



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2004/0866

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di incremento della capacità di rigassificazione da 4 miliardi di metri cubi l'anno a 8 miliardi di metri cubi l'anno di gas erogato del terminale di rigassificazione del GNL ubicato nel nord Adriatico antistante il comune di Porto Viro in provincia di Rovigo presentata dalla Società Edison LNG S.p.A., con sede in via Foro Bonaparte 31, 20121 Milano, acquisita in data 13 luglio 2004, con protocollo n. 16264;

VISTO l'art. 1 della legge n. 220/92, concernente la costruzione di terminali per il carico e lo scarico di idrocarburi e di sostanze pericolose;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Edison LNG S.p.A., acquisita in data 6 agosto 2004 con protocollo n. 18189;

VISTO il parere n. 619 positivo con prescrizioni formulato in data 02 settembre 2004 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria tecnica sul progetto presentato dalla Società Edison LNG S.p.A.;

CONSIDERATO CHE:

- il progetto originale che ha ottenuto il parere di compatibilità ambientale con DEC/VIA n 4407 del 30.12.1999 prevedeva la costruzione di un terminale marino per la rigassificazione del GNL consistente in una struttura di calcestruzzo appoggiata sul fondo marino per l'accosto e l'ormeggio delle metaniere, lo scarico, lo stoccaggio e la rigassificazione del GNL; che il terminale, localizzato in un'area di raggio 2.5 km con centro nel punto di coordinate Lat. N 45° 04' 00" e Long. E 12° 35' 00", aveva una capacità di stoccaggio fino a 250,000 m³ di GNL e una capacità di movimentazione di 4 Miliardi di Sm³/anno di gas naturale e che il terminale è

JR



collegato a terra tramite una condotta costituita da un tratto a mare, dal terminale alla costa (Scanno Cavallari) e da un tratto a terra, dalla costa fino alla stazione di Cavarzere/Porto Viro;

- il progetto del terminale GNL del nord Adriatico è completato dal gasdotto di collegamento tra la stazione di Porto Viro e la stazione di Minerbio e che detto gasdotto ha ottenuto il parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni con DEC/VIA 605 del 6 ottobre 2003;

VISTO il Decreto n. 167167 del 7 luglio 2000 con cui il Ministero per le Attività Produttive ha autorizzato, per una capacità massima di 4 miliardi di metri cubi per anno, l'installazione e la gestione del terminale offshore nella zona di Porto Viro (RO) per la rigassificazione di GNL e il suo successivo vettoriamento nella rete di distribuzione nazionale e che il termine di ultimazione dei lavori è prorogata al 31 dicembre 2007 con Decreto del MAP n. 493270 del 10.09.03;

CONSIDERATO CHE:

- in data 29 settembre 2003 la Edison Stoccaggio S.p.A. ha chiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio l'esclusione dalla procedura di VIA per l'aumento della capacità di rigassificazione da 4 a 8 miliardi di m³/anno di gas erogato, a parità di capacità di stoccaggio, da ottenersi attraverso l'introduzione di opportuni adeguamenti progettuali e che l'esito della relativa procedura, comunicato con lettera del 4 maggio 2004, prot. n. DSA/2004/10584, ha previsto l'esclusione richiesta solo per la parte del progetto relativa alla realizzazione di alcuni adeguamenti tecnico funzionali, mentre per la restante parte concernente il predetto aumento della capacità di rigassificazione, è stato richiesto l'assoggettamento a procedura di VIA;

