

Valutazione d'impatto socio-economico della realizzazione e gestione dell'impianto di rigassificazione nel porto di Piombino

26 Agosto 2022



Contenuti del documento

1. Il contesto di riferimento
2. La valutazione d'impatto nella fase di realizzazione dell'investimento
3. La valutazione d'impatto nella fase operativa dell'investimento
4. Approfondimenti sull'impatto complessivo generato nelle due fasi



1

Il contesto di
riferimento

Contesto di riferimento

Come da mandato del governo, Snam ha acquistato la **nave di stoccaggio e rigassificazione "Golar Tundra"**, un impianto dalla capacità di rigassificazione continua annua di circa 5 miliardi di metri cubi, il 6,5% del fabbisogno nazionale, e dalla capacità di stoccaggio pari approssimativamente a 170.000 metri cubi.

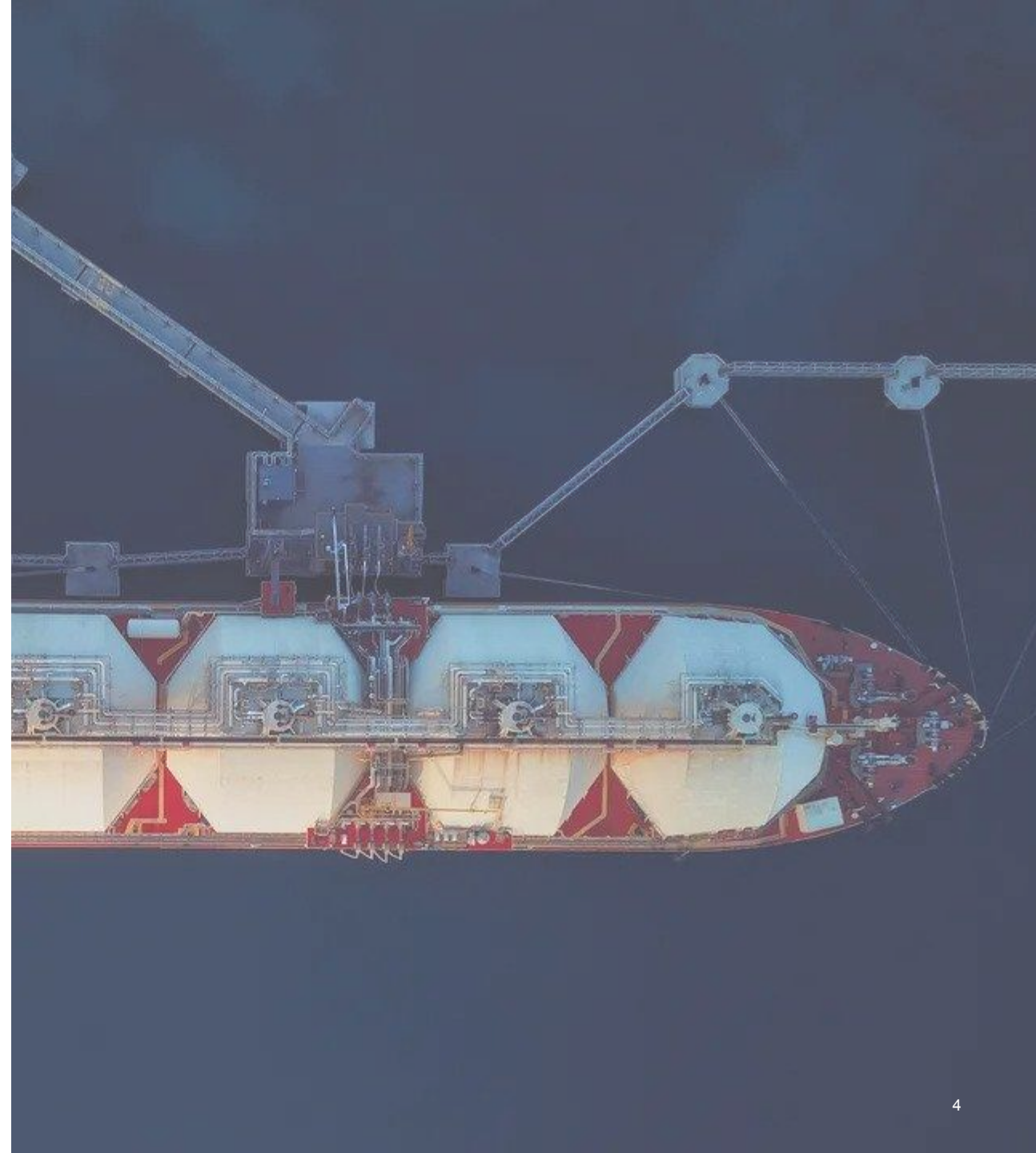
Stoccando il GNL fornito dalle navi metaniere e rigassificandolo per l'utilizzo sulla terraferma, la Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) contribuirà alla **maggiore sicurezza e diversificazione degli approvvigionamenti energetici dell'Italia** portando la capacità di rigassificazione nel nostro Paese ad oltre il 25% della domanda nazionale¹.

La FSRU, che entrerà in operatività nella primavera del 2023, **rimarrà ormeggiata per 3 anni** sulla banchina Est del porto di Piombino e da lì sarà collegata alla Rete Nazionale Gasdotti.

Visto il crescente interesse del Gruppo nel promuovere lo sviluppo economico e sociale dei territori dove opera, Snam presenta la duplice necessità di valutare l'impatto economico **diretto, indiretto e indotto** dell'investimento:

- nella **fase di realizzazione dell'opera**
- e nella **fase di operatività del rigassificatore**

(1) I dati non includono l'apporto fornito dalla "BW Singapore" che dovrebbe diventare operativa nel terzo trimestre del 2024. Questa FSRU, che ormeggerà off-shore nell'area di Ravenna, potrebbe contribuire con ulteriori 5 miliardi di metri cubi portando la capacità di rigassificazione italiana ad oltre il 30% della domanda nazionale.



Finalità dell'analisi

Visto l'interesse del Gruppo verso la promozione dello sviluppo dei territori nei quali opera, Snam ha deciso di valutare l'**impatto socio-economico** generato nell'economia italiana grazie alla realizzazione e successiva gestione operativa dell'investimento.

In particolare, le opere considerate nell'analisi sono quelle di realizzazione dell'allacciamento dell'impianto di rigassificazione alla Rete Nazionale Gasdotti e i lavori da effettuarsi sulla banchina Est del porto di Piombino.

