
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

TERMINALE GNL ADRIATICO - S.r.l.

La società Terminale GNL Adriatico S.r.l., p.za della Repubblica 14/16, 20124 Milano, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-ter, comma 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241 come integrata dalla legge 24 novembre 2000, n. 340

rende noto

che in data 18 luglio 2007 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso il decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/618 con prescrizioni concernente il progetto dell'isola artificiale temporanea antistante lo Scanno del Palo di Boccasette funzionale all'attraversamento della foce del Po di Maistra mediante tecnica della Trivellazione Orizzontale Controllata (T.O.C) finalizzata alla posa del metanodotto del Terminale di Rigassificazione Offshore di Porto Viro da realizzarsi nel comune di Porto Viro (RO). In seguito in data 31 novembre 2007 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso il decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/975 con prescrizioni ad integrazione dei pareri positivi di compatibilità ambientale del progetto espressi con i DEC VIA del 30 dicembre 1999, DEC VIA del 12 ottobre 2004 e DEC VIA del 18 luglio 2007.

Eventuali informazioni e chiarimenti in merito a detti provvedimenti, potranno essere richiesti alla scrivente Terminale GNL Adriatico S.r.l. ed alla Regione Veneto, Assessorato Politiche della Mobilità ed Infrastrutture.



Si riporta estratto dei citati Decreti DEC/VIA/618 e DEC/VIA/975, che possono essere anche consultati integralmente sul sito Internet:

http://www.minambiente.it/index.php?id_sezione=320.

Il presente avviso viene altresì pubblicato in un quotidiano a tiratura nazionale.

Ai sensi del comma 10, art. 14-ter della legge N. 241 del 1990, così come modificata dalla legge 24 novembre 2000, n. 340, dalla data della presente pubblicazione decorrono i termini per eventuali impugnazioni in sede giurisdizionale da parte dei soggetti interessati.

Il procuratore speciale: Ing. Carlo Mangia

‘Il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,

VISTO

(omissis)

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto concernente le opere di cantierizzazione per la posa del tratto di metanodotto con la tecnica della Trivellazione Orizzontale Controllata (T.O.C.) tramite la costruzione, l’utilizzo e la futura dismissione di un’isola artificiale antistante lo Scanno di Palo di Boccasette posta a circa 600 m dalla costa da realizzarsi nel comune di Porto Viro (RO) presentato dalla Società Terminale GNL Adriatico S.r.l. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni che includono anche quelle indicate dalla Regione Veneto nel proprio parere riportato nelle premesse:**

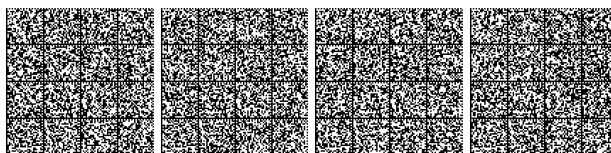


- 1) devono essere comunque ottemperate le prescrizioni relative DEC.
VIA N. 4407 del 30 Dicembre 1999 ove non in contrasto con quanto indicato dal presente parere;
- 2) dovranno essere realizzate le opere di messa in sicurezza dell'isola artificiale, tramite lo svuotamento del materiale attualmente presente nella stessa ed il successivo riempimento con il materiale proveniente dallo scavo della condotta a mare, secondo il programma redatto dal Proponente ed approvato dalla Procura della Repubblica di Rovigo, ferme restando tutte le prescrizioni indicate da ARPAV ed ICRAM e ad ogni successiva disposizione derivante dalle attività di monitoraggio. Il materiale dovrà essere caratterizzato con campionamenti a distanze non superiori a 50m fino alla profondità prevista per l'escavazione. Tali caratterizzazioni dovranno essere trasmesse prima dell'inizio delle attività di escavazione a ARPAV ed ICRAM per l'approvazione. In caso di non idoneità si dovrà prevedere un approvvigionamento con sabbie di altra provenienza, idonee sulla base dei criteri indicati dall'ICRAM. A seguito della messa in sicurezza si potrà procedere alle successive fasi di esecuzione dei lavori;
- 3) prima dell'inizio dei lavori dovrà essere allestito un presidio per il monitoraggio in continuo delle attività di progetto. In accordo con ARPAV ed ICRAM sarà predisposto un protocollo operativo, per il funzionamento del presidio, che stabilisca le finalità ed individui, tra l'altro, la dotazione organica ed i mezzi necessari per



fronteggiare situazioni di emergenza dovute ad inquinamento ambientale di origine incidentale, che potrebbero verificarsi durante la realizzazione degli interventi di progetto. Si dovrà tenere conto degli sversamenti accidentali di Bodoxin AE e di prodotti petroliferi in genere, oltre che le perdite di fluido di circolazione durante l'esecuzione della TOC specialmente sull'“exit point” sullo Scanno Cavallari;