VALUTATO sulla base del predetto parere n. 619 del 2 settembre 2004 reso dalla Commissione V.I.A., che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- l'aumento della capacità di rigassificazione del terminale trova la sua giustificazione nelle mutate condizioni del mercato energetico in generale e del gas in particolare, intervenute successivamente al 1999 con la liberalizzazione del mercato energetico;
- il progetto di aumento della capacità di rigassificazione è coerente con l'incremento di domanda di gas naturale prevista in Italia e contribuisce alla diversificazione geografica e tipologica delle fonti di approvvigionamento, favorendo al contempo l'accesso al mercato nazionale di nuovi operatori;
- a livello nazionale il progetto è coerente con gli strumenti di pianificazione e normativi del settore energetico, i piani nazionali sul contenimento delle emissioni, la Conferenza nazionale per energia e l'ambiente, la politica energetica nazionale e le norme relative alla liberalizzazione del settore energetico;
- a livello locale il progetto è tuttora coerente con gli strumenti di programmazione e pianificazione già vigenti nel 1999, al tempo della procedura di VIA del progetto originale, riguardanti la pianificazione regionale per la salvaguardia e il risanamento ambientale, la pianificazione territoriale e vincoli (in ambiente marino), l'uso del demanio marittimo e la



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

pianificazione socio-economica. Inoltre risulta coerente con i piani e i programmi adottati o approvati successivamente al 1999, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e con i risultati degli Studi Propedeutici al Piano Energetico Regionale, piano tuttora in corso di redazione, elaborati dalla Regione nell'ambito del Programma Regionale di Sviluppo;

- il terminale GNL Alto Adriatico è previsto dal protocollo aggiuntivo sottoscritto tra il Consorzio per lo Sviluppo Economico e Sociale del Polesine ed Edison in data 21 Maggio 1999, a integrazione degli adempimenti previsti dal Patto Territoriale di Rovigo e che, nell'ambito di tale protocollo, il proponente ha previsto il finanziamento o il contributo alla realizzazione di opere di compensazione ambientale per un ammontare di 5,165 milioni di Euro;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- la localizzazione del terminale, le tecniche realizzative dell'opera, il processo e il layout del terminale sono essenzialmente equivalenti a quelli del progetto già autorizzato;
- la posizione finale del terminale è stabilita nel punto di coordinate N 45° 05' 26.294" Latitudine nord ed E 12° 35' 04.973" Longitudine est, in posizione coerente con i limiti stabiliti nel Decreto di compatibilità ambientale del 31.12.1999;
- in base a questa ubicazione, il terminale si trova ad una distanza di 15,1 km dal punto di approdo a terra della condotta ed a una distanza minima dalla costa (in corrispondenza delle bocche del Po della Pila) di circa 12 km;
- il potenziamento del terminale non comporta modifiche al tracciato e al diametro della condotta di collegamento, sia nel tratto a terra che nel tratto a mare, autorizzata con il DM del 31.12.1999;
- il volume di stoccaggio del GNL, pari a 250.000 m³, rimane inalterato;
- la portata media di gas inviato a terra passa da 456,000 Sm³/h a 915,000 Sm³/h, mentre il rateo massimo di spedizione a terra passa da 570,700 Sm³/h a 1,100,000 Sm³/h;
- l'aumento della capacità di rigassificazione viene ottenuta attraverso l'impiego di 4 vaporizzatori a ruscellamento (ORV), di cui uno come riserva, di nuova generazione e maggiore capacità rispetto a quelli previsti dal progetto del 1999, e di un vaporizzatore a recupero di calore che utilizza il calore latente dei fumi reflui della centrale elettrica;
- le principali modifiche tecniche proposte, rispetto a quanto già autorizzato nel maggio del 2004, riguardano:
 - la centrale elettrica che avrà un incremento della potenza nominale da 25 MW a circa 30 MW, comunque equivalente alla potenza richiesta dal progetto del 1999;
 - il sistema acqua di mare utilizzato per il processo di rigassificazione che prevede un aumento del fabbisogno di acqua dai precedenti 10,760 m³/h ai 22,300 m³/h in condizioni di normale esercizio, incrementabili fino a 29,000 m³/h in condizioni di picco previste per circa 80 giorni all'anno;
 - il numero dei vaporizzatori a ruscellamento (ORV) che passano da 2 A 4, di cui uno di riserva, e l'eliminazione del bruciatore a fiamma sommersa (SCV), sostituito da un vaporizzatore a recupero del calore dei fumi esausti delle turbine a gas della centrale

elettrica (WHR). Nel progetto del 1999 i vaporizzatori erano in numero di 3 ORV e di 1 SCV;

