

## **Deliberazione 10 novembre 2011 - ARG/gas 156/11**

**Disposizioni in materia di accelerazione della realizzazione degli investimenti di sviluppo della rete nazionale di gasdotti, di cui all'articolo 3, della deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 1 dicembre 2009, ARG/gas 184/09.**

### **L'AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA E IL GAS**

Nella riunione del 10 novembre 2011

#### **Visti:**

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481;
- la legge 23 agosto 2004, n. 239;
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 (di seguito: decreto legislativo n. 164/00);
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93 (di seguito: decreto legislativo n. 93/11);
- la deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: Autorità) 17 luglio 2002, n. 137/02;
- la deliberazione dell'Autorità 19 dicembre 2008, ARG/elt 188/08 (di seguito: deliberazione ARG/elt 188/08);
- la deliberazione dell'Autorità 1 dicembre 2009, ARG/gas 184/09 (di seguito: deliberazione ARG/gas 184/09) ed il relativo Allegato A (di seguito: *RTTG*);
- la deliberazione dell'Autorità 11 giugno 2010, ARG/elt 87/10 (di seguito: deliberazione ARG/elt 87/10);
- il documento per la consultazione 26 maggio 2011, DCO 18/11 (di seguito: DCO 18/11).

#### **Considerato che:**

- con l'articolo 3, della deliberazione ARG/elt 188/08, l'Autorità ha previsto l'introduzione di un meccanismo, ad accesso facoltativo, per incentivare l'accelerazione dell'entrata in esercizio degli investimenti in sviluppo della capacità di trasporto sulla rete di trasmissione nazionale dell'energia elettrica, attraverso il riconoscimento delle maggiorazioni del tasso di remunerazione anche sul capitale investito relativo alle immobilizzazioni in corso; e che, con deliberazione ARG/elt 87/10, l'Autorità ha definito le modalità applicative di tale meccanismo;

- l’Autorità, con la deliberazione ARG/gas 184/09, ha avviato un procedimento per la definizione di un meccanismo integrativo alle disposizioni della RTTG per incentivare l’accelerazione dell’entrata in esercizio degli investimenti di sviluppo della capacità di trasporto e per la definizione di indicatori di efficacia degli investimenti, ai fini dell’incentivazione del potenziamento delle infrastrutture di trasporto e dispacciamento del gas naturale;
- l’articolo 16, comma 1, del decreto legislativo n. 93/11 prevede che, con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, sentita la Conferenza Stato-Regioni e l’Autorità, sono stabilite le modalità per la redazione, da parte dei Gestori, di un piano decennale di sviluppo della rete (di seguito: piano decennale);
- l’articolo 16 del medesimo decreto prevede, tra l’altro, che il gestore della rete di trasporto del gas naturale trasmetta annualmente al Ministero dello Sviluppo Economico, alle Regioni e all’Autorità il piano decennale, contenente anche la data prevista di realizzazione dei progetti di investimento; e che detto piano dovrà essere oggetto di valutazione da parte del Ministero per lo Sviluppo Economico e dall’Autorità – sentite le Regioni territorialmente interessate – ciascuno secondo le proprie competenze.

#### **Considerato che:**

- l’Autorità, con il DCO 18/11, ha posto in consultazione gli orientamenti 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 delle infrastrutture di trasporto di gas naturale, sulla base dei criteri di carattere generale di cui alla deliberazione ARG/elt 188/08;
- nell’ambito del documento per la consultazione, di cui al precedente alinea, l’Autorità ha proposto in particolare di:
  - definire un sistema di incentivi, ad accesso facoltativo, basato su due meccanismi complementari applicati congiuntamente, in analogia con quanto previsto per il settore elettrico, finalizzati all’accelerazione degli investimenti ed al rispetto della data programmata per la messa in esercizio delle infrastrutture di trasporto;
  - determinare il valore convenzionale dei diversi obiettivi sulla base di un indicatore provvisorio, nelle more della definizione di un indice di efficacia degli investimenti;
  - applicare il meccanismo di incentivazione in via sperimentale nel corrente periodo regolatorio, rimandando al nuovo periodo di regolazione l’applicazione completa del meccanismo, ivi compreso il meccanismo di premi e penali;
- nelle osservazioni pervenute in risposta al DCO 18/11, gli operatori hanno sostanzialmente concordato con le esigenze prospettate, ponendo in evidenza alcuni aspetti ritenuti critici, di seguito richiamati:
  - a) l’esigenza di introdurre un meccanismo, che sia integrativo e non sostitutivo, dei criteri di cui alla *RTTG*;
  - b) l’esigenza che il meccanismo di incentivazione non persegua l’anticipazione della realizzazione degli investimenti, quanto il rispetto delle date di entrata in esercizio degli investimenti, in funzione delle esigenze di sistema;

