

DELIBERAZIONE 26 OTTOBRE 2021

446/2021/R/EEL

DETERMINAZIONE DI PARAMETRI E OBIETTIVI PER IL MECCANISMO DI INCENTIVAZIONE DELL'OUTPUT DEL SERVIZIO DI TRASMISSIONE RELATIVO ALLA REALIZZAZIONE DI CAPACITÀ DI TRASPORTO INTERZONALE

**L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA
RETI E AMBIENTE**

Nella 1178^a riunione del 26 ottobre 2021

VISTI:

- la direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009;
- la direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019;
- il regolamento (UE) 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013;
- il regolamento (UE) 2015/1222 della Commissione, del 24 luglio 2015, che stabilisce orientamenti in materia di allocazione della capacità e di gestione della congestione;
- il regolamento (EU) 2019/943 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 che sostituisce e abroga il regolamento 714/2009;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e sue modifiche e integrazioni;
- il decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, come successivamente modificato e integrato;
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93;
- il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 244;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 maggio 2004, recante criteri, modalità e condizioni per l'unificazione della proprietà e della gestione della rete di trasmissione nazionale (di seguito: DPCM 11 maggio 2004);
- il decreto del Ministro delle Attività Produttive 20 aprile 2005, recante la Concessione delle attività di trasmissione e dispacciamento dell'energia elettrica nel territorio nazionale e la relativa convenzione allegata, come modificata e aggiornata con decreto del Ministro per lo Sviluppo Economico 15 dicembre 2010;
- la deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 9 giugno 2006, 111/06, come successivamente modificata e integrata (di seguito: deliberazione 111/06);

- la deliberazione dell’Autorità 23 dicembre 2015, 653/2015/R/EEL (di seguito: deliberazione 653/2015/R/EEL) ed il relativo Allegato A, come successivamente modificato e integrato;
- la deliberazione dell’Autorità 23 dicembre 2015, 654/2015/R/EEL (di seguito: deliberazione 654/2015/R/EEL);
- la deliberazione dell’Autorità 4 novembre 2016, 627/2016/R/EEL (di seguito: deliberazione 627/2016/R/EEL) e successive modifiche e integrazioni;
- la deliberazione dell’Autorità 21 settembre 2017, 647/2017/I/EEL;
- la deliberazione dell’Autorità 21 dicembre 2017, 884/2017/R/EEL;
- la deliberazione dell’Autorità 8 marzo 2018, 129/2018/R/EEL (di seguito: deliberazione 129/2018/R/EEL);
- la deliberazione dell’Autorità 12 luglio 2018, 386/2018/R/EEL (di seguito: deliberazione 386/2018/R/EEL);
- la deliberazione dell’Autorità 16 ottobre 2018, 517/2018/I/EEL;
- la deliberazione dell’Autorità 20 dicembre 2018, 698/2018/R/EEL;
- la deliberazione dell’Autorità 19 marzo 2019, 103/2019/R/EEL (di seguito: deliberazione 103/2019/R/EEL);
- la deliberazione dell’Autorità 27 dicembre 2019, 567/2019/R/EEL e il relativo Allegato A (di seguito: Regolazione *output-based* della trasmissione);
- la deliberazione dell’Autorità 21 maggio 2020, 176/2020/R/EEL (di seguito: deliberazione 176/2020/R/EEL);
- la deliberazione dell’Autorità 3 novembre 2020, 436/2020/R/EEL (di seguito: deliberazione 436/2020/R/EEL);
- il parere dell’Autorità 22 dicembre 2020, 574/2020/R/EEL;
- il documento dell’Autorità per la consultazione 1 ottobre 2015, 464/2015/R/EEL;
- il documento dell’Autorità per la consultazione 20 luglio 2017, 542/2017/R/EEL (di seguito: deliberazione 542/2017/R/EEL);
- il Codice di trasmissione, dispacciamento, sviluppo e sicurezza della rete di cui all’articolo 1, comma 4, del DPCM 11 maggio 2004 (di seguito: Codice di rete) e i relativi Allegati, come verificati positivamente dall’Autorità, e in particolare, il documento di Terna S.p.A. (di seguito: Terna) “Allegato A.24 al Codice di rete: individuazione delle zone della rete rilevante” rev. 5 dell’1 gennaio 2021;
- i piani decennali di sviluppo della rete di trasmissione nazionale (di seguito: piani di sviluppo) fino al 2018;
- gli schemi di piani di sviluppo relativi agli anni 2019, 2020 e 2021;
- la prima edizione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo, pubblicamente disponibile da dicembre 2018 sul sito di Terna;
- i rapporti di verifica esterna indipendente sulla prima edizione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo, pubblicamente disponibili sul sito dell’Autorità;
- la seconda edizione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo, pubblicamente disponibile da dicembre 2020 sul sito di Terna;
- le osservazioni formulate dai soggetti interessati e le contro-osservazioni di Terna nell’ambito delle consultazioni pubbliche dell’Autorità sugli schemi di Piani