L'acquisto della nave FSRU e i bacini di carenaggio, sebbene rappresentino una **spesa pari a circa 353 mln €**, non contribuiranno alla valutazione in quanto operazioni effettuate o da effettuarsi all'estero e quindi con ricadute socio-economiche al di fuori dei confini nazionali.

L'analisi degli impatti socio-economici **diretti, indiretti e indotti** sarà focalizzata sull'**occupazione sostenuta**, a livello nazionale e locale, e sul **valore aggiunto** creato dalla progettualità.

Il documento si articola come segue:

1. Descrizione dell'investimento e presentazione degli impatti socio-economici generati durante la **fase di realizzazione**
2. Panoramica dei costi operativi e valorizzazione dei contributi socio-economici generati durante la **fase operativa**
3. **Approfondimento** sulla distribuzione temporale degli impatti e sull'occupazione sostenuta per settore economico, genere ed età.



Gli impatti socio-economici

Impatto sul valore aggiunto

Valore incrementale generato dal processo di trasformazione dei beni e servizi primari tramite i fattori produttivi (capitale e lavoro) e distribuito nell'economia in termini di reddito ai lavoratori, dividendi agli azionisti, oneri finanziari, ammortamenti e fiscalità.

Impatto sul lavoro

Lavoratori misurati in Unità Lavorative Annue (ULA) che vengono coinvolti direttamente, indirettamente ed in maniera indotta. Per ULA si intendono i posti di lavoro a tempo pieno sostenuti in un anno lavorativo per gli anni necessari alla realizzazione degli investimenti o alla loro gestione operativa.



Livelli della valutazione d'impatto

Impatti diretti

Impatti socio-economici associati al primo livello del ciclo economico, rappresentato dagli operatori economici direttamente responsabili della realizzazione di un nuovo investimento (fase di realizzazione) o della sua gestione operativa (fase operativa).

Impatti indiretti

Impatti socio-economici legati ai livelli successivi del ciclo economico dove gli operatori coinvolgono i propri fornitori lungo tutta la catena di fornitura, attivata poiché necessaria per la realizzazione dell'investimento o per la sua gestione operativa.

Impatti indotti

Impatti socio-economici aggiuntivi generati nell'economia grazie al consumo dei salari percepiti dai lavoratori coinvolti, a livello diretto e indiretto, nella realizzazione dell'investimento o nella sua gestione operativa.

2

La valutazione d'impatto
della fase di realizzazione
dell'investimento

Lo studio della fase di realizzazione (1/2)

In questa sezione vengono stimati gli effetti economici e sociali risultanti dalla **realizzazione dell'investimento** le cui attività sono iniziate nel 2022 e termineranno nella primavera del 2023 in corrispondenza dell'entrata in esercizio del rigassificatore.

Il quadro economico preliminare elaborato da Snam stima una **spesa per investimenti in Italia di circa 72 mln €**. Questo quadro economico prevede la realizzazione di 37 interventi per i quali verranno attivati in maniera diretta 11 dei 63 settori principali dell'economia italiana. Gli interventi sono principalmente legati a:

- la progettazione e realizzazione dell'allacciamento tramite metanodotto dell'impianto di rigassificazione alla Rete Nazionale Gasdotti;
- la progettazione ed il completamento dei lavori di adeguamento della banchina Est del porto di Piombino.

I costi per l'acquisto della FSRU (circa 330 mln €) e per i bacini di carenaggio (circa 23 mln €), non contribuiscono alla valutazione d'impatto, in quanto operazioni interamente effettuate all'estero e quindi senza ricadute socio-economiche in Italia. Di conseguenza, il costo di investimento esclude anche i dazi e l'IVA che dovranno essere eventualmente versati all'erario italiano per effetto dell'importazione della "Golar Tundra" in Italia.



Panoramica dell'investimento



87 mln €

Spesa totale, IVA inclusa¹



72 mln €

Spesa preventivata, IVA esclusa



37

Voci di spesa identificate



11 di 63

Settori economici attivati direttamente

(1) L'ammontare dell'IVA, pari a circa 15 mln €, è stato stimato sulla quota di spesa preventivata effettuata in Italia.

Lo studio della fase di realizzazione (2/2)

Il costo di realizzazione dell'investimento, stimato preliminarmente in circa 72 mln di €, IVA esclusa, verrà sostenuto a cavallo fra il 2022 e il 2023 e si prevede che verrà suddiviso in parti pressoché uguali nei due anni. Le attività di costruzione verranno appaltate ad un costruttore principale (che non sarà necessariamente locale). Tuttavia, sulla base dell'esperienza di Snam nella realizzazione di opere simili, è stato possibile identificare le attività che probabilmente verranno subappaltate ad aziende locali.

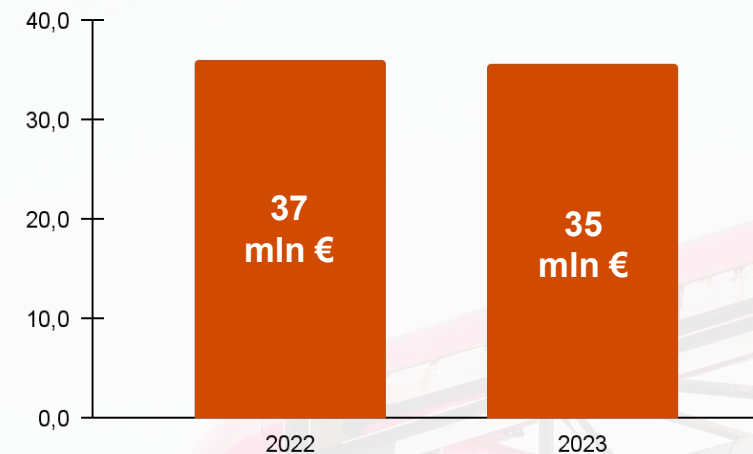
In particolare, si stima che l'investimento potrà essere ripartito come segue¹:

- Lavori effettuati dal costruttore principale: **tratto di allacciamento** (23 mln €) e **lavori in banchina** (8 mln €);
- Opere complementari affidate dal costruttore principale tramite **subappalti locali** (21 mln €): opere di cantieristica ausiliarie, scavi, movimentazione materiali e logistica;
- **Direzione lavori** (4 mln €);
- **Materiali**² (11 mln €);
- **Progettazione** e studi specialistici (5 mln €).