- c) le imprese di trasporto sono esposte a rischi di ritardo nel processo autorizzativo e realizzativo connessi a cause di forza maggiore, non completamente controllabili e/o prevenibili.
- alcuni investimenti di sviluppo, in particolare gli investimenti relativi alle tipologie T5 e T6 di cui al comma 19.3 della RTTG, destinati alla realizzazione di nuova capacità di trasporto funzionale alla capacità di importazione, dipendono dalla realizzazione di investimenti all'estero.

**Ritenuto opportuno:**

- prevedere che, a regime, la proposta di interventi da sottoporre al meccanismo incentivante sia definita in coerenza con il piano decennale di cui all'articolo 16 del decreto legislativo n. 93/11; e che, nelle more della disponibilità del piano decennale, la proposta di interventi da sottoporre al meccanismo incentivante sia definita in coerenza con il piano di investimento dell'impresa di trasporto;
- prevedere di sostituire gli attuali criteri di remunerazione delle immobilizzazioni in corso, che prevedono un riconoscimento automatico e certo dell'incremento del tasso di remunerazione, con un meccanismo incentivante, su base facoltativa, che riconosca l'incremento solo a seguito del raggiungimento di obiettivi stabiliti dall'Autorità;
- prevedere che l'impresa di trasporto mantenga nella propria responsabilità una parte del rischio amministrativo e di conseguenza sia consentito, per ciascun intervento, un solo posticipo, opportunamente motivato, a causa di ritardi nell'iter autorizzativo; e che, per altro, la previsione di obiettivi intermedi legati ai processi autorizzativi siano funzionali al coinvolgimento, seppur indiretto, degli enti locali nell'esercizio delle proprie funzioni;
- confermare, inoltre, le proposte indicate nel documento di consultazione ed in particolare:
  - prevedere che l'ambito di applicazione del meccanismo di incentivazione all'entrata in esercizio degli investimenti di sviluppo della capacità di trasporto sia riferito agli investimenti ritenuti prioritari e di particolare rilevanza, riconducibili alle tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 di cui al comma 19.3 della RTTG;
  - adottare, in analogia con quanto previsto per il settore elettrico, dei meccanismi di salvaguardia per tenere conto sia delle cause di forza maggiore sia di eventuali ritardi nel processo autorizzativo;
  - valutare il raggiungimento degli obiettivi intermedi e finali dei progetti di sviluppo della capacità di trasporto sulla base di un valore convenzionale di detti obiettivi, definito come il prodotto tra i costi di investimento relativi all'obiettivo in oggetto e il valore assunto dall'indice di efficacia dell'intervento;
  - considerare, nelle more della definizione di un indice di efficacia IE degli investimenti di sviluppo della capacità di trasporto, un indice provvisorio pari al rapporto tra la capacità di trasporto incrementale associata all'intervento e i costi di investimento afferenti l'intervento medesimo;
- prevedere che il meccanismo di premi e penalità sia finalizzato, piuttosto che all'anticipo della realizzazione delle opere relative a ciascun intervento, al rispetto della data prevista per la messa in esercizio dell'intervento medesimo, in quanto

l'anticipazione della realizzazione di nuova capacità nei punti di entrata della rete nazionale, in assenza della realizzazione di eventuali infrastrutture al di fuori dei confini nazionali, non comporta necessariamente un beneficio per il sistema del gas;

- prevedere che il meccanismo di premi e penalità sia caratterizzato da gradualità di intervento, al fine di contemperare l'obiettivo di incentivare il rispetto della data prevista per l'entrata in esercizio dell'intervento con i tempi di adattamento e apprendimento dei soggetti interessati e con lo sviluppo atteso del quadro normativo di riferimento in materia di pianificazione dello sviluppo della rete di trasporto;
- prevedere che, in sede di prima applicazione del meccanismo incentivante, le imprese di trasporto manifestino la volontà di accedere al meccanismo incentivante entro il mese di marzo 2012, sottoponendo la proposta inerente l'insieme di interventi da includere nel meccanismo e gli obiettivi di realizzazione previsti per gli anni 2012 e 2013;
- prevedere una verifica degli esiti dell'applicazione sperimentale del meccanismo di incentivazione, in sede di revisione dei criteri tariffari per il nuovo periodo di regolazione, apportando al meccanismo gli eventuali correttivi.