- il numero delle pompe sommerse che passa da 2 a 4, di cui una di riserva, e delle pompe ad alta pressione che passano da 3 a 5, di cui una di riserva. Nel progetto del 1999 le pompe erano rispettivamente in numero di 6 e 4;
- gli adeguamenti presentati al fine di conseguire l'aumento della capacità dell'impianto, completano e si integrano con quelli già approvati da questo Ministero con la nota DSA/2004/10584 del 4 maggio 2004 in quanto anch'essi, direttamente connessi al progetto di potenziamento della capacità del terminale;
- le scelte progettuali proposte rappresentano un'ulteriore implementazione degli adeguamenti progettuali precedentemente introdotti e consentono di ottimizzare il ciclo energetico del terminale permettendo di raddoppiare la capacità di rigassificazione del terminale senza aumentare significativamente le emissioni rispetto agli adeguamenti approvati nel maggio 2004 e riducendole sensibilmente, sia in termini di concentrazione che di flussi di massa, rispetto al progetto approvato con il DEC/VIA/ 4407 del 30.12.1999;
- le principali misure di mitigazione previste riguardano:
 - l'aumento della quantità di cloro attivo utilizzato come antivegetativo la cui concentrazione allo scarico viene mantenuta entro i limiti di norma (0.2 mg/l) attraverso l'impiego di un clororesiduometro in grado di controllare in continuo il dosaggio dell'antivegetativo immesso;
 - l'acqua raffreddata in uscita dagli scambiatori ORV viene miscelata con l'acqua in uscita dai servizi di raffreddamento al fine di diminuire il delta termico dell'acqua di restituzione;
 - la sostituzione del vaporizzatore tipo SCV con il vaporizzatore a recupero di calore WHR, comporta l'eliminazione completa delle emissioni dovute a quel tipo di vaporizzatore, consentendo in questa maniera di compensare l'aumento delle emissioni dovuti all'incremento di 5MW della potenza della centrale elettrica;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- lo "stato zero" di riferimento per la valutazione degli impatti è rappresentato dal sistema ambientale con il terminale da 4 Miliardi di Sm³/anno secondo il progetto del 1999 e integrato con le modifiche approvate nel 2004;
- lo studio di impatto ambientale riporta l'aggiornamento della caratterizzazione ambientale, rispetto a quanto presentato nel SIA del 1998/1999, per quanto concerne le componenti ambientali interessate, direttamente o indirettamente, dal presente progetto: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, flora fauna ed ecosistemi, caratteristiche paesaggistiche e naturalistiche e aspetti socio-economici;
- l'analisi effettuata ha determinato che gli elementi di interferenza con l'ambiente determinati dal potenziamento del terminale marino da 4 a 8 Miliardi di m³/anno riguardano soprattutto le componenti:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- **atmosfera** per quel che concerne le emissioni della centrale elettrica e quelle prodotte dalla presenza nell'area del terminale di un maggior numero di mezzi navali che viene quantificato in 60 metaniere, più i relativi mezzi di supporto, in più per anno;
 - rispetto al progetto approvato nel 1999 l'utilizzo nella centrale elettrica di bruciatori di nuova generazione consente di abbassare le concentrazioni delle emissioni di NOx da 230 mg/Nm³ a 100 mg/Nm³ e di CO da 70 mg/Nm³ a 22 mg/Nm³, con una significativa riduzione delle emissioni anche in termini di flusso di massa
 - rispetto alle modifiche progettuali approvate nell'aprile 2004 gli impatti sull'atmosfera determinati dall'aumento di 5 MW della potenza installata sono compensati dall'eliminazione delle emissioni dovute al bruciatore a fiamma sommersa (SCV)
 - l'aumento del traffico marittimo, dovuto al maggior numero di navi metaniere e dei mezzi di supporto, comporta un aumento delle emissioni in atmosfera, nell'area del terminale, quantificabili in 128 t/anno di NOx e di 14 t/anno di CO, quantità che sono compensate dalla diminuzione delle emissioni della centrale elettrica;
- **ambiente idrico** per quel che concerne i maggiori prelievi e scarichi idrici necessari al processo di rigassificazione del GNL e al raffreddamento delle apparecchiature
 - rispetto al progetto approvato al 1999 così come integrato dalle modifiche progettuali approvate nell'aprile 2004, l'aumento del prelievo di acqua di mare comporta un incremento del delta termico delle acque di restituzione dai -4.4 °C del progetto originale a -4.6 °C del nuovo progetto e un maggiore impiego di cloro libero attivo utilizzato come antivegetativo;
 - i modelli predittivi della dispersione termica e chimica delle acque di processo sono stati effettuati, sulla base dello stesso modello matematico utilizzato nello studio del 1998/99, assumendo cautelativamente valori delle nuove portate di scarico pari a 30,000 m³/h e della concentrazione di cloro rilasciato pari a 1 mg/l anziché di 0,2 mg/l;
 - attraverso le simulazioni modellistiche eseguite sono state stimate le aree di massimo impatto della dispersione termica e chimica in prossimità dell'opera, in condizioni di minimo rimescolamento, calma di vento, corrente e moto ondoso, e in lontananza dell'opera, in condizioni meteo-marine estreme di Bora, Levante e Scirocco;
 - le simulazioni modellistiche sono state realizzate sia nelle condizioni invernale, caratterizzata da assenza di stratificazione termica verticale, che nella condizione estiva, con forte stratificazione termica verticale;
- **attività economiche e sociali** per quel che concerne gli impatti derivanti dall'aumento dell'interferenza dei mezzi navali dedicati al terminale con le attività di pesca e di navigazione locali;
- inoltre, per quanto attiene alle altre componenti ambientali:
 - non sono riscontrabili variazioni degli impatti ambientali associati alla componente suolo e sottosuolo;
 - l'aumento dell'inquinamento acustico sono dovute al maggiore numero di equipaggiamento tecnico installato sul terminale nonché all'aumento del numero dei mezzi navali;

