



**DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE
335/2020/R/EEL**

**MISURE STRAORDINARIE IN MATERIA DI REGOLAZIONE
INFRASTRUTTURALE DEL SERVIZIO DI TRASMISSIONE
DELL'ENERGIA ELETTRICA IN RELAZIONE ALL'EMERGENZA
EPIDEMIOLOGICA COVID-19**

Documento per la consultazione
Mercato di incidenza: energia elettrica

15 settembre 2020

Premessa

Il presente documento per la consultazione illustra gli orientamenti dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) relativamente all'introduzione di modifiche straordinarie in relazione ai meccanismi incentivanti in tema della regolazione infrastrutturale del servizio di trasmissione dell'energia elettrica, definiti dalle deliberazioni 23 dicembre 2015, 654/2015/R/EEL, e 27 dicembre 2019, 567/2019/R/EEL. In particolare, il documento propone di aggiornare alcune scadenze dei meccanismi incentivanti al fine di neutralizzare, per quanto possibile, gli effetti dell'emergenza epidemiologica COVID-19 e delle relative misure di contenimento.

*I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni e proposte in forma scritta, compilando l'apposito modulo interattivo disponibile sul sito internet dell'Autorità entro il **9 ottobre 2020**.*

Le osservazioni e le proposte pervenute saranno pubblicate sul sito internet dell'Autorità. Pertanto, qualora i partecipanti alla consultazione intendano salvaguardare la riservatezza di dati e informazioni, motiveranno tale richiesta contestualmente a quanto inviato in esito al presente documento, evidenziando in apposite appendici le parti che si intendono sottrarre alla pubblicazione. In tale caso i soggetti interessati dovranno inviare su supporto informatico anche la versione priva delle parti riservate, destinata alla pubblicazione.

**Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Corso di Porta Vittoria, 27 - 20122 Milano**

PEC: protocollo@pec.arera.it
sito internet: www.arera.it

INDICE

1. Oggetto e ambito della consultazione	4
2. Meccanismi premianti la realizzazione di capacità di trasporto e l'efficienza dei relativi costi.....	6
3. Meccanismi incentivanti del semiperiodo 2016-2019	8

1. Oggetto e ambito della consultazione

- 1.1 Con la deliberazione 567/2019/R/EEL, l’Autorità ha definito meccanismi incentivanti di natura *output-based* per il servizio di trasmissione dell’energia elettrica che premiano la realizzazione di capacità di trasporto e l’efficienza dei relativi costi sostenuti da Terna. Inoltre, con la deliberazione 654/2015/R/EEL, l’Autorità aveva definito un meccanismo transitorio di incentivazione *input-based* per il semiperiodo regolatorio 2016-19 che comporta alcuni effetti anche per i primi sei mesi del 2020.
- 1.2 L’emergenza epidemiologica COVID-19 del 2020 e le misure di contenimento disposte dai diversi decreti ad essa conseguenti (nel seguito, in breve: emergenza COVID-19), secondo quanto segnalato da Terna, hanno avuto l’effetto di ritardare la pianificazione e/o la realizzazione ed il completamento di investimenti destinati allo sviluppo, al rinnovo e alla manutenzione programmata delle reti.
- 1.3 Tali ritardi dovuti all’emergenza COVID-19 potrebbero determinare effetti economici penalizzanti per Terna, per motivi esogeni al perimetro di controllabilità da parte del gestore del sistema di trasmissione.
- 1.4 L’Autorità ha già proposto o già implementato interventi di sterilizzazione degli effetti economici determinati dall’emergenza COVID-19 e altri aggiustamenti della regolazione *output-based* per altre attività nel settore elettrico, in particolare mediante:
 - a) la deliberazione 12 marzo 2020, 59/2020/R/COM, riguardante il differimento dei termini previsti dalla regolazione per i servizi ambientali ed energetici e prime disposizioni in materia di qualità alla luce dell’emergenza COVID-19;
 - b) la deliberazione 11 giugno 2020, 213/2020/R/EEL, riguardante modifiche transitorie, in seguito all’emergenza COVID-19, di alcune disposizioni delle direttive per i sistemi di *smart metering* di seconda generazione (2G) per la misura dell’energia elettrica in bassa tensione;
 - c) un ulteriore provvedimento, che sarà adottato in esito alla consultazione avviata con il documento 4 agosto 2020, 313/2020/R/EEL, riguardante misure straordinarie in materia di regolazione *output-based* dei servizi di distribuzione dell’energia elettrica e del gas in relazione all’emergenza COVID-19.
- 1.5 Tali misure e proposte, in linea con quanto già indicato nei comunicati dell’Autorità 11 marzo 2020 e 26 marzo 2020, hanno principalmente lo scopo di evitare conseguenze economicamente penalizzanti per gli operatori che abbiano gestito il servizio secondo principi di responsabilità e sicurezza, dando priorità alle attività essenziali.
- 1.6 In particolare, l’emergenza epidemiologica e le misure di contenimento ad essa conseguenti hanno avuto l’effetto di ritardare la realizzazione ed il completamento di investimenti destinati allo sviluppo, al rinnovo e alla manutenzione programmata delle reti.
- 1.7 Già nelle prime settimane di emergenza, Terna ha comunicato all’Autorità di aver provveduto a sospendere le attività dei cantieri non essenziali a garantire la continuità del servizio elettrico.