- decennali di sviluppo dal 2012 al 2020 e delle consultazioni pubbliche sulla metodologia e sugli schemi di rapporto per l'identificazione delle capacità obiettivo, edizioni 2018 e 2020;
- i seguenti documenti di Terna, pubblicamente disponibili sul sito internet di Terna
 - a) i rapporti di qualità e altri *output* del servizio di trasmissione, predisposti ai sensi del Capitolo 11 del Codice di rete e dell'articolo 42 della Regolazione *output-based* della trasmissione, relativi agli anni 2018, 2019 e 2020;
 - b) “Procedura per la definizione dei limiti di transito fra le zone di mercato” rev. 20 di dicembre 2020;
 - c) “Valori dei limiti di transito fra le zone di mercato” rev. 27 di dicembre 2020;
 - d) il rapporto annuale di Terna sulla qualità e altri *output* del servizio di trasmissione nell' anno 2020,
 - la comunicazione di Terna S.p.A. del 10 dicembre 2020, prot. Autorità 41405 del 10 dicembre 2020 (di seguito: comunicazione del 10 dicembre 2020);
 - la comunicazione del direttore della Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità a Terna S.p.A. del 2 luglio 2021, prot. Autorità 26786;
 - la comunicazione di Terna S.p.A. del 14 luglio 2021, prot. Autorità 28073 del 15 luglio 2021 (di seguito: comunicazione del 14 luglio 2021);
 - la comunicazione del direttore della Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità a Terna S.p.A. dell'1 ottobre 2021, di trasmissione delle risultanze istruttorie, prot. Autorità 36231 (di seguito: comunicazione dell'1 ottobre 2021);
 - la comunicazione di Terna S.p.A. del 7 ottobre 2021, prot. Autorità 37059 del 7 ottobre 2021.

CONSIDERATO CHE, RIGUARDO ASPETTI GENERALI DEL MECCANISMO INCENTIVANTE:

- l'Autorità, con la deliberazione 654/2015/R/EEL, ha previsto, con riferimento alla regolazione tariffaria del servizio di trasmissione, il superamento dei preesistenti meccanismi di incentivazione di tipo *input-based* e l'introduzione, a tendere, di meccanismi di incentivazione che promuovano gli investimenti in modo selettivo in funzione dei benefici attesi del singolo investimento in infrastrutture di trasmissione (c.d. incentivazione *output-based*);
- l'Autorità, con la deliberazione 653/2015/R/EEL, ha previsto la successiva implementazione di meccanismi di incentivazione *output-based* per il servizio di trasmissione dell'energia elettrica;
- l'Autorità, con la deliberazione 129/2018/R/EEL, ha definito un meccanismo di incentivazione sperimentale alla realizzazione di capacità di trasporto interzonale fino a valori di capacità obiettivo per il periodo 2019-2023;
- l'Autorità, con la deliberazione 698/2018/R/EEL, ha determinato parametri e obiettivi per il meccanismo di incentivazione sperimentale alla realizzazione di capacità di trasporto interzonale;

- l’Autorità, con la deliberazione 567/2019/R/EEL, ha integrato le disposizioni della deliberazione 129/2018/R/EEL nella Regolazione *output-based* della trasmissione per il semiperiodo 2020-2023.

