa di trasporto è riconosciuto un premio, riproporzionato su base mensile in funzione del numero di anni e frazioni di anno di anticipo, pari alla maggiorazione del tasso di remunerazione applicabile alla specifica tipologia di investimento per il capitale complessivamente investito nel progetto.
- 7.3 Invece, qualora la data di entrata in esercizio dell'investimento risulti successiva rispetto alla data obiettivo di oltre 12 mesi, l'impresa di trasporto è soggetta ad una penale, riproporzionata su base mensile in funzione del numero di anni e frazioni di anno di ritardo, pari alla maggiorazione del tasso di remunerazione applicabile alla specifica tipologia di investimento per il capitale complessivamente investito nel progetto.
- 7.4 L'impresa di trasporto, nel caso in cui non riesca a rispettare la data obiettivo di entrata in esercizio di un progetto, è inoltre tenuta a restituire le maggiori remunerazioni, opportunamente aggiornate sulla base del tasso di debito determinato ai fini tariffari, calcolate annualmente come prodotto tra:
- maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale investito;
  - rapporto tra il valore economico della *milestone* afferente l'intervento non entrato in esercizio e il valore economico complessivo delle *milestone* previste per il medesimo anno;
  - valore complessivo delle immobilizzazioni in corso riferite al medesimo anno;
  - un fattore che assume un valore pari a zero se la quota di raggiungimento delle *milestone*, ricalcolata in assenza della *milestone* afferente l'intervento non entrato in esercizio, risulta maggiore o uguale al 70%, oppure un valore pari a 1 in caso contrario.
- 7.5 Ai fini del riconoscimento delle partite economiche derivanti dall'applicazione del meccanismo di premi e penali l'Autorità, nell'anno  $t+1$ , verifica il raggiungimento degli obiettivi di entrata in esercizio dei progetti approvati per l'anno  $t$  e determina e comunica a Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (di

seguito: Cassa), il valore delle partite economiche relative a ciascuna impresa di trasporto a cui si applica il meccanismo incentivante.

- 7.6 Si propone di recuperare l'eventuale gettito necessario a coprire i fabbisogni derivanti dall'applicazione del meccanismo dei premi e penali attraverso l'applicazione di un corrispettivo unitario variabile integrativo della tariffa di trasporto, e di versare tale gettito presso la Cassa, su un apposito conto su cui confluiscono anche le eventuali penali pagate dalle imprese di trasporto.

*S 7. Osservazioni in merito all'applicazione del meccanismo di premi e penali ed eventuali proposte alternative motivate.*

## **8 Applicazione sperimentale del meccanismo incentivante**

8.1 Al fine di facilitare la transizione dagli attuali criteri tariffari al sistema di incentivi descritto nei precedenti capitoli, l'Autorità propone di applicare:

- a) il meccanismo di incentivazione all'accelerazione degli investimenti di cui al capitolo 6:
  - i. in via sperimentale, con riferimento ai progetti di investimento che rispondono ai requisiti di cui al capitolo 5 realizzati nel 2012, prevedendo il riconoscimento delle maggiori remunerazioni nelle tariffe del 2014 soltanto a seguito del raggiungimento degli obiettivi di realizzazione proposti dall'impresa di trasporto per l'anno 2012;
  - ii. a regime, con riferimento a progetti di investimento che rispondono ai requisiti di cui al capitolo 5 che saranno realizzati nell'anno 2013, con effetti economici a decorrere dall'anno 2015;
- b) il meccanismo di premi e penali di cui al capitolo 7 a decorrere dal nuovo periodo di regolazione.

8.2 Fermi restando i criteri generali di incentivazione descritti nel presente documento per la consultazione, l'Autorità intende verificare gli esiti dell'applicazione sperimentale del meccanismo di incentivazione in sede di revisione dei criteri tariffari per il nuovo periodo di regolazione.

*S 8. Osservazioni in merito alla proposta di applicazione sperimentale del meccanismo di incentivazione ed eventuali proposte alternative motivate.*