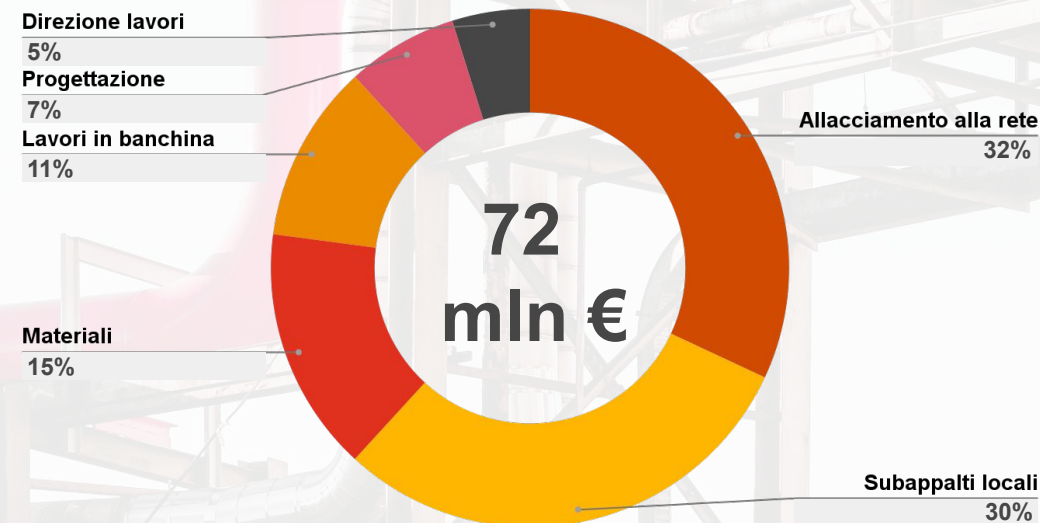
(1) I costi, riportati senza IVA, sono ricavati dal quadro economico preliminare elaborato da Snam e la spesa per subappalti è stimata sulla base della realizzazione di opere simili da parte di Snam.

(2) La spesa per i materiali non è interamente destinata a fornitori italiani. Utilizzando lo studio PwC sul procurato 2021 del Gruppo Snam, è stato stimato che circa il 20% di questa tipologia di materiali viene acquistata dall'estero e, pertanto, non contribuirà a generare impatti socio-economici in Italia.

🕒 Cronoprogramma dell'investimento

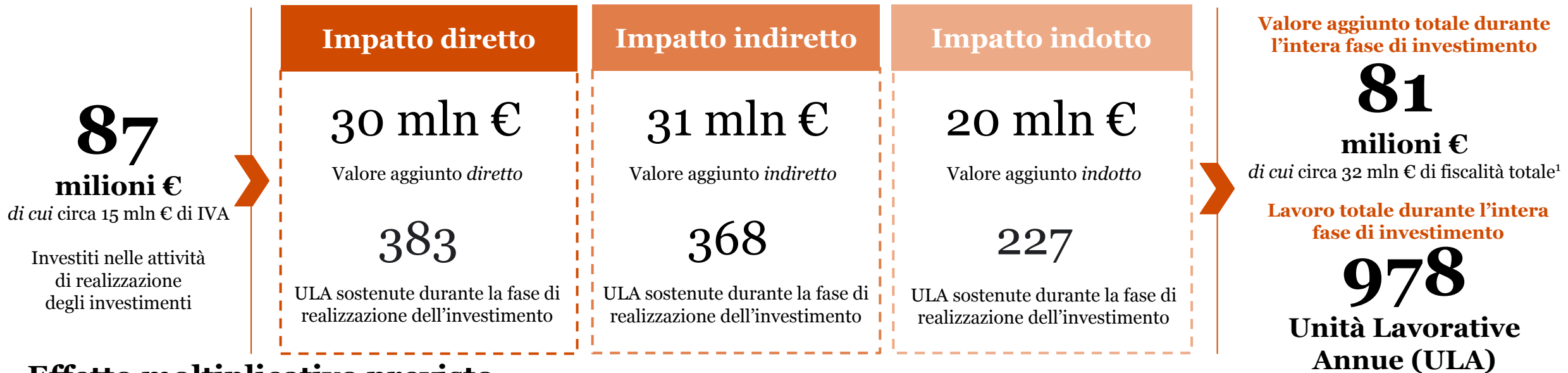


🏗️ Principali voci di costo dell'investimento

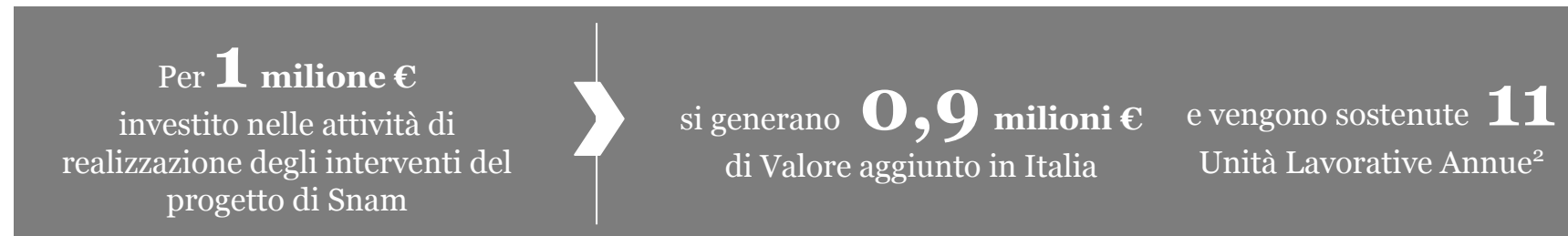


L'impatto socio-economico nella fase di realizzazione

Si stima che l'investimento complessivo di circa 87 mln €, IVA inclusa, possa generare un valore aggiunto **in Italia** pari a circa il 90% del suo costo iniziale, sostenendo approssimativamente 978 ULA per il completamento degli interventi. Gli impatti diretti si riferiscono alle attività realizzate dal costruttore principale, dai subappaltatori locali, dai fornitori dei principali materiali utilizzati in cantiere e dagli operatori responsabili della direzione e progettazione dei lavori. Gli impatti indiretti sono generati dalle attività lungo l'intera catena di fornitura attivata per realizzare gli interventi in capo agli operatori economici attivati direttamente. L'impatto indotto è attivato dal consumo dei lavoratori coinvolti a livello diretto e indiretto. Invece, la parte di impatti che potranno ricadere sull'area di Piombino, o della regione Toscana, verrà presentata nella slide seguente.



