

ID_VIP 3225

Spett.le

**Ministero dell' Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni

Ambientali

Divisione II – Sistemi di Valutazione

Ambientale

c/a Sig.ra Carmela Bilanzone

Via Cristoforo Colombo n. 44

00147 ROMA

PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Rosignano M.mo (LI) 18 Aprile 2017

**Oggetto: Revisione della Variante Progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015.
Verifica di Assoggettabilità alla Procedura VIA. Osservazioni relative ai seguenti documenti:**

- 1) Integrazioni Volontarie depositate il 22/03/2017**
- 2) CTR_NOF 7284 del 21/03/2017 rilasciato dalla Commissione Tecnica Regionale presso la
Direzione Regionale Toscana dei VV.FF.**

Precisazioni rispetto alle affermazioni del proponente, valutazione delle residue criticità non completamente chiarite dal CTR_NOF e conferma della richiesta di pronuncia di verdetto di assoggettabilità del progetto alla procedura di VIA ovvero di sospensione ed archiviazione del procedimento autorizzativo .

Premessa

In data 22/03/2017 la Soc. Edison ha presentato una “**Integrazione Volontaria**” alla “Revisione della Variante al Progetto Rosignano” attualmente in corso di esame da parte della CTVA del Min. Ambiente per la “Verifica della assoggettabilità alla procedura di VIA” in cui considera la possibilità di riprendere in esame la questione dello spostamento del serbatoio etilene dalla collocazione attuale, in località San Gaetano, ad un'altra collocazione all'interno dello stabilimento Solvay. Tale spostamento faceva già parte della versione precedente del progetto, di cui al decreto VIA 844/2010 ed era stata accantonata nella “revisione” ora sotto istruttoria principalmente per i costi ritenuti non sostenibili dal proponente.

Scopo del presente documento è prendere in esame l'inquadramento del progetto presentato dal proponente e le modalità ed il programma di lavori proposti per evidenziare contraddizioni e

criticità che lo rendono non accettabile senza un approfondimento dell'analisi in sede di procedura di VIA.

Quasi contemporaneamente, in data 21/03/2017, la Commissione Tecnica Regionale ha rilasciato il CTR_NOF 7284/2017 per la realizzazione del progetto di cui alla "Revisione" attualmente sotto esame. Il documento contiene **39 prescrizioni** ed un "**Addendum**" a cura della Capitaneria di Porto di Livorno. Detto CTR_NOF è precedente alla data di presentazione delle "integrazioni volontarie" di cui sopra e quindi non le prende in considerazione. In esso si possono però trovare analisi ed indicazioni che sono utili per una migliore valutazione delle criticità del progetto in generale e anche delle "Integrazioni Volontarie" di cui all'oggetto.

Ove, nel corso della trattazione, emergesse la **richiesta di ulteriori approfondimenti o documentazione aggiuntiva questa verrà evidenziata in blu.**

1) Le criticità rispetto alla Strategia Energetica Nazionale ed il contrasto con le linee-guida europee

Per quanto riguarda il **Quadro Programmatico Nazionale** l'apparente sintonia del progetto proposto con le linee guida della Strategia Energetica Nazionale deve essere approfondita e riesaminata alla luce delle situazioni di fatto e di alcune considerazioni che il proponente omette o evita di presentare.

In Italia sono al momento operativi tre impianti di rigassificazione : Panigaglia (La Spezia) , Rovigo e OLT Livorno. Di questi OLT Livorno si trova in difficoltà in quanto non riesce a trovare quote di mercato sufficienti (le notizie relative sono state ampiamente trattate dalla stampa locale e nazionale) Quindi c'è già una **eccedenza di capacità** rispetto alle esigenze del mercato i cui costi, tra l'altro, vengono scaricati sulle spalle del contribuente con escamotages quale quello di ricorrere alla riclassificazione del rigassificatore OLT Livorno in serbatoio di riserva per le operazioni di "peak saving". Per quanto riguarda OLT Livorno è noto che attualmente si regge grazie ai contributi statali.

L'erogazione di un contributo pari a **€ 80.378.834,72** per l'esercizio 2015 è riportata nella **Determinazione n. 7/2016 del 26 febbraio 2016 dell'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico** (Allegato 1).