- 
- gli impatti riguardanti l'ambiente naturale e l'ecosistema marino sono riconducibili all'aumento di portata dello scarico di acque fredde e clorate utilizzate per il processo di rigassificazione;
 - l'adeguamento progettuale del terminale non comporta variazioni rispetto le dimensioni, l'ubicazione e il layout del Gravity Base Structure, pertanto non sono riscontrabili variazioni degli impatti ambientali associati alla componente paesaggio;

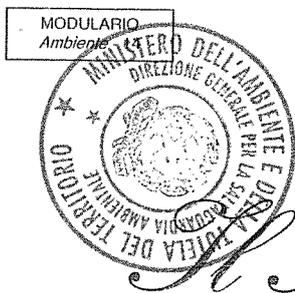
VALUTATO infine che:

- per quanto attiene agli aspetti ambientali gli elementi di interferenza con l'ambiente determinati dal potenziamento del terminale marino da 4 a 8 Miliardi di m³/anno riguardano principalmente le componenti atmosfera e ambiente idrico nonché gli aspetti economici e sociali limitatamente agli effetti sulla navigazione locale dovuti all'incremento del traffico marittimo dedicato al terminale;
- gli effetti sulle altre componenti ambientali sono del tutto assenti o trascurabili;
- le misure di mitigazione introdotte e l'introduzione di nuove soluzioni progettuali, nonché l'impiego di strumentazioni e tecnologie di nuova generazione, consentono di contenere in maniera significativa gli impatti prodotti dall'aumento della capacità di rigassificazione;
- l'aggiornamento delle analisi modellistiche per la dispersione termica e chimica dello scarico delle acque del terminale con le nuove portate di scarico mostrano che l'aumento della portata di acqua di mare utilizzata per il processo di rigassificazione e il raffreddamento degli impianti non comporta un aumento significativo degli impatti rispetto a quelli previsti dal progetto approvato nel 1999 o dagli adeguamenti progettuali approvati nell'aprile 2004;
- gli impatti ambientali derivanti dall'aumento del traffico navale non producono effetti significativi a livello ambientale e che gli effetti a livello socio-economico sono limitati;
- conformemente alle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/4407 del 30.12.1999 il proponente ha predisposto degli appositi programmi di monitoraggio degli effluenti e di monitoraggio ambientale sia per la fase di cantiere sia che per la fase di esercizio del terminale;
- il proponente, con lettera del 1 settembre 2004, si è impegnato a realizzare nuove opere di compensazione ambientale rispetto a quelle già contenute nel Protocollo Aggiuntivo degli adempimenti del Patto Territoriale firmato in data 21 maggio 1999, per un ammontare di ulteriori 1,350 milioni di Euro;

