

Livorno-Pisa, 2 febbraio 2019

A

- Luigi di Maio Vice Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro del Lavoro e dello Sviluppo Economico. [dimaio\\_luigi@camera.it](mailto:dimaio_luigi@camera.it)
  - Sergio Costa Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
[segreteria.ministro@minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@minambiente.it)
  - Danilo Toninelli Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
[danilo.toninelli@senato.it](mailto:danilo.toninelli@senato.it)
  - Giulia Grillo Ministra della Salute [grillo\\_g@camera.it](mailto:grillo_g@camera.it)
  - Gianni Pietro Giroto Presidente Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato  
[giannipietro.giroto@senato.it](mailto:giannipietro.giroto@senato.it)
- e per conoscenza:
- Filippo Nogarini, Sindaco di Livorno [sindaco@comune.livorno.it](mailto:sindaco@comune.livorno.it)

**Oggetto:** Incentivi e Autorizzazione del Terminale-rigassificatore galleggiante FSRU Toscana

#### PREMESSO CHE

Il Sindaco di Livorno, Lamberti, presentò e fortemente caldeggiò nel luglio del 2002 il progetto della società OLT di un rigassificatore galleggiante a 12 miglia dalla costa davanti al porto di Livorno, prima ancora che la stessa società fosse costituita.

Il verbale della Conferenza dei servizi del 28 aprile 2003, riporta: *"Il Sindaco ... ritiene che il procedimento debba concludersi in tempi brevi, dato che l'Azienda Asa, che è socia della società proponente, ed è partecipata al 100% dal Comune di Livorno, è in corso di privatizzazione ... Un ritardo nella procedura provocherebbe pertanto una riduzione del valore dell'azienda"*.

Nonostante le vive proteste popolari e l'interessamento dei media nazionali che ne evidenziarono sia i gravi danni ambientali per la collocazione del rigassificatore in mare nel mezzo del *Santuario dei Cetacei*, sia i pericoli di gravissimi incidenti anche per l'operazione di allibo del gas, il progetto fu approvato il 23 febbraio 2006, lo stesso giorno in cui fu pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto 6 febbraio 2006 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che autorizzava proprio quell'operazione di allibo vietata fino ad allora.

A nulla valsero le manifestazioni popolari e le numerose interrogazioni e interpellanze parlamentari tra cui: Senato 4-03251 Legislatura 14 seduta n. 269, Stefano Boco, 5/11/2002; Camera 3/00305, Paolo Cacciari ed altri, 9/10/2006; Camera 4/04781, Paolo Cacciari ed altri, 12/09/2007; Camera 2/00835, Paolo Cacciari ed altri, 8/11/2007; Senato 3/00409, Gianni Pietro Giroto ed altri, 3 /10/2013; Camera 4/02173, Samuele Segoni ed altri, 15/10/2013; Senato, Michelino Davico Legislatura 17<sup>a</sup> - Aula - seduta n. 094, 04/09/2013; Camera 4/04355, Samuele Segoni ed altri, 3/4/2014.

Il rigassificatore iniziò la sua attività commerciale il 20 dicembre 2013.

La commissione europea nel documento SG-Greffe (2009) D11105 ha affermato: *"La specifica natura del terminal lo rende molto costoso. Allo stesso modo la limitata capacità di stoccaggio e la sua posizione al largo, esposta alle differenti condizioni meteorologiche, risultano in condizioni logistiche più complesse di altri terminali GNL tradizionali. Pertanto, per essere finanziariamente sostenibile il progetto deve funzionare secondo uno stretto programma logistico incompatibile con l'accesso regolato dei terzi"*. Da parte sua il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 28 agosto 2009, ha dichiarato il terminale *"infrastruttura essenziale e indispensabile per la sicurezza del sistema nazionale del gas"*, in grado di *"contribuire significativamente all'economicità e alla concorrenza della fornitura di gas naturale"*. In tal modo il rigassificatore è stato legittimato a usufruire del fattore di garanzia e a ricevere quindi

contributi dallo Stato. Attualmente il terminale è abilitato a svolgere il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio di gas naturale con l'accesso regolato dei terzi.

Dal 20 dicembre 2013 al 3 settembre 2014 il terminale non ha ricevuto gas da nessuna nave metaniera; nei 4 anni successivi ha svolto una ridottissima attività. Secondo i dati ufficiali del Ministero dello Sviluppo Economico, il rigassificatore OLT - che ha una potenzialità dichiarata di 3,75 miliardi di metri cubi di gas l'anno - dal 2014 fino a luglio del 2018, cioè in quattro anni e sette mesi, ha complessivamente importato 1,720 miliardi di metri cubi. In conclusione il rigassificatore OLT ha importato ogni anno, in media, gas per il 10% della sua potenzialità.

La Olt, da parte sua, ha ricevuto incentivi di Stato sempre crescenti: 45 milioni di euro per il 2013/14 - 80,3 milioni per il 2015 - 92,6 milioni per il 2016 - 97,1 milioni per il 2017, per un totale di 315 milioni di euro a totale carico dei consumatori.

VISTO CHE

il rigassificatore non si dimostra affatto in grado di ridurre le bollette degli utenti e di essere di una qualche effettiva utilità;

SI CHIEDE

di rivedere il "carattere strategico" del rigassificatore e destinare le risorse così risparmiate allo sviluppo delle energie rinnovabili, capaci oltrech  di non emettere gas serra anche di ridurre la dipendenza energetica dell'Italia dall'estero.

VISTO CHE

- il rigassificatore per la sua specifica natura, che non ha riscontri nel mondo, non sembra fornire tutte le garanzie di sicurezza in caso di possibili incidenti;
- a causa della presenza del rigassificatore, ampi tratti di mare vicini al porto di Livorno sono soggetti, per ragioni di sicurezza, a proibizioni e limiti per la navigazione e la pesca, e che cos  non solo vengono causati evidenti danni alla pesca e al turismo da diporto ma vengono anche preclusi i prospettati futuri e importanti sviluppi delle attivit  del porto;
- la specifica attivit  del rigassificatore produce forte inquinamento in un particolare e delicato tratto di mare denominato "Santuario dei Cetacei" gi  dichiarato area protetta mediante un trattato internazionale.

SI CHIEDE

di considerare l'ipotesi di sospendere l'efficacia dell'autorizzazione all'esercizio del rigassificatore e procedere quindi ad un suo accurato riesame.

Carmelo Sturmann STRCHL47B48C129E  
MARIO MARTELLI MRTMRA4LH16E625Q  
MARIO CUONATO CCNMRAG7R19E625D  
BEATRICE BARDELLI BRDBRC45S65G702E  
PAOLO BENVENUTI BNVPLA46A30G702M  
MAURIZIO ZICANUZCMR25GD29E625P  
MAURIZIO MARCHI MRCHMZ48R05H570V

Carmelo Sturmann  
Mario Martelli  
Mario Cuonato  
Beatrice Bardelli  
Paolo Benvenuti  
Maurizio Zicani  
Maurizio Marchi