Un ulteriore, consistente contributo era stato erogato l'anno precedente. Siamo in attesa di conoscere l'importo che verrà erogato per il 2016.

E' evidente che il terminale OLT Livorno ha necessità di trovare spazi di mercato adeguati alle sue potenzialità che al momento sono in gran parte inutilizzate e che **verrebbero ulteriormente penalizzate** nel caso della costruzione del rigassificatore di Rosignano.

La zona interessata è già servita da due impianti di rigassificazione OLT Livorno e Panigaglia (La Spezia), per il quale è previsto un incremento della capacità fino a 8 Mld di mc/anno, a poche decine di Km uno dall'altro: ne consegue che la posizione "**baricentrica**" rivendicata per il progetto Edison – Rosignano è **già fortemente presidiata.**

OLT Livorno ha anche attivato il "**Servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio**"

ai sensi del DM 25 febbraio 2016 art.1, che consente ai grandi utenti industriali di avere direttamente accesso al mercato libero del GNL al fine di ottenere prezzi più competitivi per il rifornimento di metano. (ved. <http://www.oltoffshore.it/commerciale/servizi-di-rigassificazione/servizi-di-rigassificazione-servizio-integrato/servizi-di-rigassificazione-anno-termico-stoccaggio-2016-2017>)

Vengono quindi a cadere le argomentazioni circa la necessità, per il sito industriale di Rosignano Solvay, di poter disporre di una propria struttura in grado di consentire l'accesso al mercato internazionale del GNL. Il GNL acquistato direttamente verrebbe scaricato presso lo stoccaggio di OLT Livorno e, dopo rigassificazione, immesso nella rete di distribuzione dei metanodotti, alla quale il sito di Rosignano Solvay è già collegato.

E' inoltre noto che sia OLT Livorno che Panigaglia (La Spezia) hanno in fase avanzata di studio diversi progetti per l'allargamento della loro attività a "**Servizi Small scale**", cioè alla fornitura di GNL a utenze medio- piccole mediante l'uso di bettoline e/o di autotreni per la distribuzione rispettivamente ad utenze del trasporto marittimo o terrestre .

Entrambi questi impianti stanno esaminando questi sviluppi proprio come rimedio alla ridotta operatività degli ultimi anni in conseguenza della contrazione dei consumi di metano: l'entrata in servizio di un altro impianto di rigassificazione che insistesse sulla stessa zona ne aumenterebbe le difficoltà a raggiungere una situazione soddisfacente e quindi a non gravare ulteriormente sull'erario pubblico.

Il richiamo ad un **criterio di equilibrio nella distribuzione degli impianti** sull'intero territorio nazionale può essere trovato anche in autorevoli documenti emessi in sede di Comunità Europea, come ad **esempio in LNG Network Identification, sigla LNG BC D3.7, edizione del 21/07/2014, pag. 40, e segg.** (disponibile sul sito lngbc.eu) dove si mette in evidenza il fatto che, mentre la parte centro – settentrionale dell'Italia potrebbe già essere servita dagli attuali terminali (La Spezia, Livorno e Rovigo) , **tutta la parte meridionale "sotto Roma" risulterebbe sguanita.**

La mancata considerazione della reale situazione dei consumi e dei rifornimenti di metano (liquido o gassoso), delle prospettive e delle ipotesi o piani di sviluppo degli impianti esistenti, degli oneri scaricati sull'erario, e quindi sui cittadini tutti, e dei criteri di una **equilibrata distribuzione** degli impianti costituiscono una evidente carenza del quadro delineato dal proponente che dovrà essere compiutamente affrontata nella **procedura di VIA** che si dimostra sempre più inevitabile, o definitivamente risolta attraverso l'emissione di un **decreto di archiviazione** dell'intero progetto.

2) Le criticità delle condotte criogeniche e gli equivoci della "liberazione" di San Gaetano

Con la presentazione delle "Integrazioni Volontarie" di cui all'oggetto il proponente, mediante lo spostamento del serbatoio etilene all'interno dello stabilimento ed il prolungamento delle relative condotte criogeniche, si pone l'obiettivo di soddisfare una fondamentale esigenza posta soprattutto dalle amministrazioni locali e regionali interessate: cioè arrivare a prefigurare una "**liberazione dell'area di san Gaetano dal rischio industriale**" in modo da renderla fruibile per quegli usi turistico – culturali che dette amministrazioni si prefiggono di sviluppare.