- 1.8 Sebbene l'attività di costruzione delle opere di pubblica utilità per l'energia elettrica rientri nelle attività consentite dai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8, 11 e 22 marzo 2020 recanti disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, Terna - anche a seguito delle comunicazioni di numerose imprese appaltatrici circa l'impossibilità di poter rispettare le disposizioni relative allo spostamento e alla sicurezza dei lavoratori (es. dotazione dei dispositivi di protezione individuali, rispetto della distanza di sicurezza) e di poter garantire servizi e logistica adeguata agli stessi (es. ristorazione, pernottamento, trasporto) - ha ritenuto di dover sospendere i lavori in alcuni cantieri non strettamente necessari allo svolgimento del servizio di trasmissione per urgenza o indifferibilità.
- 1.9 Nelle audizioni periodiche, svoltesi il 22 e 23 luglio 2020, Terna ha sottolineato, fra altri aspetti, che *“l'emergenza COVID-19 ha costituito effettivamente una situazione di eccezionalità, di cui tenere conto con riferimento alla valutazione del rispetto di milestone temporali relative a schemi di incentivo”*.
- 1.10 Il presente documento discute perciò alcune misure in materia di aggiornamento della regolazione infrastrutturale della trasmissione elettrica, al fine di neutralizzare, per quanto possibile, gli effetti penalizzanti dell'emergenza COVID-19.

Struttura del documento

- 1.11 Nei successivi capitoli vengono presentati sinteticamente gli orientamenti dell'Autorità e vengono proposti alcuni spunti per la consultazione sui temi sopra descritti. In particolare, in relazione agli impatti dell'emergenza COVID-19:
- a) il capitolo 2 discute misure di aggiustamento dei meccanismi premianti la realizzazione di capacità di trasporto e l'efficienza dei relativi costi;
 - b) il capitolo 3 discute misure di aggiustamento di altri meccanismi incentivanti definiti dalla regolazione del servizio di trasmissione dell'energia elettrica per il periodo 2016-2019.