## DELIBERA

### Articolo 1

#### *Definizioni*

1.1 Ai fini dell'interpretazione e dell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente provvedimento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del decreto legislativo n. 164/00, le definizioni di cui alla deliberazione n. 137/02, le definizioni di cui alla *RTTG*, e le seguenti definizioni:

- **data obiettivo dell'intervento** è la data (mese e anno), fissata dall'Autorità tenuto conto della proposta dell'impresa di trasporto, per l'entrata in esercizio di un intervento di sviluppo della rete nazionale di gasdotti (di seguito: *RNG*), completo in tutte le sue parti e dotato di tutte le relative funzionalità;
- **data di entrata in esercizio dell'intervento** è la data (mese e anno) in corrispondenza della quale l'intervento di sviluppo, completo in tutte le sue parti, entra in esercizio con la definitiva funzionalità;
- **indice di efficacia dell'investimento (IE)**: è l'indice di efficacia degli investimenti che sarà definito in esito al procedimento avviato ai sensi del comma 3.1, lettera a), della deliberazione ARG/gas 184/09;
- **immobilizzazioni in corso** sono le immobilizzazioni in corso afferenti alle tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 di cui al comma 19.3 della *RTTG*, riportate nei bilanci dell'impresa di trasporto alla data del 31 dicembre dell'anno di riferimento;
- **incentivazione all'accelerazione** è la maggiorazione del tasso di remunerazione di cui al comma 19.3 della *RTTG*, riconosciuta alle immobilizzazioni in corso riconducibili alle tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 di cui al medesimo comma;
- **intervento** è il singolo progetto in cui è articolato il piano di investimento;

- **meccanismo di premi e penalità** è il meccanismo finalizzato al rispetto della data obiettivo dell'intervento;
- **milestone** sono le date (anno) di un obiettivo intermedio di un intervento di sviluppo, fissate dall'Autorità e rappresentative del raggiungimento e/o entrata in esercizio di elementi significativi o rilevanti dell'intervento medesimo e le *milestone* autorizzative;
- **milestone autorizzative:** sono le date (anno), fissate dall'Autorità, rappresentative del conseguimento di obiettivi intermedi afferenti l'*iter* autorizzativo per la realizzazione di un intervento di sviluppo della *RNG*; tali obiettivi intermedi identificano esclusivamente:
  - l'avvio del procedimento di autorizzazione dell'intervento;
  - l'ottenimento del decreto VIA relativo all'intervento;
  - la pubblicazione del decreto autorizzativo alla realizzazione dell'intervento;
- **piano di investimento** è il piano di investimento della *RNG*, comprensivo delle tempistiche relative alla realizzazione degli interventi di sviluppo della rete;
- **proposta** è il sottoinsieme degli interventi del piano di investimento articolato per ciascuna delle tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 indicato dall'impresa di trasporto come rilevante ai fini dell'incentivazione all'accelerazione e del meccanismo di premi e penalità;
- **valore convenzionale dell'intervento** è il prodotto tra i costi di investimento relativi ad un intervento ed il valore assunto dall'indice di efficacia dell'intervento in oggetto;
- **valore convenzionale di ogni milestone** è il prodotto tra il valore economico della *milestone* ed il valore assunto dall'indice di efficacia dell'intervento in oggetto.

## **Articolo 2**

### *Incentivazione all'accelerazione della realizzazione degli investimenti e meccanismo di premi e penalità*

- 2.1 Al fine di dare certezza alla data di entrata in esercizio degli interventi di sviluppo della capacità di trasporto del gas naturale, sono istituiti l'incentivazione all'accelerazione degli investimenti e il meccanismo di premi e penalità per il rispetto della data obiettivo dell'intervento.
- 2.2 L'incentivazione all'accelerazione degli investimenti e il meccanismo di premi e penalità sono facoltativi e non possono essere applicati disgiuntamente, ad esclusione di quanto previsto all'Articolo 12 del presente provvedimento, relativamente all'applicazione sperimentale del meccanismo per gli anni 2012 e 2013.
- 2.3 L'opzione di cui al comma precedente, se esercitata, resta obbligatoriamente in vigore per tutto il periodo di regolazione rilevante, ivi compresi gli eventuali effetti sui periodi di regolazione successivi, inclusa l'applicazione del meccanismo di premi e penalità, degli interventi oggetto di approvazione.