Un'analisi approfondita della situazione porta però ad individuare degli elementi di criticità che mettono fortemente in dubbio le prospettive auspiccate dal proponente.

a) le criticità già presenti nel progetto in esame

Gli scriventi avevano rilevato la contraddizione, non chiarita nell'istruttoria relativa alla precedente procedura di VIA di cui al decreto 844/2010, tra il fatto che le condotte criogeniche venissero fatte rientrare nel campo di applicazione del DL 334/99 e s.m.i. e quanto stabilito dallo stesso DL 334/99 che all'art.4 comma 1d stabilisce che **vengono esclusi esplicitamente i “trasferimenti in condotta esterni agli stabilimenti industriali”**.

(L'impostazione di cui all'art.4 comma 1d del DL 334/99 è stata mantenuta anche nelle versioni successive del decreto stesso ed in particolare nel DL 105/2015 art.2 comma 2d.)

Infatti, come risulta dalla relazione dell'Ing. Marotta e dal documento della Struttura Operativa Unica VIA della Bassa Val di Cecina, allegati alla delibera n. 49 del 18/04/2008 della giunta comunale di Rosignano M.mo, :

“L'area interessata dalle tubazioni di collegamento con lo stabilimento Solvay, secondo le previsioni del PRG vigente risulta inserita in zone a prevalente destinazione agricolo – forestale, di cui alcune di particolare pregio naturalistico nel parco fluviale del fiume Fine e in fasce di rispetto stradale e ferroviario”

(In effetti il tracciato interessa anche l'area archeologica di San Gaetano.)

Gli scriventi avevano fatto notare che, se le condotte criogeniche venivano fatte rientrare nell'ambito di applicazione del DL 334/99, allora **tutta** la zona attraversata dalle condotte viene assimilata ad uno Stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante e consegnata alla piena ed esclusiva disponibilità e responsabilità del “Gestore” cioè della Edison.

In queste condizioni verrebbero a cadere tutti i presupposti di un possibile recupero della vocazione turistica e della salvaguardia della fruizione culturale delle zone archeologiche e naturalistiche interessate.

Ora il documento **CTR_NOF 7150 del 20/03/2017** riconosce la fondatezza del punto di vista degli scriventi, infatti alla prescrizione n.32 recita:

32. Ai fini di una migliore definizione dell'area dello stabilimento, nel RdS definitivo occorrerà tracciare l'intero perimetro industriale comprendendo le condotte e il pontile fino all'interfaccia con la nave. In particolare, al fine di individuare come un “unicum” il sistema attracco nave – tubazioni – deposito, occorrerà rappresentare sulla planimetria anche le aree che saranno oggetto di recinzioni, le aree pubbliche, quelle private, quelle sulle quali sono insediati fabbricati, le strade, le attività commerciali, le zone urbanizzate e non, le aree agricole, etc. interessate e/o contigue al tracciato delle tubazioni. Occorrerà infine individuare i soggetti giuridici operanti, o comunque interessati alla attività, sul perimetro industriale comprendente pontile, tubazione, impianti e utilities, nonché specificare le modalità di gestione delle interazioni tra i suddetti soggetti sia durante la normale attività che in emergenza (Cfr. punto 51 par. 8).

Ciò identifica come un **“unicum”** tutta l'area interessata dal **sistema attracco nave- pontile – tubazioni – deposito** che verrebbe così a trovarsi all'interno del **“perimetro industriale”** assoggettato al DL 105/2015. Ciò evidentemente comporta una **“estensione” del rischio industriale a tutta l'area interessata senza soluzione di continuità** comprendendo al suo interno anche strade e ferrovia. Si prefigura così una **“variazione di destinazione d'uso”** dei terreni interessati in quanto rientranti all'interno del **“perimetro industriale”**.

Peraltro, dall'esame dello stesso documento **CTR_NOF 7150 del 20/03/2017** si evince che non sono completamente chiariti importanti dettagli tecnico - costruttivi delle condotte stesse.