2. Meccanismi premianti la realizzazione di capacità di trasporto e l'efficienza dei relativi costi

- 2.1 Per quanto riguarda la regolazione *output-based* del servizio di trasmissione dell'energia elettrica, l'Autorità intende considerare possibili interventi riguardo:
- a) i premi per la realizzazione di capacità aggiuntiva di trasporto fino a valori di capacità obiettivo (articolo 44 dell'allegato alla deliberazione 567/2019/R/EEL, di seguito: TIQ.TRA);
 - b) i premi per la promozione dell'efficienza dei costi di investimento (articolo 46 del TIQ.TRA).
- 2.2 Il primo meccanismo incentiva la realizzazione di capacità di interconnessione e di capacità di trasporto tra le zone italiane.
- 2.3 Il secondo meccanismo prevede un premio aggiuntivo nel caso in cui la realizzazione delle suddette capacità sia caratterizzata da un costo di investimento inferiore rispetto ai costi di riferimento definiti dall'Autorità.
- 2.4 Per quanto riguarda i tempi di realizzazione degli interventi, entrambi i meccanismi sono caratterizzati esclusivamente da una *milestone* finale (il 31 dicembre 2023), senza *milestone* temporali intermedie.
- 2.5 Perciò, nella maggior parte dei casi (ad esempio, tutti gli interventi il cui completamento è previsto entro il 2022), a parità di condizioni e nell'ipotesi di una corretta previsione da parte di Terna, eventuali ritardi di alcuni mesi correlati all'emergenza COVID-19 non avrebbero effetti negativi per Terna.
- 2.6 L'unica circostanza da valutare sarebbe quella di interventi già previsti, prima dell'inizio dell'emergenza COVID-19, con completamento nella fase finale del 2023.
- 2.7 Tali interventi, per effetto dei ritardi collegati all'emergenza COVID-19, potrebbero invece essere completati dopo il 31 dicembre 2023. In tale caso, Terna non riceverebbe alcun incentivo.
- 2.8 Sembra ragionevole diversificare il caso di eventuali interventi già in fase di realizzazione nel primo semestre 2020 rispetto a interventi in fase di pianificazione o di autorizzazione o di progettazione esecutiva post-autorizzazione.
- 2.9 Nel caso di interventi in fase di realizzazione, le criticità della prima fase di emergenza, il "fermo cantiere" e lo "sblocco cantiere" possono aver comportato ritardi anche superiori rispetto al mero periodo di chiusura del cantiere¹.
- 2.10 Nel caso di interventi in fase di pianificazione, autorizzazione, progettazione esecutiva, l'emergenza COVID-19 può avere avuto impatti differenziati. Il caso potenzialmente più critico potrebbe essere quello di fase autorizzativa in corso, in cui le attività di altri soggetti (diversi da Terna e dalle ditte appaltatrici) può avere sofferto

¹ Terna ha indicato che tutti i cantieri per attività non indifferibili e urgenti erano sospesi al 13 marzo 2020. Le attività sono riprese nel corso del mese di maggio. Fino a inizio giugno erano presenti misure restrittive, quali il divieto di mobilità tra regioni, che possono avere comportato difficoltà operative in particolare per il trasferimento del personale su specifici cantieri.

di impatti e ritardi COVID-19, che si sono poi riflessi in ritardi delle attività di Terna, anche ulteriori rispetto a quelli determinatisi per Terna stessa (e i suoi fornitori).

- 2.11 Come esempio, si può pensare a incontri di presentazione e di consultazione sul territorio funzionali all'autorizzazione di uno specifico progetto di trasmissione. Tali attività possono avere avuto un rallentamento di durata ben superiore a quanto prima indicata per effetti di "chiusura cantiere", a causa dell'inopportunità o impossibilità di convocare una riunione.²
- 2.12 Per questi motivi, visto anche il limitato numero di interventi di sviluppo che impatteranno sulla capacità interzonale e sulla capacità di interconnessione, in caso di interesse motivato da parte di Terna, l'Autorità potrebbe prevedere un meccanismo basato su un'istanza da parte di Terna (da attivarsi entro la fine del 2021) che individui la pianificazione temporale di riferimento (in assenza di emergenza COVID-19) e il ritardo direttamente e specificamente associabile all'emergenza COVID-19 e/o alle misure ad essa correlate. In caso di istanza, potrebbe essere considerata una estensione temporale massima a 4-6 mesi a fronte di specifiche motivazioni.
- 2.13 Per quanto riguarda i costi, allo stato delle informazioni attualmente disponibili, il potenziale aumento dei costi degli interventi di sviluppo a causa delle misure di contrasto all'emergenza epidemiologica dovrebbe risultare di entità estremamente limitata rispetto al complesso dei costi di investimento, e quindi avere un effetto sostanzialmente trascurabile sulla determinazione dei premi. Considerando anche che Terna non ha fatto esplicito riferimento a impatti sui costi di investimento (mentre ha indicato un effetto dei costi operativi), l'Autorità non prevede al momento ulteriori modifiche del meccanismo incentivante.

Rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo

- 2.14 Il meccanismo *output-based* di incentivazione alla realizzazione di capacità di trasporto fino ai livelli obiettivo è basato su parametri che sono stati definiti dall'Autorità a valle della predisposizione da parte di Terna di un rapporto di identificazione della capacità di trasporto obiettivo.
- 2.15 La deliberazione 20 dicembre 2018, 698/2018/R/EEL ha previsto che Terna predisponga la seconda edizione del rapporto di identificazione delle capacità obiettivo entro il 30 settembre 2020, a valle delle consultazioni dei soggetti interessati sulla metodologia di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo e sullo schema di rapporto.
- 2.16 La consultazione del rapporto metodologico è stata conclusa il 4 settembre scorso e, a valle delle analisi delle osservazioni ricevute, Terna provvederà a porre in consultazione lo schema di rapporto.
- 2.17 Le attività di Terna in tema di capacità obiettivo 2020 sono state ritardate dalla ritardata disponibilità dei dati di scenario dei *Ten Year Network Development Plan* (TYNDP) europei che, per i motivi di coerenza tra scenari nazionali e scenari europei disposti dal comma 4.2 dell'Allegato A alla deliberazione 4 novembre 2016, 627/2016/R/EEL,

² Ad esempio, in Lombardia già dal 23 febbraio erano state vietate tutte le riunioni in luoghi pubblici e privati.

sono funzionali alla definizione dei dati di scenario per il rapporto di identificazione delle capacità obiettivo.

- 2.18 I dati di scenario dei TYNDP, benché dovessero inizialmente essere disponibili a settembre 2019 (come da *work-programme* di ENTSO-E), sono in effetti stati pubblicati solo a fine giugno 2020. Tale ritardo peraltro è in parte correlato a impatti dell'emergenza epidemiologica sulle attività di ENTSO-E e ENTSG di preparazione degli scenari TYNDP.
- 2.19 A causa di tali effetti, di fatto esogeni e non controllabili da Terna, l'Autorità intende posticipare la scadenza del 30 settembre 2020, disposta dalla deliberazione 20 dicembre 2018, 698/2018/R/EEL per la predisposizione della seconda edizione del rapporto di identificazione delle capacità obiettivo.
- 2.20 La proposta di una nuova scadenza deve tenere anche conto della modifica intervenuta con l'adozione del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (articolo 60, comma 3), convertito in legge con legge 11 settembre 2020, n. 120, secondo cui Terna S.p.A. predispone ogni due anni, entro il 31 gennaio, il Piano decennale di sviluppo della rete di trasmissione nazionale.
- 2.21 A una prima lettura dell'Autorità, tale modifica di "biennializzazione" del Piano di Sviluppo comporta che, essendo stato predisposto l'ultimo schema di Piano entro il 31 gennaio 2020, il prossimo schema di Piano sia da predisporre entro il 31 gennaio 2022.
- 2.22 In questo contesto, sembrerebbe quindi appropriato che il rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo sia finalizzato entro una nuova scadenza da fissare al 31 gennaio 2021.

Spunti per la consultazione

- S1.** Osservazioni in merito alla possibile estensione temporale della scadenza del 31 dicembre 2023 per i meccanismi incentivanti la realizzazione di capacità di trasporto e l'efficienza dei costi di investimento, sulla base di specifiche istanze di Terna, in considerazione degli impatti dell'emergenza COVID-19 su specifici progetti.
- S2.** Osservazioni in merito alla posticipazione al 31 gennaio 2021 della scadenza per la preparazione del rapporto di identificazione delle capacità di trasporto obiettivo e alle interazioni con le attività di pianificazione della rete di trasmissione nazionale.

3. Meccanismi incentivanti del semiperiodo 2016-2019

- 3.1 Altri meccanismi incentivanti erano stati definiti per il semiperiodo 2016-2019 nell'Allegato A alla deliberazione 654/2015/R/EEL:
- a) un meccanismo transitorio di incentivazione *input-based* (articolo 20);
 - b) un meccanismo premiante l'efficienza dei costi di investimento (articolo 21).