### Articolo 3

#### *Proposta degli interventi di sviluppo della RNG da parte dell'impresa di trasporto*

- 3.1 Entro il 31 marzo del primo anno di ogni periodo di regolazione, l'impresa di trasporto può sottoporre all'Autorità la proposta con riferimento al medesimo periodo di regolazione.
- 3.2 La proposta è definita in coerenza con il piano di investimento dell'impresa di trasporto, con le linee di programmazione a lungo termine del sistema nazionale del gas e di indirizzo di competenza del Ministro dello Sviluppo Economico e può ricomprendere anche interventi le cui date obiettivo siano successive rispetto al termine del medesimo periodo di regolazione.
- 3.3 Per ciascuno degli interventi ricompresi nella proposta, sono indicati:
  - a) la data obiettivo dell'intervento, le *milestone* previste, la stima del costo complessivo dell'intervento e del costo associato a ciascuna *milestone*, con l'esclusione delle *milestone* autorizzative;
  - b) il valore convenzionale di ciascuna *milestone*, così come definito al successivo comma 4.1, lettera c); per le eventuali *milestone* autorizzative sono assunti valori convenzionali pari al 2%, 3%, 5% del valore convenzionale dell'intervento rispettivamente per l'avvio del procedimento di autorizzazione, l'ottenimento del decreto VIA, la pubblicazione del decreto autorizzativo alla realizzazione dell'intervento;
  - c) la descrizione dettagliata delle caratteristiche, delle finalità e della localizzazione di ogni intervento e di ciascuna *milestone* individuata;
  - d) lo stato del processo autorizzativo di ciascun intervento, con indicazione delle autorizzazioni ancora necessarie all'entrata in esercizio dell'intervento ed 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) i principali elementi che determinano le tempistiche proposte e gli eventuali elementi di criticità ai fini del rispetto di dette tempistiche;
  - f) la capacità di trasporto incrementale, espressa in Smc/giorno, associata alla messa in esercizio delle infrastrutture di trasporto relative ad ogni intervento di sviluppo;
  - g) l'indicazione degli elementi documentali sulla base dei quali l'impresa attesta l'entrata in esercizio dell'intervento e/o il conseguimento delle *milestone*.
- 3.4 La proposta è predisposta attenendosi il più possibile ai seguenti criteri:
  - a) gli interventi oggetto della proposta devono costituire un insieme di progetti del piano di investimento dell'impresa di trasporto afferenti le tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 di cui al comma 19.3 della *RTTG* che sia nel suo complesso rappresentativo dell'insieme di detti investimenti;
  - b) deve includere progetti ritenuti prioritari e di particolare rilevanza strategica per il sistema, relativi ad interconnessioni con sistemi esteri, con le infrastrutture di stoccaggio e con i terminali di Gnl, nonché allo sviluppo della capacità di trasporto sulla *RNG* di particolare rilevanza;
  - c) ogni intervento può ammettere non più di una *milestone* in ogni anno;
  - d) con riferimento al peso economico, le *milestone* diverse da quelle autorizzative devono essere ripartite in modo equilibrato nell'orizzonte temporale in cui è articolata la proposta;

- e) le *milestone* diverse da quelle autorizzative devono essere individuate in modo tale da rappresentare obiettivi che configurino una realizzazione impiantistica facilmente riscontrabile.
- 3.5 Nel caso in cui la proposta preveda interventi caratterizzati da *milestone* collocate in anni successivi al periodo di regolazione di riferimento, l'eventuale proposta relativa ai periodi di regolazione successivi dovrà includere le relative *milestone*.