Ad es. la **prescrizione n. 15** riporta il fatto che non sono ancora stati definiti né i materiali di costruzione delle tubazioni criogeniche a doppio tubo né i sistemi di isolamento e controllo della relativa intercapedine, e, in particolare, nel caso in cui si scegliesse di applicare la tecnica del vuoto, non sono stati definiti i sistemi di pompaggio e convogliamento degli spurghi.

Tali carenze indicano che **non è di fatto possibile, allo stato dei fatti prefigurare con chiarezza l'assetto finale** della zona interessata così come verrà definita anche sulla base della **Prescrizione n. 33** qui riportata:

33. Nel RdS definitivo dovranno essere dettagliate le misure di salvaguardia previste nell'area delle tubazioni (cartellonistica, recinzioni ecc.). In particolare dovrà essere previsto un idoneo sistema di limitazione dell'accesso in corrispondenza delle valvole di intercettazione prima e dopo l'attraversamento ferroviario (Cfr. punto 52 par. 8).

Il rinvio al RdS definitivo delle precisazioni di cui alle prescrizioni 15,32 e 33 **non consente** una sufficiente valutazione degli impatti e delle limitazioni cui sarebbe assoggettata l'area interessata dalle condotte criogeniche.

Si richiede che il proponente fornisca i dettagli e le specifiche tecnico – costruttive di cui alle prescrizioni 15, 32 e 33 .

Data la loro evidente rilevanza ai fini della valutazione degli impatti ambientali si richiede che costituiscano uno dei punti qualificanti per l'emissione del decreto di Assoggettabilità alla procedura di VIA.

Assume cioè particolare urgenza e viene ulteriormente giustificata la richiesta di cui all'osservazione DVA-2016-0021180 del 22/08/2016 che riportiamo integralmente:

ai fini di una corretta valutazione delle problematiche di sicurezza e delle possibili interferenze con la fruizione turistico – culturale del territorio interessato dalle condotte criogeniche, si richiede:

- a) che venga predisposta una mappa con il tracciato delle tubazioni criogeniche e l'indicazione delle "zone di esclusione"***
- b) che in questa mappa vengano evidenziate:***
 - le strutture residenziali più vicine (Villaggio Pontile e Villaggio Fanfani)***
 - Il Cimitero di Vada***
 - L'area archeologica di S. Gaetano***
 - Le aree usualmente adibite a parcheggio per l'accesso al mare di turisti e villeggianti in zona S.Gaetano, Galafone e Il Diaccio, nonché lungo la Via di Pietrabanca***
 - Le strutture e gli esercizi che svolgono attività collegate al turismo e alla balneazione (stabilimenti balneari, Circoli Nautici, Punti Azzurri, ristoranti ecc) operativi nella zona Pietrabanca – Spiagge bianche***
 - Gli esercizi (campeggi, ristoranti), ubicati sul lato est di Via di Pietrabanca la cui attività è stata interrotta a causa della presenza del serbatoio etilene e che potrebbero essere riattivati se il serbatoio venisse spostato***
- c) che venga fatta una valutazione del numero di persone che frequentano le spiagge e le strutture turistiche interessate e dei picchi che si registrano nel periodo estivo***
- d) che venga fatta una valutazione del numero di autoveicoli che vengono ospitati dalle aree di parcheggio interessate e che circolano nella zona***

- e) *che venga redatto un documento di intenti che esponga i criteri di riorganizzazione degli accessi da parte del pubblico alla zona interessata e la predisposizione degli eventuali Piani di Emergenza in base al dettato del DL 105/2015*

- b) le “Integrazioni Volontarie”

Nello scenario prospettato dalle “Integrazioni Volontarie” tutte le problematiche vengono ulteriormente aggravate per il fatto che, oltre alle tubazioni criogeniche per il GNL, sarebbero presenti anche le tubazioni criogeniche dell’etilene in tutto il tratto tra il pontile e lo stabilimento (compresi gli attraversamenti di strade e ferrovia Livorno –Roma).