CONSIDERATO CHE, RIGUARDO ASPETTI IMPLEMENTATIVI DEL MECCANISMO INCENTIVANTE:

- riguardo gli aspetti implementativi del meccanismo sperimentale di incentivazione alla realizzazione di capacità di trasporto interzonale, l’Autorità, con la deliberazione 129/2018/R/EEL ora confluita nella deliberazione 567/2019/R/EEL, ha previsto:
 - a) l’applicabilità del meccanismo per incrementi di capacità di trasporto su sezioni tra zone della rete rilevante, di cui all’articolo 15, dell’Allegato A alla deliberazione 111/06 o tra il sistema elettrico italiano e i sistemi elettrici confinanti;
 - b) la validità per ciascun anno del periodo 2019-2023;
 - c) la premialità solo fino al raggiungimento del valore di capacità di trasporto obiettivo e non oltre tale valore;
 - d) in caso di incremento di capacità di trasporto che non raggiunga il valore di capacità di trasporto obiettivo, una quota del premio massimo proporzionale al rapporto tra la capacità di trasporto addizionale realizzata e la differenza tra la capacità di trasporto obiettivo e la capacità di trasporto di partenza;
 - e) la determinazione del premio massimo (erogabile in caso di raggiungimento della capacità obiettivo) nella misura dell’80% delle rendite di congestione medie del periodo 2016-2017 e del 20% del beneficio annuale B1 incremento del *socio-economic welfare* (per il sistema elettrico italiano), di cui all’Allegato A alla deliberazione 627/2016/R/EEL;
 - f) l’utilizzo, come parametro di riferimento per il meccanismo incentivante, della capacità di trasporto *winter peak* (periodi da gennaio a aprile e da ottobre a dicembre, ore 7-23) che, come già indicato al punto 7.41 del documento per la consultazione 542/2017/R/EEL, è la situazione più rilevante negli studi di mercato e quindi nei calcoli previsti per la determinazione delle capacità obiettivo;
- l’Autorità, con la medesima deliberazione, ha previsto di poter procedere alla revisione di specifici parametri del meccanismo incentivante entro il 31 dicembre 2021;
- l’Autorità, con la deliberazione 698/2018/R/EEL, ha individuato i confini e le sezioni rilevanti per la prima applicazione del meccanismo incentivante e ne ha determinato la capacità di trasporto di partenza e la capacità di trasporto obiettivo;
- l’Autorità, con la medesima deliberazione, ha previsto che la valorizzazione del beneficio annuo atteso B1 incremento del *socio-economic welfare* per ciascun

confine e per ciascuna sezione fosse effettuata con un successivo provvedimento dell'Autorità;

- l'Autorità, con la deliberazione 436/2020/R/EEL, ha abrogato la previgente disposizione che limitava, in via transitoria, il campo di applicazione del meccanismo incentivante.

CONSIDERATO CHE, RIGUARDO CONFIGURAZIONE ZONALE E CRITERIO 70%:

- la coerenza nel calcolo e la sistematicità nell'utilizzo degli indicatori di un meccanismo incentivante, tanto in sede di fissazione dei livelli di partenza quanto per la definizione degli obiettivi (*target*) e successivamente per la valutazione dei risultati raggiunti, è un principio basilare per il corretto funzionamento di ogni meccanismo incentivante;
- successivamente all'adozione del meccanismo incentivante la realizzazione di capacità di trasporto interzonale sono intervenuti due modifiche del quadro legislativo e del quadro regolatorio:
 - a) l'aggiornamento della configurazione zonale, avente efficacia dall'1 gennaio 2021, per effetto delle deliberazioni 386/2018/R/EEL e 103/2019/R/EEL;
 - b) l'applicazione della capacità di trasporto minima del 70% di cui all'articolo 16, comma 8 del Regolamento (UE) 2019/943 (di seguito: criterio 70%) con efficacia a partire dall'1 gennaio 2020, salvo eventuali deroghe adottate ai sensi del medesimo Regolamento;
- per depurare gli effetti dell'aggiornamento della configurazione zonale, l'Autorità, con il punto 4 della deliberazione 436/2020/R/EEL, ha richiesto a Terna di trasmettere all'Autorità le informazioni necessarie alla definizione delle capacità di trasporto di partenza sulle sezioni modificate dalla nuova configurazione zonale, riferite alla data del 31 dicembre 2018;
- Terna ha trasmesso una nota tecnica recante le informazioni necessarie alla definizione delle capacità di trasporto di partenza sulle sezioni modificate dalla nuova configurazione zonale con comunicazione del 10 dicembre 2020;
- Terna, con comunicazione del 14 luglio 2021, ha fornito informazioni richieste dalla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità e ha aggiornato la tabella delle capacità di partenza proposte nella suddetta nota tecnica;
- l'applicazione del criterio 70% comporta che, in specifiche condizioni, la capacità di trasporto calcolata tradizionalmente, facendo riferimento a vincoli di corrente o di tensione o di stabilità (di seguito: capacità di trasporto tecnica) su una sezione tra zone della rete, debba essere incrementata per rispettare il livello minimo di capacità disponibile per gli scambi interzonalmente definito al comma 16(8) del Regolamento (UE) 2019/943, determinando così una capacità di trasporto disponibile al mercato uguale o superiore alla capacità di trasporto tecnica (di seguito: capacità di trasporto incrementata);