Effetto moltiplicativo previsto



- (1) La fiscalità totale, in fase di realizzazione, comprende i circa 15 mln € di IVA, l'IVA sui consumi indotti e le tasse sui profitti e redditi (diretti, indiretti e indotti).
- (2) Per Unità Lavorative Annue ('ULA') si intendono i lavoratori equivalenti sostenuti in un anno lavorativo.

Focus sul lavoro locale

Si stima che per la realizzazione dei 37 interventi sia necessario il lavoro complessivo di circa 978 ULA. Di queste, molto probabilmente, **circa 112 ULA** sostenute direttamente verranno **reperate nell'area di Piombino, o entro i confini della Toscana**, in qualità di dipendenti delle aziende subappaltatrici locali.

Oltre alla forza lavoro locale, **circa 195 ULA¹** verranno attivate direttamente per realizzare alcune opere in cantiere presso il porto di Piombino. Molti di questi lavoratori, pur non essendo dipendenti di imprese locali, **dovranno trascorrere alcuni mesi nell'area di Piombino**. Infatti, circa 161 ULA saranno impiegate dal costruttore principale, per completare il tratto di allacciamento e l'adeguamento della banchina, e circa 34 ULA saranno responsabili della direzione lavori.

Inoltre, è plausibile ritenere che parte dei **fornitori** delle aziende subappaltatrici locali e degli operatori che stanzieranno temporaneamente nel cantiere di Piombino possa essere **locale** andando quindi ad incrementare, a livello indiretto, la potenziale occupazione sostenuta localmente.

Infine, è ragionevole attendersi che **una quota dei salari** percepiti dagli occupati diretti in cantiere, siano essi lavoratori locali o che stanzieranno a Piombino per alcuni mesi, e dagli eventuali occupati locali sostenuti indirettamente grazie alla catena di fornitura, venga **spesa per l'acquisto di beni o servizi locali**, sostenendo quindi **ulteriore occupazione nell'area di Piombino, o in Toscana, grazie al ciclo indotto del consumo**.



Per la realizzazione dei lavori in cantiere presso il porto di Piombino si stima siano necessarie circa 307 ULA. Di queste, 112 ULA saranno con molta probabilità dipendenti di aziende subappaltatrici locali. La maggior parte delle rimanenti 195 ULA dirette, di cui 161 ULA impiegate dal costruttore principale e 34 ULA responsabili della direzione lavori, pur non essendo locali dovranno trascorrere circa 5 mesi a Piombino per il completamento delle attività in cantiere.

	Lavoro diretto	Lavoro indiretto	Lavoro indotto
Subappalti locali	112	174	89
Tratto di linea	110	72	67
Lavori in banchina	51	25	22
Direzione lavori	34	21	9
Materiali	27	45	27
Progettazione	49	31	13
Totale	383	368	227

(1) Delle circa 195 ULA, non locali e stimate necessarie per la realizzazione delle opere previste nel cantiere di Piombino, non tutte saranno fisicamente impiegate sul cantiere, dal costruttore principale o dagli operatori responsabili della direzione lavori, poichè alcune unità potrebbero svolgere servizi amministrativi o di supporto non in loco.

Il lavoro effettivo in cantiere

Le Unità Lavorative Annue necessarie per il completamento degli interventi previsti in cantiere presso il porto di Piombino **non sono rappresentative dell'effettiva forza lavoro sostenuta** durante la realizzazione dell'investimento.

Infatti, le ULA stimate dal modello di valutazione degli impatti socio-economici si basano su statistiche Eurostat e Istat che restituiscono i posti di lavoro a tempo pieno sostenuti, nel settore attivato dalla spesa per uno specifico investimento, **in un intero anno lavorativo**.

D'altro canto, le attività da svolgersi in cantiere nel porto di Piombino dovranno essere completate prima della fine di marzo 2023, data a partire dalla quale l'impianto di rigassificazione dovrebbe entrare in regime di piena operatività.

Dal momento che i **lavori subappaltati localmente** dal costruttore principale dureranno **circa 4 mesi**, il numero effettivo dei dipendenti delle aziende affidatarie locali dovrebbe ammontare a circa 3 volte il dato misurato in ULA, portando quindi gli occupati diretti sostenuti localmente a **circa 336 lavoratori effettivi**.

Le ulteriori attività svolte dal costruttore principale, per il completamento del tratto di linea e dei lavori in banchina, e dai responsabili della direzione lavori, avranno una durata media di **circa 5 mesi**. Di conseguenza, secondo le stesse logiche di conversione da ULA a lavoratori effettivi, gli **occupati diretti non locali**, che stanzieranno temporaneamente **nell'area di Piombino**, potrebbero ammontare a **circa 468 effettivi**.



Conversione dei lavoratori in cantiere da ULA a effettivi

	Lavoro diretto (ULA)		Lavoro effettivo (persone)
Subappalti locali	112		336
Tratto di linea	110		468
Lavori in banchina	51		
Direzione lavori	34		
Totale	307		804

3

La valutazione d'impatto
della fase operativa
dell'investimento

Lo studio della fase di operatività (1/2)

La FSRU “Golar Tundra” diventerà operativa approssimativamente nell’aprile del 2023, a patto che vengano ultimati i processi autorizzativi e completati gli interventi descritti nella fase di realizzazione dell’investimento. La nave adibita a impianto di rigassificazione **resterà ormeggiata nel porto di Piombino fino a marzo 2026** per poi essere collocata altrove.

Sulla base di stime preliminari, è plausibile ritenere che per assicurare l’operatività della FSRU sia necessario sostenere **spese operative medie annue di circa 29 mln €**.

In particolare, si prevede che tali spese serviranno a coprire i costi per servizi di gestione e manutenzione della nave, richiesti in outsourcing dalla società di gestione della FSRU, i costi per il lavoro dei marittimi a bordo e gli oneri assicurativi e portuali.

Nella fase di operatività dell’impianto di rigassificazione i proventi e i costi operativi della società di gestione generano, rispetto a quelli creati durante la fase di realizzazione degli investimenti, ulteriori impatti socio-economici in Italia. Questi verranno nuovamente valutati a livello **diretto, indiretto e indotto, in termini di valore aggiunto creato e di occupazione sostenuta**.

(1) I costi operativi sono stimati senza IVA e includono i costi di pre-commissioning (circa 6 mln €) e i costi di commissioning (circa 4 mln €), previsti nel 2023 ma prima dell’entrata in esercizio della FSRU a pieno regime.