Una prima considerazione riguarda l’estensione dell’applicazione delle prescrizioni 15, 32 e 33 del **CTR_NOF 7150 del 20/03/2017** che dovranno, con apposita procedura, essere estese anche alle condotte criogeniche dell’etilene.

Si richiede che la CTVA, con l’eventuale concorso della CTR prenda in esame la tematica del prolungamento delle condotte criogeniche dell’etilene richiedendo al proponente gli aggiornamenti tecnico – progettuali ritenuti necessari.

Una seconda osservazione riguarda le modalità e la tempistica di realizzazione **dell’intero progetto** di spostamento del serbatoio etilene e dell’allungamento delle relative condotte criogeniche così come prospettato dal proponente che, a pag 8 del documento di cui all’oggetto afferma che: *“la delocalizzazione del terminale di etilene... potrà essere realizzata come progetto connesso, anche se separato e conseguente alla realizzazione del progetto del terminale di rigassificazione GNL..”*

e più avanti:

“le modalità esecutive...(avranno)...tempistiche diverse da quelle previste per l’indizione della gara per la selezione dell’infrastruttura strategica”

La conclusione del proponente è che:

“ la delocalizzazione del terminale di etilene avverrà in una fase successiva rispetto alla costruzione del terminale di GNL”

Si rileva che:

- **non c’è nessuna certezza circa i tempi di realizzazione**
- **non viene definita una sequenza organizzata dei lavori e non vengono stabilite priorità e compatibilità nell’organizzazione dei lavori stessi**
- **di fatto la realizzazione dello spostamento del terminale di etilene andrebbe ad impattare, con modalità al momento non definite e non prevedibili, con i lavori di costruzione del terminale di GNL. Non viene nemmeno escluso che ci possano essere fasi di cantiere relative allo spostamento del terminale di etilene che possano sovrapporsi a fasi critiche della costruzione, della fase di collaudo, della messa in esercizio o addirittura della piena funzionalità del terminale di GNL.**
- **In queste condizioni il progetto prospettato dalle “Integrazioni Volontarie” viene a configurarsi come un progetto separato ed aggiuntivo che andrebbe ad interessare un’area già caratterizzata da impianti e strutture “a rischio di incidente rilevante”**

Si richiede:

- **Che, anche con il concorso della CTR, vengano richieste al proponente le integrazioni tecnico – costruttive necessarie ad una piena caratterizzazione del progetto anche riguardo alle sue modalità e tempi di realizzazione**
- **Che per il progetto delineato nelle “Integrazioni Volontarie” di cui all’oggetto venga aperta una separata “Procedura di Valutazione di Impatto ambientale” secondo la normativa vigente.**

3) Il “piano portuale”

Il documento **CTR_NOF 7150 del 20/03/2017** riporta, oltre alle 39 prescrizioni, un “addendum”, steso in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Livorno, che finalmente, pur non essendo da ritenersi definitivo, fornisce indicazioni non più generiche circa la situazione che verrebbe a verificarsi intorno al pontile una volta diventato pienamente operativo il terminale.

Si sottolinea come il metodo adottato questa volta, con il coinvolgimento della Capitaneria di Porto di Livorno, sia il risultato delle numerose osservazioni presentate da diversi soggetti e gruppi di cittadini che altre volte e in particolare nelle istruttorie che hanno interessato le versioni precedenti del progetto, erano rimaste inascoltate.

Al fine di meglio illustrare il quadro descritto nel documento di cui sopra:

Si richiede che il proponente, in accordo e con l’avallo della Capitaneria di Porto di Livorno, predisponga una mappa o un elaborato grafico che prenda in esame la zona di mare tra la “Punta del Tesorino” in località Vada – Mazzanta e la “Punta Righini” in località Castiglioncello per una profondità che arrivi fino alla zona delle “Secche di Vada” con il relativo faro.

Su questa mappa, redatta a partire dalle usuali carte nautiche, dovranno essere riportate le classificazioni e le delimitazioni delle aree di mare nonché l’indicazione dei punti di particolare rilievo ai fini della sicurezza sulla base delle indicazioni fornite dalla Capitaneria di Porto.