#### **Articolo 4**

##### *Approvazione della proposta degli interventi di sviluppo della RNG*

- 4.1 Entro il 30 giugno del primo anno di ogni periodo di regolazione, sulla base della proposta, della rilevanza strategica degli interventi di sviluppo in essa contenuti, della completezza e adeguatezza delle informazioni fornite e della ragionevolezza delle tempistiche di entrata in esercizio degli interventi proposti, l'Autorità valuta l'ammissibilità degli interventi proposti e ove la proposta, eventualmente modificata di concerto con l'impresa proponente, nel suo complesso soddisfi i criteri di ammissibilità definisce con specifico provvedimento per ciascuno degli interventi:
- a) la data obiettivo e le modalità di accertamento del suo conseguimento;
  - b) le *milestone* e le relative modalità di accertamento;
  - c) il valore convenzionale di ogni *milestone*, determinato come prodotto tra il valore economico della *milestone* stessa ed il valore assunto dall'indice *IE* del relativo intervento.

#### **Articolo 5**

##### *Adesione definitiva dell'impresa all'incentivazione all'accelerazione degli investimenti e al meccanismo di premi e penalità*

- 5.1 L'adesione al sistema incentivante di cui al comma 2.1, definitiva e vincolante per l'intero periodo di regolazione, è comunicata dall'impresa di trasporto all'Autorità entro i 30 giorni successivi dalla data di pubblicazione del provvedimento di cui al comma 4.1.
- 5.2 La mancata comunicazione entro il termine di cui al comma precedente comporta la rinuncia ai meccanismi di incentivazione di cui al comma 2.1 per il periodo di regolazione di riferimento.

#### **Articolo 6**

##### *Criteri e modalità di aggiornamento della proposta*

- 6.1 L'impresa può proporre annualmente all'Autorità, entro il 31 marzo di ciascun anno del periodo di regolazione di riferimento, eventuali aggiornamenti della proposta così come approvata ai sensi dell'Articolo 4. Tali aggiornamenti potranno fare riferimento all'anno in corso e agli anni successivi e dovranno rispettare i seguenti criteri:
- a) è consentito l'inserimento di nuovi interventi non precedentemente inclusi nel piano di investimento dell'impresa di trasporto;

- b) è consentita l'esclusione dalla proposta, motivata ed eccezionale, di uno o più interventi nel caso in cui ricorrano cause di forza maggiore tali da determinare l'impossibilità per l'impresa di trasporto di dare corso allo sviluppo dell'intervento stesso;
  - c) è consentito il posticipo delle *milestone* e della data obiettivo di un intervento, ove il ritardo sia conseguente ad un ritardo nell'*iter* autorizzativo o a prescrizioni non prevedibili da esso derivanti e ove venga dimostrato che detto ritardo è oggettivamente dovuto a cause che non sono sotto il controllo dell'impresa di trasporto; è consentito un solo posticipo per ciascun intervento per un massimo di un anno;
  - d) è consentita la modifica degli elementi tecnico-economici delle *milestone* ancora da conseguire.
- 6.2 Entro i medesimi termini di cui al comma precedente, l'impresa di trasporto comunica all'Autorità l'aggiornamento del valore dell'indice di cui al comma 4.1, lettera c), sulla base dei costi di investimento consuntivati per il raggiungimento delle *milestone*, valorizzati a valuta costante.

## **Articolo 7**

### *Approvazione dell'aggiornamento della proposta*

- 7.1 L'Autorità, entro il 30 giugno di ciascun anno, verificata la completezza e l'adeguatezza delle informazioni fornite ai sensi dell'Articolo 6, valuta l'ammissibilità delle modifiche proposte e definisce, con specifico provvedimento:
- a) la data obiettivo e le modalità di accertamento del rispettivo conseguimento per i nuovi interventi;
  - b) le nuove *milestone* e le relative modalità di accertamento;
  - c) il valore convenzionale di ogni *milestone*, sulla base del prodotto tra il valore economico della *milestone* stessa e il valore assunto dall'indice di cui al comma 4.1, lettera c), così come aggiornato ai sensi del comma 6.2.
- 7.2 L'adesione definitiva e vincolante alle modifiche definite al precedente comma 7.1 è comunicata dall'impresa di trasporto all'Autorità entro 30 giorni dalla data di pubblicazione del provvedimento di cui al medesimo comma.
- 7.3 La mancata adesione ai sensi del precedente comma 7.2, comporta l'invarianza della proposta approvata ai sensi dell'Articolo 4, come eventualmente modificata negli anni precedenti.