PRESO ATTO che sono pervenute le seguenti istanze, osservazioni o pareri ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86 per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, tutte considerate nell'ambito dell'istruttoria tecnica della Commisione VIA e che di seguito sinteticamente si riportano:

- il Ministero delle infrastrutture, Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima Interna, con nota n. 8727 del 19 Aprile 2004, esprime parere favorevole ai fini marittimi, all'aumento di capacità di rigassificazione e alla modifica dell'orientamento del





Al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

deposito GNL, sulla scorta dei pareri emessi dai Vigili del Fuoco, dalla Capitaneria di Chioggia e del Genio Civile per le Opere Marittime;

- **Provincia di Rovigo**
- fa presente che i progetti del gasdotto e del terminal Off-Shore non possono essere analizzati separatamente e in relazione allo studio di impatto ambientale e al progetto si osserva quanto segue:
 - la zona è interessata da possibile scorrimento di faglie che non sono state sufficientemente analizzate;
 - nella documentazione non è presa in considerazione l'eventualità di sabotaggi all'impianto e attentati;
 - il metanodotto andrebbe posizionato ad una profondità di almeno 15-20 metri; la profondità attuale di 1,5-2,5 metri non è sufficiente per garantire sicurezza in caso di esplosione;
 - i tratti di metanodotto delle zone di: Porto Viro, Loreo; Cavarzere; Adria, Ceregnano, Gavello, Crespino, Copparo, Masi Torello, Voghiera, Baricella e Minerbio, vanno ristudiati e ulteriormente allontanati dai centri abitati;
 - l'effettuazione di scavi e la posa delle tubazioni interrato dovrebbe considerare anche tecniche alternative (es. tunneling) per evitare ad esempio che il ritrovamento di siti archeologici allunghi eccessivamente i lavori di realizzazione dell'opera;
 - il raddoppio di produzione di gas potrebbe influire sull'usura dell'impianto con conseguente aumento di rischio di incidente. Tutti i sensori installati per individuare e bloccare le perdite nel sistema di compressione e di ricondensazione, delle pompe di rilancio e perdita di vaporizzazione, devono essere potenziati in modo tale da potersi attivare in automatico entro massimo 60 secondi;
 - c'è la necessità di uno studio specifico relativamente ai cambiamenti di direzione delle correnti marine;
 - si chiede il perché non sono state contemplate nello studio di impatto ambientale delle alternative al progetto in questione che prevedano l'utilizzo di tecnologie differenti;
 - vengono analizzate in maniera insufficiente le conseguenze di avvenimenti catastrofici riguardanti le collisioni, non è analizzato inoltre il caso di esplosione della piattaforma: che tipo di conseguenze potrebbe portare sugli insediamenti costieri e sulle navi che circolano nella zona;
 - non sono state sufficientemente analizzate le conseguenze sull'ecosistema circostante l'impianto dovute all'abbassamento della temperatura di circa 5, 6 gradi.

i Comuni di: Cavarzere, Gavello, Crespino, Adria:

- comunicano piena adesione alle osservazioni della Provincia di Rovigo.