In particolare dovranno essere evidenziate in scala:

- **Una rappresentazione grafica del pontile e delle piattaforme di attracco.**
- **L’area di evoluzione delle metaniere non inferiore a 1000 m.**
- **L’area di attenzione all’atterraggio non inferiore ad un miglio oltre l’area di evoluzione**
- **Il “cono di atterraggio consigliato” di almeno tre miglia**
- **Una previsione di massima della zona di ancoraggio di emergenza**
- **La zona di esercizio dei rimorchiatori chiamati ad intervenire ad almeno due miglia dalla testata del pontile**
- **Le zone di sosta/ancoraggio dei due rimorchiatori che rimangono di sorveglianza durante le operazioni di scarico pronti ad intervenire velocemente in caso di emergenza**
- **I punti di stazionamento delle due barche d’ormeggio utilizzate per il trasferimento dei cavi nave sul pontile**

Conclusioni

Le osservazioni sopra riportate confermano il fatto che nella “Revisione della Variante al progetto Rosignano” presentata da Edison SpA il 22/12/2015 , anche alla luce delle “Integrazioni Volontarie” di cui all’oggetto, sono presenti criticità ed elementi di novità che necessitano di essere pienamente indagati e discussi in un nuovo procedimento di VIA. Si richiede quindi che venga emesso un verdetto di necessaria “Assoggettabilità” del progetto ad una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale secondo la vigente normativa in materia.

Il Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano ribadisce la sua convinta e motivata opposizione alle ipotesi prospettate di realizzazione di un impianto di rigassificazione GNL a Rosignano anche nella “Revisione della Variante al progetto Rosignano” corredata o meno delle “Integrazioni Volontarie” di cui all’oggetto .

A conclusione dell’iter procedurale in corso chiede quindi:

che venga emesso un verdetto di definitiva inammissibilità e di archiviazione del “Progetto Rosignano” in tutte le sue varianti per comprovata incompatibilità sul piano della sicurezza, della tutela dell’ambiente e per un equilibrato sviluppo sia sul piano locale che dell’intero territorio nazionale.

Ritiene che tale decisione compiutamente rappresenti gli interessi anche economici dei cittadini, che devono essere salvaguardati sul piano fiscale e che corrisponda ad una corretta visione delle strategie Europee e nazionali in tema di energia e rifornimenti di metano.

Si dichiara invece completamente disponibile ad esaminare e a favorire la realizzazione dello spostamento all’interno dello stabilimento del terminale etilene ora collocato in località San Gaetano per gli evidenti benefici sul piano ambientale e per il rafforzamento dell’occupazione che esso potrebbe comportare.

Dott. Augusto Menconi
portavoce del **Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano**
Di concerto con **Associazione Ambientalista WWF Livorno**

Augusto Menconi, laureato in Chimica, già dirigente industriale (Responsabile di Produzione) in industrie chimico – farmaceutiche operanti con procedure sottoposte a certificazione di qualità e con attività ricadenti nell’ambito di applicazione del DPR 175/88 e s.m.i.

57016 Rosignano M.mo (LI)

-

(

(

all. ftc doc. identità

DETERMINAZIONE 26 FEBBRAIO 2016, N. 7/2016

NULLA OSTA ALL'EROGAZIONE DELLE SPETTANZE RELATIVE AL FATTORE DI COPERTURA DEI RICAVI DI COMPETENZA DELLA SOCIETÀ OLT OFFSHORE LNG TOSCANA S.P.A. PER L'ANNO 2015

IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE INFRASTRUTTURE, UNBUNDLING E CERTIFICAZIONE DELL'AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA IL GAS E IL SISTEMA IDRICO

Il giorno 26 febbraio 2016

VISTI:

- la direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481 e sue modifiche e integrazioni;
- il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164;
- il decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93;
- la deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (di seguito: Autorità) 8 ottobre 2013, 438/2013/R/GAS (di seguito: deliberazione 438/2013/R/GAS) e il relativo Allegato A (di seguito: *RTRG*);
- la deliberazione dell'Autorità 12 dicembre 2013, 575/2013/R/GAS;
- la deliberazione dell'Autorità 19 dicembre 2013, 604/2013/R/GAS;
- la deliberazione dell'Autorità, 30 gennaio 2014, 19/2014/R/GAS (di seguito: 19/2014/R/GAS);
- deliberazione dell'Autorità 10 luglio 2014, 335/2014/R/GAS;
- deliberazione dell'Autorità 7 agosto 2014, 415/2014/R/GAS;
- deliberazione dell'Autorità 23 dicembre 2014, 652/2014/R/GAS (di seguito: deliberazione 652/2014/R/GAS).