## **Articolo 8**

### *Applicazione dell'incentivazione all'accelerazione della realizzazione degli investimenti*

- 8.1 Entro il 31 marzo di ciascun anno, l'impresa di trasporto comunica all'Autorità lo stato di raggiungimento delle *milestone* e degli interventi e i costi sostenuti con riferimento all'anno precedente, fornendo all'Autorità la documentazione comprovante il conseguimento.
- 8.2 Entro il 30 giugno di ciascun anno, l'Autorità accerta, eventualmente anche mediante verifiche *in situ*, il raggiungimento della data obiettivo degli interventi e delle *milestone* intermedie.

- 8.3 L'incentivazione all'accelerazione si applica secondo le disposizioni di seguito descritte:
- a) l'Autorità, per ciascun anno di validità del meccanismo, verifica nell'anno  $t-1$ , la quota di raggiungimento delle *milestone* nell'anno  $t-2$ , calcolando tale quota sulla base del valore convenzionale di ciascuna di esse, così come definito al comma 4.1, lettera c), ovvero 7.1, lettera c), rispetto al valore complessivo delle *milestone* dell'anno così come previsto nella proposta approvata ai sensi degli articoli 4 e 7 del presente provvedimento e fatte salve le modifiche di cui ai successivi punti b) e c);
  - b) le *milestone* conseguite in anticipo, rispetto alle scadenze previste, concorrono a determinare il valore delle *milestone* raggiunte per tutti gli anni fino all'anno di scadenza originariamente previsto, senza modificare l'importo complessivo previsto per il rispettivo anno;
  - c) qualora la quota di cui alla precedente lettera a) risulti uguale o superiore al 70%, all'impresa di trasporto è riconosciuta l'incentivazione per l'accelerazione con riferimento alle immobilizzazioni in corso al 31 dicembre dell'anno  $t-2$ ;
  - d) qualora la quota di cui alla lettera a) risulti inferiore al 70%, all'impresa non è riconosciuta l'incentivazione per l'accelerazione con riferimento alle immobilizzazioni in corso al 31 dicembre dell'anno  $t-2$ .

## **Articolo 9**

### *Applicazione del meccanismo di premi e penalità*

- 9.1 Qualora la data di entrata in esercizio dell'intervento risulti antecedente alla data obiettivo dell'intervento medesimo, all'impresa di trasporto è riconosciuto un premio di importo pari al prodotto della maggiorazione del tasso di remunerazione di cui al comma 19.3 della *RTTG*, riproporzionato per un periodo di 6 (sei) mesi, per il capitale investito netto afferente l'intervento.
- 9.2 Qualora la data di entrata in esercizio dell'intervento risulti successiva alla data obiettivo dell'intervento medesimo di oltre 6 (sei) mesi, all'impresa di trasporto è attribuita, per il numero di anni e frazioni di anno di ritardo, calcolati su base mensile, una penalità pari al prodotto della maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale investito di cui al comma 19.3 della *RTTG* per il capitale investito netto afferente l'intervento.
- 9.3 Nel caso di cui al precedente comma, l'impresa di trasporto è inoltre tenuta alla restituzione delle maggiorazioni, attualizzate con il deflatore di cui al comma 18.1, lettera a), della *RTTG*, riconosciute alle immobilizzazioni in corso, calcolate annualmente come prodotto tra:
- incremento del tasso di remunerazione di cui al comma 19.3 della *RTTG*;
  - valore complessivo delle immobilizzazioni in corso riferite al medesimo anno;
  - un fattore che assume valore 0 (zero) se la quota di raggiungimento delle *milestone* di cui al comma 8.3, lettera a), ricalcolata in assenza della *milestone* afferente l'intervento, risulta maggiore o uguale al 70%, e valore pari a 1 (uno) in caso contrario.

## **Articolo 10**

### *Riconoscimento delle partite economiche*

- 10.1 L'Autorità, in ciascun anno ed entro i termini di cui al comma 8.2:
- accerta il raggiungimento della soglia di cui al precedente comma 8.3, lettera c), dandone comunicazione all'impresa di trasporto;
  - determina e comunica alla Cassa il valore delle partite economiche relative all'eventuale applicazione del meccanismo di premi e penalità.
- 10.2 Qualora la verifica, di cui al precedente comma, dia esito positivo, l'impresa di trasporto include le maggiori remunerazioni sulle immobilizzazioni in corso relative alle tipologie di investimento T=4, T=5 e T=6 esistenti al 31 dicembre dell'anno  $t-2$  nelle proposte tariffarie per il servizio di trasporto del gas naturale per l'anno  $t$ .
- 10.3 Entro 30 giorni dalla determinazione delle partite economiche, relative all'applicazione del meccanismo di premi e penalità, la Cassa, a valere sul "Conto oneri di trasporto", di cui al successivo comma 10.4, eroga quanto dovuto all'impresa, ovvero addebita gli oneri corrispondenti al meccanismo di premi e penalità, il cui gettito è destinato al medesimo conto.
- 10.4 E' istituito, presso la Cassa, il conto oneri di trasporto, alimentato dal gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile  $CV^{LIC}$ , ai sensi del comma 24.1, della RTTG.