29 mln €

Costi operativi medi in un anno di esercizio¹



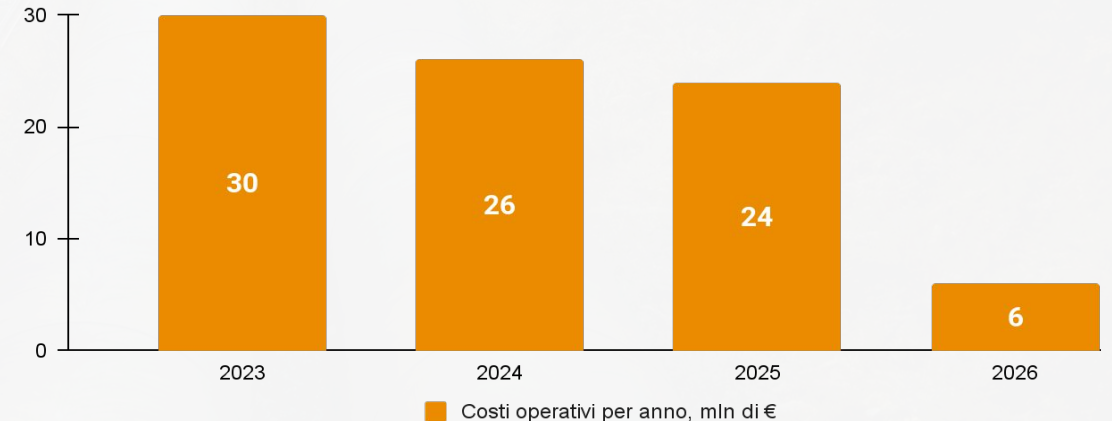
15 Voci di costo operative identificate



9 di 63 Settori economici attivati indirettamente in Italia



Distribuzione temporale dei costi operativi



Lo studio della fase di operatività (2/2)

In riferimento alla fase operativa, la parte diretta degli impatti viene generata dalla società che gestirà la nave FSRU adibita a impianto di rigassificazione.

Sulla base del business plan preliminare elaborato da Snam è possibile stimare che il **valore aggiunto diretto** possa essere pari a circa **46 mln € medi annui per i 3 anni di operatività della FSRU**.

L'**occupazione sostenuta a livello diretto** sarà invece rappresentata dal personale marittimo a bordo della "Golar Tundra", che per il suo funzionamento necessita la presenza continua di **34 lavoratori a bordo**.

In aggiunta, la società di gestione dell'impianto di rigassificazione dovrà sostenere spese operative che, al netto del costo del lavoro per i marittimi a bordo della nave, andranno ad attivare la catena di fornitura a **livello indiretto**, creando ulteriore valore aggiunto e occupazione sostenuta nell'economia.

Infine, i salari pagati agli occupati diretti e indiretti avranno ricadute aggiuntive in termini di impatto socio-economico nell'economia italiana attraverso l'attivazione del **ciclo del consumo indotto**.



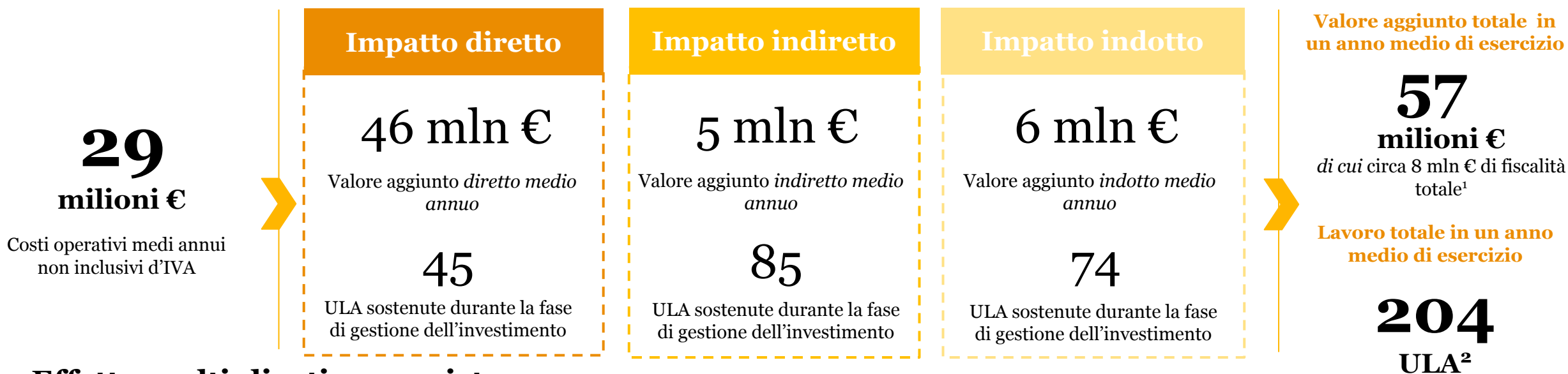
La "Golar Tundra" batterà bandiera italiana e non sarà a scafo nudo in quanto l'armatore, di provenienza estera, fornirà anche l'equipaggio che comprenderà **personale di bordo italiano (o quantomeno comunitario)** soggetto al contratto marittimo italiano o equivalente.



Per assicurare la copertura continua di 34 marittimi a bordo della FSRU saranno necessarie **45 ULA**, ipotizzando, in base alle norme del contratto marittimo italiano, periodi di servizio a bordo della durata stimata di 4 mesi e mezzo.

Impatto socio-economico per la fase operativa

Considerando un anno medio di operatività della FSRU, si stima che a fronte di costi operativi pari a circa 29 mln €, al netto dell'IVA, si potrebbe generare un valore aggiunto complessivo di circa 57 mln €, coinvolgendo circa 204 ULA. A livello diretto, per la fase operativa, il valore aggiunto è generato dalla società di gestione dell'impianto di rigassificazione mentre le 45 ULA sostenute si riferiscono ai membri dell'equipaggio marittimo a bordo della "Golar Tundra". Il livello indiretto fa riferimento agli impatti generati lungo tutta la catena di fornitura attivata per garantire i beni e servizi necessari per l'operatività della società di gestione. Gli impatti indotti derivano invece dal consumo dei salari percepiti dagli occupati sostenuti a livello diretto e indiretto.



Effetto moltiplicativo previsto

Per **1 milione €** di costi operativi non inclusivi d'IVA in un anno di piena operatività si generano **2 milioni €** di Valore aggiunto in Italia e vengono sostenute **7** Unità Lavorative Annue²

- (1) La fiscalità totale, per la fase di gestione, comprende le tasse stimate sui profitti (diretti, indiretti e indotti), sui redditi (indiretti e indotti) e l'IVA sui consumi indotti.
- (2) Per Unità Lavorative Annue ('ULA') si intendono i lavoratori equivalenti sostenuti in un anno lavorativo.