CONSIDERATO CHE, RIGUARDO L'ANALISI DELLE CAPACITÀ OBIETTIVO:

- l'Autorità, con la deliberazione 698/2018/R/EEL, ha previsto che Terna predisponesse la seconda edizione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo entro il 30 settembre 2020, fornendo una chiara esplicitazione delle scelte adottate da Terna relativamente a sezioni e confini ritenuti significativi, alle categorie di beneficio, agli anni studio e agli scenari presi a riferimento e specificando ulteriori elementi minimi del rapporto e del processo di preparazione e consultazione;
- l'Autorità, con la deliberazione 436/2020/R/EEL, ha aggiornato la scadenza per la predisposizione della seconda edizione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo al 31 gennaio 2021;
- Terna ha sottoposto a consultazione pubblica, dal 7 agosto 2020 al 4 settembre 2020, la metodologia di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo, aggiornata, rispetto alla prima edizione, anche per tenere conto delle osservazioni espresse nei due rapporti di verifica esterna indipendenti relativi al rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo 2018;
- Terna ha sottoposto a consultazione pubblica, dal 3 novembre 2020 al 24 novembre 2020, lo schema di rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo;
- Terna ha organizzato due seminari funzionali a discutere la metodologia proposta (il 31 agosto 2020) e gli esiti delle analisi condotte (l'11 novembre 2020);
- Terna ha successivamente pubblicato la seconda edizione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo, contenente anche le valutazioni e le controdeduzioni ai commenti ricevuti in sede di consultazione, ai sensi del punto 9 della deliberazione 698/2018/R/EEL.

CONSIDERATO CHE, RIGUARDO GLI APPROFONDIMENTI ISTRUTTORI:

- Terna, con la comunicazione del 14 luglio 2021, ha fornito informazioni richieste dalla Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità, funzionali all'aggiornamento della definizione dei parametri del meccanismo incentivante e ha trasmesso;
- con la comunicazione dell'1 ottobre 2021, il direttore della Direzione Infrastrutture Energia e *Unbundling* dell'Autorità ha trasmesso a Terna S.p.A. le risultanze istruttorie relative alla determinazione dei parametri e degli obiettivi del meccanismo incentivante la realizzazione di capacità di trasporto interzonale;
- la comunicazione suddetta ha indicato, tra l'altro, che:
 - a) la comunicazione degli indicatori di capacità di trasporto effettiva dovrà esplicitare l'impatto dell'applicazione del criterio 70%;
 - b) l'approccio deve essere basato su indicatori di capacità di trasporto caratterizzati da costanza (o quantomeno possibilità di essere approssimate come costanti nel corso del periodo dell'anno in esame, ai fini di comunicazioni indicative del loro valore agli operatori di mercato

interessati e ai fini degli studi di pianificazione) e persistenza (limitate variazioni per effetto delle variazioni di assetti di carico e di generazione nel corso degli anni);

- Terna S.p.A. non ha chiesto di essere ascoltata in audizione finale avanti al Collegio dell’Autorità.