CONSIDERATO CHE:

- con la deliberazione 438/2013/R/GAS sono stati definiti i criteri di regolazione tariffaria del servizio di rigassificazione del Gnl, per il periodo di regolazione 1 gennaio 2014 – 31 dicembre 2017;
- l'articolo 18 della *RTRG* disciplina le modalità applicative del fattore di copertura dei ricavi per le imprese di rigassificazione;
- l'articolo 20 della *RTRG* prevede che entro 4 mesi dalla conclusione di ciascun anno, le imprese di rigassificazione titolari del fattore di copertura dei ricavi comunichino alla Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (ora Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali; di seguito: Cassa) e alla Direzione Infrastrutture, *Unbundling* e Certificazione dell'Autorità, l'ammontare del fattore di copertura dei ricavi spettante e le informazioni utilizzate per il calcolo; e che la Direzione Infrastrutture, *Unbundling* e Certificazione dell'Autorità, entro 30 giorni dalla ricezione di tale comunicazione, comunichi alla Cassa il nulla osta all'erogazione delle spettanze relative al fattore di copertura dei ricavi;
- l'articolo 22 della *RTRG* prevede che, entro il 30 aprile di ogni anno, l'impresa di rigassificazione trasmetta all'Autorità l'attestazione dei ricavi conseguiti nel corso dell'anno precedente;
- con deliberazione 652/2014/R/GAS l'Autorità ha determinato d'ufficio la tariffa per il servizio di rigassificazione della società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per l'anno 2015.

CONSIDERATO CHE:

- la società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., con comunicazioni in data 29 gennaio 2016 (prot. Autorità A/2679 del 29 gennaio 2016) e 1 febbraio 2016 (prot. Autorità A/2868 del 1 febbraio 2016), ha trasmesso all'Autorità l'attestazione dei ricavi conseguiti nel corso dell'anno 2015 e l'ammontare del fattore di copertura dei ricavi spettante per l'anno 2015 ai sensi dell'articolo 18 della *RTRG*;
- l'ammontare del fattore di copertura dei ricavi richiesto dalla società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per l'anno 2015 risulta pari a 80.378.834,72 ed è stato calcolato tenuto conto dei ricavi conseguiti dalla società nel corso dell'anno 2015 in applicazione dei corrispettivi di impegno di capacità di rigassificazione e, ai sensi del comma 18.5 della *RTRG*, dell'esclusione degli incentivi tariffari dai ricavi di riferimento considerati ai fini del calcolo del fattore di copertura dei ricavi;
- ai sensi del punto 6. della deliberazione 19/2014/R/GAS, l'erogazione delle spettanze relative al fattore di copertura dei ricavi è subordinata alla presentazione, da parte della società, della garanzia di pagamento di cui al punto 5 della medesima deliberazione;

- con comunicazione del 11 dicembre 2015 (prot. Autorità A/37871 del 22 dicembre 2015), la Cassa ha comunicato che la società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. ha presentato, in data 16 luglio 2015, le garanzie di cui alla deliberazione 19/2014/R/GAS.

RITENUTO CHE:

- l'ammontare del fattore di copertura dei ricavi richiesto dalla società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per l'anno 2015 è calcolato in coerenza con i criteri di cui all'articolo 18 della *RTRG*;
- nulla osta all'erogazione delle spettanze relative al fattore di copertura dei ricavi relativo alla società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per l'anno 2015

DETERMINA

1. di comunicare alla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali il nulla osta all'erogazione delle spettanze relative al fattore di copertura dei ricavi relativo alla società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per l'anno 2015;
2. di trasmettere la presente determinazione alla Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali;
3. di pubblicare la presente deliberazione sul sito internet dell'Autorità www.autorita.energia.it.

Milano, 26 febbraio 2016

IL DIRETTORE
Andrea Oglietti