4

Approfondimenti sull'impatto
complessivo generato nelle
due fasi

L'impatto nel dettaglio

Questa sezione si propone di analizzare i risultati esposti nelle sezioni precedenti con focus su tre diversi aspetti:



La **distribuzione temporale** del valore aggiunto e dell'occupazione generata nelle due fasi



L'**occupazione giovanile e femminile** coinvolta nelle fasi di realizzazione e di gestione dell'impianto



La composizione **settoriale dell'occupazione** sostenuta

Valore aggiunto generato complessivamente nelle due fasi

Complessivo

Il **valore aggiunto (VA) totale** apportato dalla fase di sviluppo e dalla fase operativa, misurato sull'intero periodo (giugno 2022 - marzo 2026), è di **circa 252 mln €** nel territorio italiano¹.

Fase di realizzazione

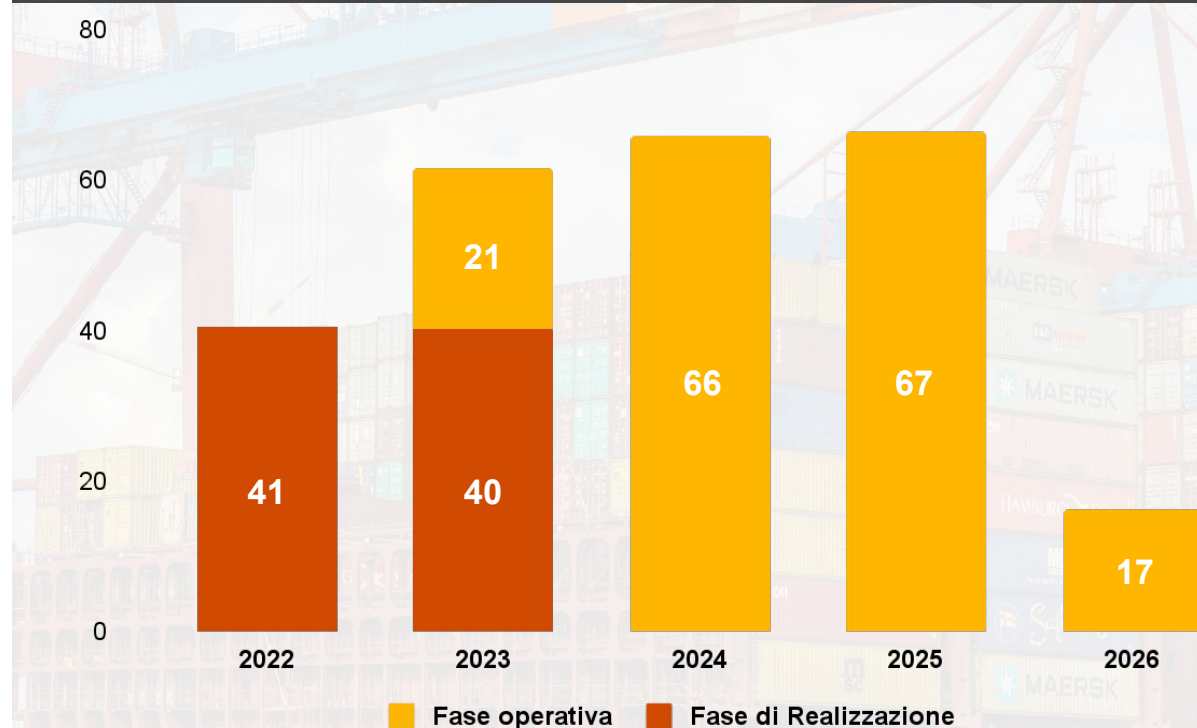
Le spese di investimento, che sono distribuite a cavallo di due anni (prevalentemente tra giugno 2022 e marzo 2023), generano un valore aggiunto totale di circa 81 mln €. Il valore aggiunto creato da tali spese è pressoché omogeneamente distribuito nei due anni.

Fase operativa

La fase operativa del progetto (aprile 2023 – marzo 2026) porta a generare un valore aggiunto totale pari a circa 171 mln €; nei due anni di pieno esercizio (2024 e 2025) il valore aggiunto annuo sarà di circa 66 mln €.

(1) Il modello utilizzato per la valutazione degli impatti utilizza come input statistiche economiche, da fonti Eurostat e Istat, riferite all'intero territorio nazionale. Tuttavia, si è stimato che circa 8 mln €, dei 252 mln di € di valore aggiunto nazionale, potrebbero essere prodotti in maniera diretta a Piombino, o in Toscana, dalle aziende affidatarie dei subappalti locali in fase di realizzazione dell'investimento. Plausibilmente, un'ulteriore quota dei 252 mln di € di valore aggiunto nazionale potrà essere generata localmente grazie al coinvolgimento di altre aziende locali per la parte indiretta e indotta.

 Distribuzione temporale del Valore Aggiunto totale generato, valori in milioni di €²



(2) Gli importi della fase di realizzazione includono l'IVA diretta, indiretta e indotta mentre il valore aggiunto nella fase di gestione include solamente l'IVA indotta.

Posti di lavoro sostenuti complessivamente nelle due fasi

Complessivo

Considerando l'intero periodo (giugno 2022 – marzo 2026), l'occupazione complessiva sostenuta nella fase di realizzazione e poi di gestione dell'opera è approssimativamente di 1.591 ULA.

In particolare, i livelli più alti di occupazione sono attesi per il 2023 con l'impiego stimato di circa 632 ULA (il 40% del totale nell'intero periodo).