RITENUTO CHE:

- sia necessario, in applicazione del comma 45.2 dell’Allegato A alla deliberazione 567/2019/R/EEL e tenendo conto della nuova configurazione zonale, dell’edizione 2020 del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo, dell’impatto del criterio 70% e degli approfondimenti istruttori richiamati nelle premesse, procedere al riesame di specifici parametri del meccanismo incentivante la realizzazione di capacità di trasporto interzonale: confini, sezioni, capacità di trasporto di partenza, capacità di trasporto obiettivo;
- sia opportuno confermare la definizione dei confini attualmente vigente perché:
 - a) la sottosezione Italia-Slovenia continua a essere caratterizzata da incrementi attesi di capacità di trasporto molto più allineati ai valori relativi alle sottosezioni con Croazia, Montenegro e Grecia e differenti rispetto a quelli per le sottosezioni con Francia, Svizzera e Austria;
 - b) le possibili evoluzioni della capacità di trasporto con la Corsica e con Malta sarebbero comunque di capacità limitata e non sono state analizzate nell’ambito del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo;
 - c) il punto 5.6 dell’Allegato A alla deliberazione 21 maggio 2020, 176/2020/R/EEL dispone che il meccanismo incentivante per l’aumento della capacità di trasporto fino al livello di capacità obiettivo non sarà applicabile all’interconnessione Italia - Tunisia, dal momento che la realizzazione di questo progetto di interconnessione è strettamente legata alla attuazione dell’accordo intergovernativo tra Italia e Tunisia, e pertanto non risultano necessari incentivi ad eventuali ulteriori sviluppi, che tra l’altro richiederebbero, con tutta probabilità, analoghi accordi internazionali;
- sia opportuno allineare la definizione delle sezioni alla configurazione zonale vigente dall’1 gennaio 2021 e alle analisi condotte nel rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo;
- sia opportuno definire la capacità di trasporto di partenza:
 - a) con riferimento convenzionale alla data del 31 dicembre 2018, confermando quanto previsto nella deliberazione 436/2020/R/EEL;
 - b) con gli adattamenti necessari a tenere conto della nuova configurazione zonale vigente dall’1 gennaio 2021, anche alla luce della relativa comunicazione del 10 dicembre 2020; e
 - c) tenendo conto che, a differenza del 2018, il rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo e lo schema di piano di sviluppo non

prevedono più la dismissione del collegamento SA.CO.I. 2 entro l'orizzonte temporale del meccanismo incentivante, pertanto la capacità del SA.CO.I. 2 deve ora essere inclusa nella capacità di partenza tra zona Centro Nord e zona Sardegna;

- sia opportuno definire le capacità di trasporto obiettivo:
 - a) facendo riferimento ai risultati del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo edizione 2020, applicando la modalità di aggregazione dei confini prima descritta; e
 - b) tenendo inoltre conto che i flussi attesi sulle sezioni orientate da zona Centro Sud a zona Sud e da zona Sicilia a zona Calabria, sono simili o inferiori alla percentuale del 7% del tempo e pertanto, in coerenza con quanto precedentemente determinato con la deliberazione 698/2018/R/EEL, non risulta appropriato determinare una capacità di trasporto obiettivo in quelle due direzioni;
- sia necessario, in applicazione del punto 6 della deliberazione 698/2018/R/EEL, definire le valorizzazioni del beneficio annuo atteso B1 incremento del *socio-economic welfare* funzionali alla valorizzazione dei premi per ciascun confine e per ciascuna sezione;
- sia appropriato quantificare contestualmente le rendite di congestione degli anni 2016 e 2017 funzionali alla valorizzazione del premio ai sensi dei commi 44.3 e 44.4 dell'Allegato A alla deliberazione 567/2019/R/EEL, ai fini di trasparenza e di evitare potenziali incertezze applicative collegate alla variazione della configurazione zonale;
- sia necessario prevedere che le comunicazioni da parte di Terna all'Autorità sugli indicatori di capacità di trasporto effettiva esplicitino gli effetti puntuali dell'applicazione del criterio 70%, ai fini di assicurare coerenza di calcolo degli indicatori e sistematicità nel loro utilizzo ai fini del meccanismo di incentivazione della capacità di trasporto tecnica, anche a seguito delle modifiche legislative intervenute dopo l'introduzione del meccanismo incentivante con la deliberazione 129/2018/R/EEL