- 3.2 Il primo meccanismo consiste in una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale investito per i costi di investimento sostenuti fino al limite massimo pari al costo stimato dell'opera (1% per 12 anni).
- 3.3 Il secondo meccanismo è un premio per l'efficienza di costo di investimento, pari al 20% della differenza tra costo stimato e costo consuntivato.
- 3.4 Entrambi i meccanismi si applicano a un paniere di opere di sviluppo definito dall'Autorità con la deliberazione 3 agosto 2017, 579/2017/R/EEL.
- 3.5 Il comma 20.7 dell'Allegato A alla deliberazione 654/2015/R/EEL dispone che Terna non abbia titolo alla maggiorazione della remunerazione per ciascun intervento o ciascuna opera di sviluppo la cui data di entrata in esercizio è successiva di oltre sei mesi alla data obiettivo definita dall'Autorità per quell'intervento o quell'opera di sviluppo.
- 3.6 Analogamente, il comma 21.4 del medesimo Allegato A prevede che Terna non abbia titolo al premio per l'efficienza per ciascun intervento o ciascuna opera di sviluppo la cui data di entrata in esercizio è successiva di oltre sei mesi alla data obiettivo definita dall'Autorità.
- 3.7 In particolare, numerose opere di sviluppo hanno data obiettivo a dicembre 2019:
- a) 21 opere O-NPR1, con un costo di investimento stimato totale di circa 222 milioni di euro;
 - b) 4 opere I-NPR1, con un costo di investimento stimato totale di circa 266 milioni di euro, di cui tre relative al collegamento HVDC Italia - Francia (per il quale Terna aveva già comunicato l'impossibilità di completamento entro giugno 2020, come riportato nelle premesse della deliberazione 27 dicembre 2019, 568/2019/R/EEL)³ e il cavo 220 kV Porta Volta - Porta Venezia⁴.
- 3.8 La data obiettivo a dicembre 2019 comporta che i sei mesi di franchigia successivi alla data obiettivo siano terminati il 30 giugno 2020. Interventi ancora in realizzazione a marzo 2020 possono quindi essere stati affetti da ritardi correlati all'emergenza COVID-19.
- 3.9 La maggiore parte delle 21 opere O-NPR1 era già entrata in esercizio prima dell'emergenza COVID-19⁵. Lo schema di Piano di Sviluppo 2020 indica però 5 di queste opere (il cui costo di investimento stimato complessivo è circa 70 milioni di euro) con entrata in esercizio prevista nel 2020.⁶
- 3.10 Qualora i ritardi COVID-19 abbiano comportato uno slittamento della data di entrata in esercizio da una data antecedente il 30 giugno 2020 a una data ad esso successiva, si determinerebbe un effetto penalizzante per Terna, che non potrebbe accedere agli

³ Tali opere sarebbero quindi comunque escluse dai meccanismi incentivanti definiti dagli articoli 20 e 21 dell'Allegato A alla deliberazione 654/2015/R/EEL.

⁴ Opera entrata in esercizio a dicembre 2019.

⁵ Informazioni di dettaglio sull'entrata in esercizio effettiva di ciascuna opera sono pubblicate in sede di Piano di Sviluppo, in particolare nella sezione "opere di sviluppo ultimate" del volume di avanzamento dei piani di sviluppo precedenti.

⁶ L'entrata in esercizio della stazione di Agnosine e relativi raccordi è invece prevista oltre il 2020 dal Piano di Sviluppo 2020.

incentivi (sia la maggiorazione della remunerazione, sia - quando applicabile - l'incentivo all'efficienza dei costi).

- 3.11 L'Autorità intende quindi valutare possibili approcci per neutralizzare i possibili effetti penalizzanti per Terna derivanti da ritardi causati direttamente o indirettamente dall'emergenza epidemiologica COVID-19 e dalle relative misure di contenimento. In particolare, considerando che per questo paniere di opere i cantieri erano avviati, l'Autorità potrebbe prevedere un approccio semplificato con l'estensione della franchigia per ulteriori 3 mesi.
- 3.12 Per quanto riguarda i costi degli interventi, valgono le stesse considerazioni riportate al precedente punto 2.13.

Spunti per la consultazione

- S3.** Osservazioni in merito alla possibile estensione temporale, per ulteriori 3 mesi, della franchigia di sei mesi oltre la data obiettivo definita dall'Autorità, ai fini dell'applicabilità dei due meccanismi incentivanti definiti dalla deliberazione 654/2015/R/EEL, in considerazione degli impatti dell'emergenza COVID-19.