## **Articolo 11**

### *Modifiche alla RTTG*

- 11.1 Al comma 23.1 della RTTG, dopo la lettera g), è aggiunta la seguente lettera: "h) il corrispettivo unitario variabile  $CV^{LIC}$ , espresso in euro/Smc, a copertura degli oneri legati al meccanismo di incentivazione tariffaria del trasporto del gas naturale".
- 11.2 Al comma 23.2 della RTTG, le parole " $CV^I$ ,  $CV^{FG}$  e  $\varphi$ " sono sostituite dalle seguenti parole " $CV^I$ ,  $CV^{FG}$ ,  $\varphi$  e  $CV^{LIC}$ ", e le parole "rispettivamente lettere a), b), e d)" sono sostituite dalle seguenti parole "rispettivamente lettere a), b), d) e h)".
- 11.3 Al comma 24.1 della RTTG, dopo la lettera f), è aggiunta la seguente lettera: "g) il gettito derivante dall'applicazione del corrispettivo unitario variabile  $CV^{LIC}$ , sul "Conto oneri trasporto" di cui al comma 10.4 della deliberazione dell'Autorità 10 novembre 2011, ARG/gas 156/11."

## **Articolo 12**

### *Disposizioni transitorie e finali*

- 12.1 Il periodo di regolazione di prima applicazione dell'incentivazione all'accelerazione degli investimenti e del meccanismo di premi e penalità fa riferimento agli anni 2014-2017. Il meccanismo è applicato, in via sperimentale, per gli anni 2012 e 2013 del periodo di regolazione corrente, secondo quanto di seguito precisato.
- 12.2 Entro il 31 marzo 2012, le imprese di trasporto presentano una proposta contenente unicamente le *milestone* limitatamente per gli anni 2012 e 2013, nel

rispetto dei criteri generali di cui all'Articolo 3. La proposta è approvata dall'Autorità, con procedura accelerata, in coerenza con i principi di cui all'Articolo 4.

- 12.3 Con riferimento agli anni, di cui al precedente comma 12.2, non si applicano i meccanismi di cui all'Articolo 9.
- 12.4 La verifica di conseguimento delle *milestone* 2012, effettuata secondo le indicazioni di cui all'Articolo 8, consente il riconoscimento dell'incentivazione all'accelerazione, con riferimento alle immobilizzazioni in corso al 31 dicembre 2012, a valere sulla remunerazione riconosciuta per l'anno 2014.
- 12.5 La verifica di conseguimento delle *milestone* 2013, effettuata secondo le indicazioni di cui all'Articolo 8, consente il riconoscimento dell'incentivazione all'accelerazione, con riferimento alle immobilizzazioni in corso al 31 dicembre 2013, a valere sulla remunerazione riconosciuta per l'anno 2015.
- 12.6 A decorrere dall'anno tariffario 2014, non sono riconosciute maggiorazioni al tasso di remunerazione del capitale investito ulteriori rispetto a quanto previsto dal presente provvedimento.
- 12.7 Nelle more della definizione di un indice di efficacia degli investimenti in esito al procedimento avviato ai sensi del comma 3.1, lettera a), della deliberazione ARG/gas 184/09, ai fini del calcolo del valore convenzionale delle singole *milestone* di cui al comma 4.1 lettera c), l'indice di efficacia dell'investimento di cui all'Articolo 1 è assunto pari al rapporto tra la capacità di trasporto associata all'intervento (espressa in Smc/giorno) e i costi di investimento afferenti l'intervento medesimo.
- 12.8 Il presente provvedimento è pubblicato sul sito internet dell'Autorità [www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it).

10 novembre 2011

IL PRESIDENTE  
*Guido Bortoni*