DELIBERA

1. di confermare, ai fini del meccanismo incentivante la realizzazione di capacità di trasporto di cui all'Articolo 44 della Regolazione *output-based* della trasmissione, i seguenti confini:
 - a) Italia - Nazioni a nord (aggregazione di Francia, Svizzera e Austria);
 - b) Italia - Nazioni a est (aggregazione dalla Slovenia alla Grecia);
2. di individuare, ai fini del suddetto meccanismo incentivante, le seguenti sezioni:
 - a) zona Nord - zona Centro Nord;
 - b) sezione aggiornata tra zona Centro Nord e zona Centro Sud;
 - c) zona Centro Sud - zona Sud;

- d) nuova sezione tra zona Centro Sud e zona Sicilia;
 - e) nuova sezione tra zona Sud e zona Calabria;
 - f) nuova sezione tra zona Calabria e zona Sicilia;
 - g) zona Centro Nord - zona Sardegna;
 - h) zona Sardegna - zona Centro Sud;
 - i) nuova sezione tra zona Sardegna e zona Sicilia;
3. di determinare, ai fini del suddetto meccanismo incentivante, le seguenti capacità di trasporto di partenza riferite alla situazione “*winter peak*”:
- a) Italia - Nazioni a nord, in importazione: 7705 MW;
 - b) Italia - Nazioni a est, in importazione: 1230 MW;
 - c) zona Nord - zona Centro Nord: 3900 MW;
 - d) zona Centro Nord - zona Nord: 1500 MW;
 - e) zona Centro Nord - zona Centro Sud (sezione aggiornata): 1400 MW;
 - f) zona Centro Sud - zona Centro Nord (sezione aggiornata): 2400 MW;
 - g) zona Centro Sud - zona Sud: 2000 MW;
 - h) zona Sud - zona Centro Sud: 4600 MW;
 - i) zona Centro Sud - zona Sicilia: 0 MW;
 - j) zona Sicilia - zona Centro Sud: 0 MW;
 - k) zona Sud - zona Calabria: 1100 MW;
 - l) zona Calabria - zona Sud: 2350 MW;
 - m) zona Calabria - zona Sicilia: 1100 MW;
 - n) zona Sicilia - zona Calabria: 1200 MW;
 - o) zona Centro Nord - zona Sardegna: 300 MW;
 - p) zona Sardegna - zona Centro Nord: 300 MW;
 - q) zona Sardegna - zona Centro Sud: 900 MW;
 - r) zona Centro Sud - zona Sardegna: 720 MW;
 - s) zona Sardegna - zona Sicilia: 0 MW;
 - t) zona Sicilia - zona Sardegna: 0 MW;
4. di determinare, ai fini del suddetto meccanismo incentivante, le seguenti capacità di trasporto obiettivo riferite alla situazione “*winter peak*”:
- a) Italia - Nazioni a nord, in importazione: 10505 MW;
 - b) Italia - Nazioni a est, in importazione: 1380 MW;
 - c) zona Nord - zona Centro Nord: 4300 MW;
 - d) zona Centro Nord - zona Nord: 1900 MW;
 - e) zona Centro Nord - zona Centro Sud (sezione aggiornata): 1800 MW;
 - f) zona Centro Sud - zona Centro Nord (sezione aggiornata): 2800 MW;
 - g) zona Centro Sud - zona Sud: non applicabile (flussi attesi scarsamente significativi);
 - h) zona Sud - zona Centro Sud: 5550 MW;
 - i) zona Centro Sud - zona Sicilia: 700 MW;
 - j) zona Sicilia - zona Centro Sud: 700 MW;
 - k) zona Sud - zona Calabria: non applicabile (ulteriore capacità di trasporto non necessaria);

- l) zona Calabria - zona Sud: non applicabile (ulteriore capacità di trasporto non necessaria);
 - m) zona Calabria - zona Sicilia: 1750 MW;
 - n) zona Sicilia - zona Calabria: non applicabile (flussi attesi scarsamente significativi);
 - o) zona Centro Nord - zona Sardegna: 1000 MW;
 - p) zona Sardegna - zona Centro Nord: 1000 MW;
 - q) zona Sardegna - zona Centro Sud: non applicabile (ulteriore capacità di trasporto non necessaria);
 - r) zona Centro Sud - zona Sardegna: non applicabile (ulteriore capacità di trasporto non necessaria);
 - s) zona Sardegna - zona Sicilia: 800 MW;
 - t) zona Sicilia - zona Sardegna: 800 MW;
5. di inserire il seguente comma 44.13 e le seguenti Tabelle 11 e 12 nell'Allegato A alla deliberazione 27 dicembre 2019, 567/2019/R/EEL:
- a) "44.13 Le rendite di congestione su ciascun confine e su ciascuna sezione per gli anni 2016 e 2017, di cui ai precedenti commi 44.3 e 44.4, sono riportate nella Tabella 11 del presente Allegato A. Il beneficio annuale B1 per ciascun confine e per ciascuna sezione, di cui ai precedenti commi 44.3 e 44.4, è riportato nella Tabella 12 del presente Allegato A";