Fase di realizzazione

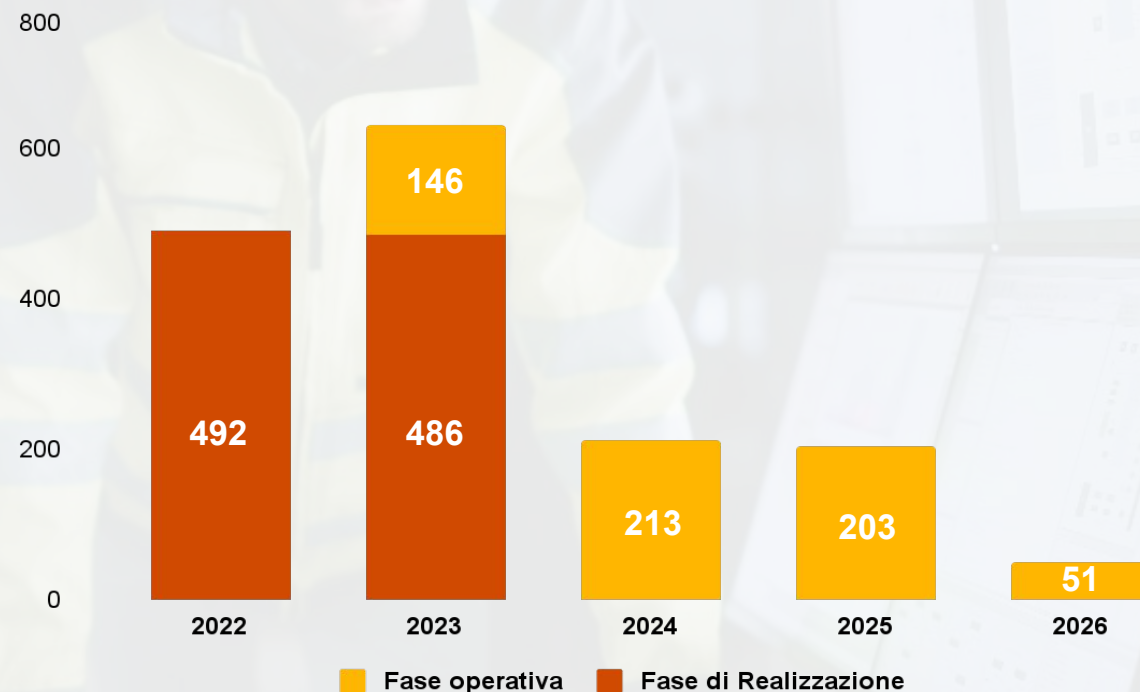
Le spese di investimento sostengono circa 978 ULA da giugno 2022 a marzo 2023, quasi equamente distribuite nei due anni interessati dal cantiere.

Fase operativa

Nei 36 mesi di operatività dell'impianto (aprile 2023 - marzo 2026) si verrà a creare un fabbisogno di lavoro pari a circa 613 ULA. Gli effetti più elevati in termini di lavoro attivato si registrano nel 2024 con circa 213 ULA sostenute.



Distribuzione temporale dell'occupazione complessiva sostenuta, valori in Unità Lavorative Annue



Il lavoro generato per giovani e donne nelle due fasi

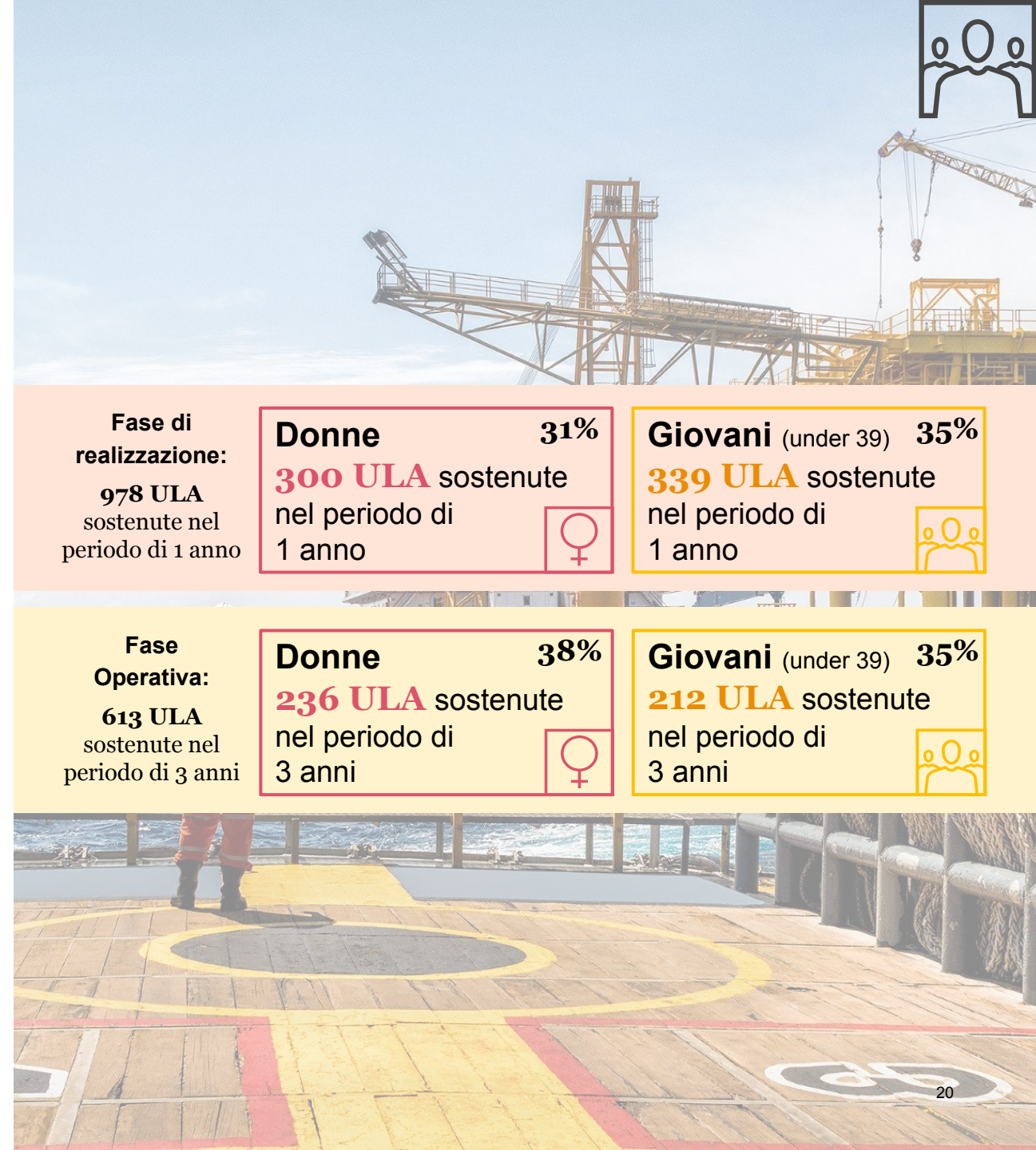
Attraverso le statistiche nazionali sull'occupazione per genere ed età è possibile stimare, a livello settoriale, la quota di impatto occupazionale derivante dall'impiego di **lavoro giovanile e femminile**.

L'occupazione femminile e giovanile, in percentuale dell'occupazione totale sostenuta, varia tra le due fasi in virtù della diversa tipologia di settori attivati, direttamente e indirettamente.