Comune di Loreo, Comune di Porto Viro

- comunicano che, non rilevano fatti nuovi rispetto a quanto già emerso nel corso della valutazione di impatto ambientale già effettuata con esito positivo con il DEC/VIA n. 4407 del 30 dicembre 1999;



- chiedono che gli organi superiori di verifica e controllo diano precise garanzie per la tutela e la sicurezza dell'ambiente e la salvaguardia degli abitanti senza prevaricare lo sviluppo dell'economia con particolare riferimento a settori quali la pesca, l'agricoltura, il turismo.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'incremento della capacità di rigassificazione da 4 miliardi di metri cubi l'anno a 8 miliardi di metri cubi l'anno di gas erogato del terminale di rigassificazione del GNL ubicato nel nord Adriatico antistante il comune di Porto Viro in provincia di Rovigo proposto dalla Società LNG S.p.A. **a condizione che si ottemperi a tutte le prescrizioni contenute nel D.M. n. 4407 del 31.12.1999, con le integrazioni e modifiche di seguito riportate:**

- l'intero piano di monitoraggio indicato nella prescrizione **g)** di cui al Decreto n. 4407 del 30 dicembre 1999, deve essere concordato con l'ICRAM secondo le modalità previste dalle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero" e attuato sotto la supervisione dell'ARPA Veneto che dovrà, in caso di superamento dei limiti di qualità o di legge stabiliti, verificare che il proponente adotti le opportune e più adeguate misure di mitigazione e di controllo atte a far sì che le cause determinanti i valori anomali osservati siano prontamente eliminate;
- in riferimento alla prescrizione **g)** del DEC n. 4407 del 30 dicembre 1999 "fase di esercizio - ambiente pelagico", il proponente deve provvedere, in aggiunta alle 2 stazioni di monitoraggio già previste, all'installazione di due ulteriori stazioni di misura per il monitoraggio della temperatura e dei composti organici cloro derivati. Tali nuove stazioni saranno ubicate in prossimità della costa, in posizione a sud ovest e a nord ovest del terminale. Le misurazioni dovranno essere effettuate secondo le modalità che dovranno essere concordate con ICRAM e ARPA Veneto;
- i dati di temperatura e di concentrazione dei composti organici cloro derivati registrati dalle varie stazioni di monitoraggio installate, unitamente ai dati meteomarini raccolti, devono essere, prima dell'entrata in esercizio e con cadenza inizialmente annuale e quindi a partire dal 3° anno con cadenza triennale, opportunamente correlati e modellizzati, includendo tutte le componenti fluido dinamiche del sistema e le variazioni meteorologiche. Ciò al fine di verificare l'effettiva dispersione termica e chimica dei reflui di processo e per mettere in atto gli opportuni interventi correttivi in caso si manifestassero forti discrepanze con i valori attesi di temperatura e di cloro sottoforma di composti organici cloro derivati. I risultati ottenuti dovranno essere inviati all'ARPA Veneto;
- le opere di compensazione di cui al primo trattino della prescrizione **h)** del decreto n. 4407 del 30 dicembre 1999 devono essere realizzate in accordo con l'ICRAM e l'ARPA Veneto e devono prevedere la realizzazione, nella zona del terminale, di un substrato macrovacuolare, di



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

estensione e altezza tali da non interferire con la sicurezza alla navigazione e in grado di costituire un ambiente fisico di protezione, rifugio e ripopolamento.

- inoltre, il proponente, a seguito dell'impegno formale presentato, deve concordare con il soggetto attuatore, nell'ambito del Protocollo Aggiuntivo degli adempimenti di cui al Patto Territoriale della Provincia di Rovigo nel quale sono già previste forme di compensazione ambientale da realizzarsi da parte del proponente per un ammontare pari a 5,165 milioni di Euro, il finanziamento o la contribuzione alla realizzazione di ulteriori opere di compensazione ambientale per un ammontare massimo di 1,350 milioni di Euro.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Edison Stoccaggio S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione, al Ministero delle attività produttive Direzione Generale Energia, alla Capitaneria di Porto di Chioggia ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, li 8/10/2004

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**



**DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di
n° 5..... fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 8/10/2004