Tabella 11 - Rendite di congestione 2016 e 2017 per confine/sezione e per direzione (commi 44.3 e 44.4)

| Sezione | Rendita 2016 (milioni di euro/anno) | Rendita 2017 (milioni di euro/anno) |
|-------------------------------------|--|--|
| Italia - Nazioni a nord (import) | 145,85 (Austria 16,01) (Francia 86,61) (Svizzera 43,23) | 159,39 (Austria 17,54) (Francia 83,36) (Svizzera 58,49) |
| Italia - Nazioni a est | Non applicabile | Non applicabile |
| Nord - Centro Nord | 40,55 | 9,84 |
| Centro Nord - Nord | 17,51 | 8,47 |
| Centro Nord - Centro Sud | 1,88 | 1,31 |
| Centro Sud - Centro Nord | 24,18 | 50,83 |
| Centro Sud - Sud | Non applicabile | Non applicabile |
| Sud - Centro Sud | 32,80 | 55,91 |
| Centro Sud - Sicilia | 0,00 | 0,00 |
| Sicilia - Centro Sud | 0,00 | 0,00 |
| Sud - Calabria/Rossano | Non applicabile | Non applicabile |
| Calabria/Rossano - Sud | Non applicabile | Non applicabile |
| Calabria/Rossano - Sicilia | 19,59 | 89,39 |
| Sicilia - Calabria/Rossano | Non applicabile | Non applicabile |
| Centro Nord - Sardegna | 0,10 | 0,26 |

| | | |
|------------------------|-----------------|-----------------|
| Sardegna - Centro Nord | 2,72 | 5,14 |
| Sardegna - Centro Sud | Non applicabile | Non applicabile |
| Centro Sud - Sardegna | Non applicabile | Non applicabile |
| Sardegna - Sicilia | 0,00 | 0,00 |
| Sicilia - Sardegna | 0,00 | 0,00 |

Tabella 12 - Coefficienti di valorizzazione del beneficio B1 (commi 44.3 e 44.4)

| Sezione | Coefficiente B1 nel caso di raggiungimento dell'intera capacità obiettivo (milioni di euro/anno) |
|----------------------------|---|
| Italia - Nazioni a nord | 60,67 |
| Italia - Nazioni a est | Non applicabile (capacità obiettivo già raggiunta) |
| Nord - Centro Nord | 6,75 |
| Centro Sud - Centro Nord | 11,00 |
| Sud - Centro Sud | 20,78 |
| Centro Sud - Sicilia | 21,00 |
| Sud - Calabria/Rossano | Non applicabile (capacità obiettivo non applicabile) |
| Calabria/Rossano - Sicilia | 7,72 |
| Centro Nord - Sardegna | 48,56 |
| Sardegna - Centro Sud | Non applicabile (capacità obiettivo non applicabile) |
| Sardegna - Sicilia | 0,00 |

6. di prevedere che le comunicazioni da parte di Terna all'Autorità sugli indicatori di capacità di trasporto effettiva esplicitino gli effetti puntuali dell'applicazione del criterio 70%, fornendo in particolare, per ciascuna sezione e per ciascuna direzione, capacità di trasporto tecnica e capacità di trasporto incrementata per ciascuna ora dell'anno e per ciascuna delle quattro situazioni di riferimento *winter peak*, *winter off-peak*, *summer peak*, *summer off-peak*;
7. di pubblicare il presente provvedimento e l'Allegato A alla deliberazione 27 dicembre 2019, 567/2019/R/EEL, come aggiornato dal presente provvedimento, sul sito internet dell'Autorità www.arera.it.

26 ottobre 2021

IL PRESIDENTE
Stefano Besseghini