Durante la **fase di realizzazione** dell'opera (da giugno 2022 a marzo 2023) si stima che si possano sostenere circa 978 Unità Lavorative Annue (ULA), di cui il 31% donne ed il 35% giovani¹.

Durante la **fase operativa**, invece, sebbene i valori di occupazione sostenuta scendano a circa 613 ULA totali in un periodo di 3 anni (da aprile 2023 a marzo 2026), la percentuale di lavoro femminile sostenuta sale al 38% mentre quella giovanile rimane al 35%.

(1) Per giovani si intendono i lavoratori di età compresa fra i 15 e i 39 anni.





Occupazione per settore nelle due fasi

Complessivamente, considerando un periodo di circa 4 anni (da giugno 2022 a marzo 2026) che comprende sia la fase di realizzazione sia la fase operativa, **si stima che le diverse spese, di investimento e di gestione, possano sostenere**, in maniera diretta, indiretta ed indotta, circa

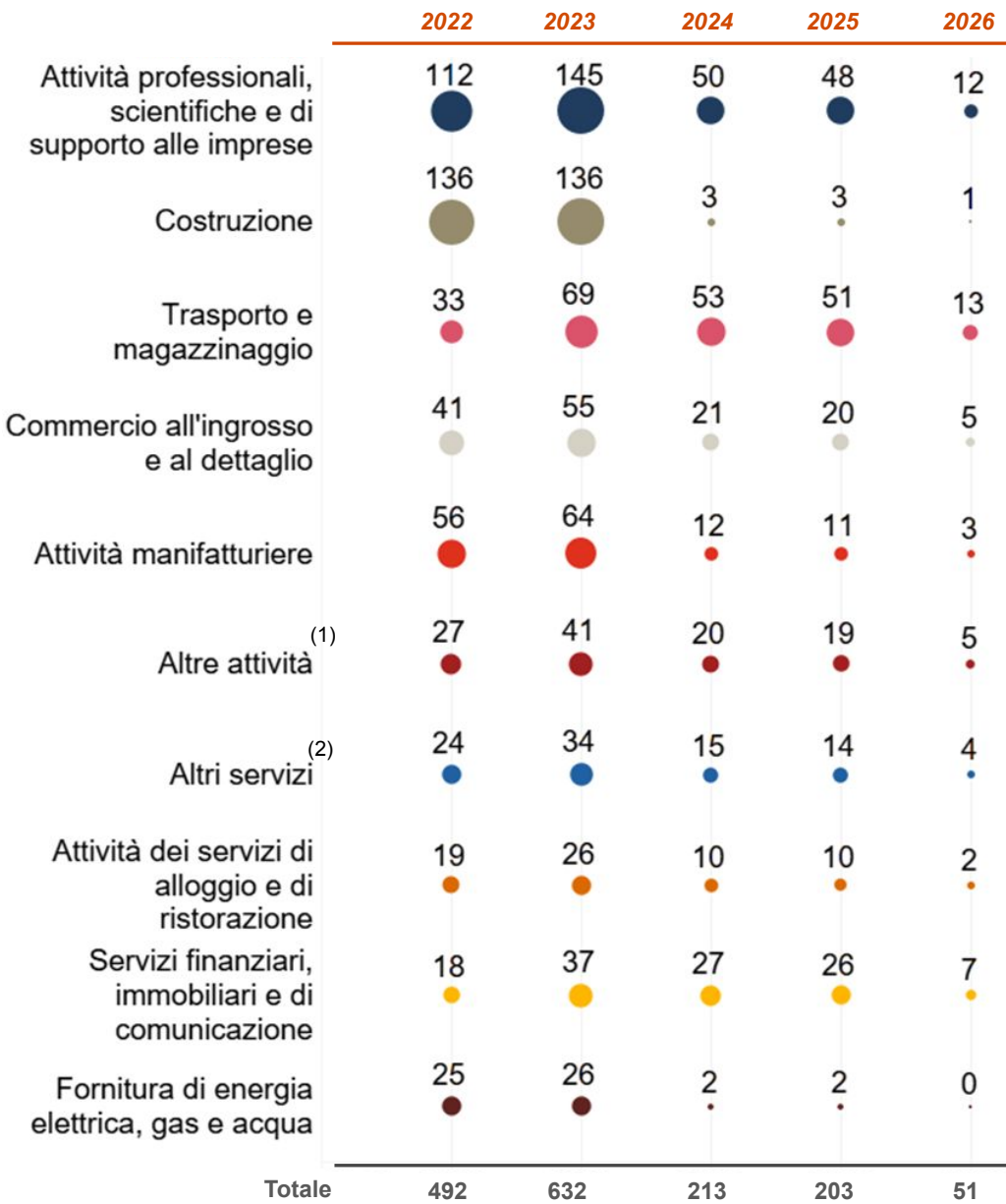
1.591 ULA.

Le ricadute occupazionali maggiori si registrano nei seguenti settori:

- *Attività professionali, scientifiche e di supporto alle imprese* (pari al 23% del totale), che viene attivato in maniera significativa sia nella fase di realizzazione dell’opera che nella fase operativa;
- *Costruzione* (pari al 18% del totale), che viene attivato quasi esclusivamente durante la fase di cantiere;
- *Trasporto e magazzinaggio* (pari al 14% del totale), attivato principalmente nella fase operativa e, nello specifico, in maniera diretta dal personale marittimo a bordo della “Golar Tundra”.

(1) La categoria Altre attività comprende i seguenti settori, coinvolti in misura minore dalle due fasi di attività analizzate: Agricoltura, silvicoltura e pesca, Estrazione di minerali da cave e miniere, Pubblica amministrazione e difesa, Istruzione, Sanità e assistenza sociale, Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e tempo libero.

(2) La categoria Altri servizi include servizi diversi da quelli già citati, quali attività di organizzazioni associative e attività di servizi e assistenza per la persona e la comunità.



pwc.com

© 2022 PwC. All rights reserved. Not for further distribution without the permission of PwC. “PwC” refers to the network of member firms of PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL), or, as the context requires, individual member firms of the PwC network. Each member firm is a separate legal entity and does not act as agent of PwCIL or any other member firm. PwCIL does not provide any services to clients. PwCIL is not responsible or liable for the acts or omissions of any of its member firms nor can it control the exercise of their professional judgment or bind them in any way. No member firm is responsible or liable for the acts or omissions of any other member firm nor can it control the exercise of another member firm’s professional judgment or bind another member firm or PwCIL in any way.