- 4) dovranno essere ottemperate tutte le condizioni riportate nel *nulla osta* all'attraversamento del Po di Maistra redatto dall'Agenzia Interregionale per il Fiume Po in data 27/07/2005 prot. N. 4318, riportato nelle premesse;
- 5) per quanto riguarda il riempimento ed il completamento dell'isola artificiale temporanea:
 - a) la superficie superiore del primo riempimento (a quota 2m slm circa) dovrà essere modellata con pendenze adeguate a convogliare le acque di infiltrazione, una volta che la stessa superficie sia stata ricoperta con la guaina impermeabile e con il riempimento finale, verso i tubi microfessurati disposti subito sopra la guaina;
 - b) la guaina tra i due riempimenti dovrà essere in PEAD, saldata e rigirata verso l'alto lungo le palancole in modo da formare vere e proprie vasche di contenimento indipendenti per ognuno dei tre settori dell'isola artificiale (due laterali ed uno centrale);
 - c) tutte le aree dell'isola artificiale non transitate o che permangono inutilizzate per periodi di tempo superiori ad una settimana, al fine



di ridurre ad un minimo la quantità di acqua infiltrata ed il pericolo di erosione, dovranno essere ulteriormente coperte da teli in PEAD saldati e disposti in modo tale da convogliare le acque di pioggia e dei frangenti marini verso l'esterno dell'isola;

d) considerato che parte delle aree di cantiere risulteranno impermeabili nei confronti delle precipitazioni meteoriche, devono essere previsti adeguati sistemi di raccolta e volumi di stoccaggio delle acque piovane, il cui smaltimento dovrà rispettare la normativa vigente ed essere realizzata sotto il controllo di ARPAV;

6) trattamento e smaltimento dei rifiuti:

a) dovranno essere adottate le migliori tecnologie disponibili per la riduzione volumetrica dei reflui di perforazione, previa valutazione di quelle ottimali sotto il profilo ambientale e della sicurezza;

b) devono essere evitati stoccaggi/depositi anche temporanei in terraferma in aggiunta a quelli previsti dai cantieri per la realizzazione della TOC;

c) ai fini delle attività di controllo, prima dell'inizio lavori, il proponente dovrà comunicare ad ARPAV il luogo dove verranno smaltiti i rifiuti della perforazione, la data di inizio lavori ed i volumi di fanghi e detriti previsti da smaltire;

7) il materiale di scavo del fondale nella sezione centrale dell'isola artificiale ed il materiale asportato dalla porzione lato mare della stessa isola, che verrà accantonato sull'isola per il successivo eventuale riutilizzo al termine delle attività di tiro, dovrà essere



isolato dalla superficie dell'isola stessa e dalle attività di cantiere anche tramite l'utilizzo di teli impermeabili posti sia inferiormente che superiormente a copertura. Le acque provenienti dagli accumuli di materiale scavato dal fondale dovranno opportunamente essere analizzate a norma di legge prima di essere smaltite o rilasciate in mare dietro approvazione dell'ICRAM;

- 8) devono essere rispettate le norme regionali in materia di inquinamento luminoso;
- 9) d'intesa con l'Ente Regionale Parco Delta del Po dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti più opportuni ad impedire la nidificazione sull'isola artificiale durante tutto il periodo di esistenza;
- 10) il monitoraggio ambientale deve essere eseguito secondo il piano indicato da ICRAM nel documento del 10 Maggio 2007 (Prot. 4893/07), come integrato dal documento ARPAV 17 Maggio 2007 (Prot. 64046) e dalle prescrizioni indicate di seguito.

I dati relativi dovranno essere tempestivamente trasmessi agli organismi competenti: ARPAV, ICRAM, Direzione Regionale Prevenzione, Ufficio Provinciale Caccia e Pesca, Capitaneria di Porto, Ente Regionale Parco Delta del Po. In caso di impatti, derivanti dall'esecuzione dei lavori, sulle attività legate alla pesca, molluscoltura e balneazione, la ditta esecutrice dovrà immediatamente sospendere i lavori. In particolare, i piani di monitoraggio definitivi dei parametri fisici, chimici e biologici



dovranno essere approvati da ICRAM e ARPAV e svolti sotto la loro supervisione. Si ritiene, comunque, necessario che i monitoraggi includano almeno le seguenti indagini:

a) caratteristiche idrologiche della colonna d'acqua (correnti, temperatura, salinità, ossigeno disciolto, sali nutritivi, etc.);

b) caratteristiche fisiche e chimiche dei sedimenti presenti nel fondo mobile circostante la piattaforma e caratteristiche della comunità bentonica in essi presente;

c) concentrazioni di metalli pesanti ed eventuali contaminati organici nei mitili insediati sulle parti immerse della piattaforma e analisi di biomarkers;

d) evoluzione del popolamento ittico nell'area interessata dalla piattaforma;

e) rilevamento del passaggio di cetacei e tartarughe marine nei pressi della piattaforma,

f) rilevamento di eventuale nidificazione sull'isola artificiale;

g) rilevamento della flora presso il tratto costiero interessato dai lavori;

h) rilevamento della variazione nell'abbondanza di fauna selvatica insediata presso il tratto costiero interessato dai lavori;

i) verifica che gli impatti derivanti dalle immissioni acustiche ed inquinanti nelle aree protette siano effettivamente minimizzati;

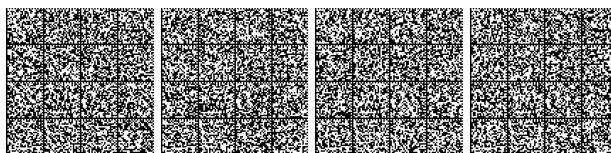
j) rilevamento delle modalità di esecuzione dei lavori al fine di evitare l'introduzione o la diffusione ulteriore di specie esotiche invadenti.



Qualora si verificchino situazioni di impatto ambientale considerate intollerabili, ICRAM ed ARPAV dovranno immediatamente indicare le mitigazioni da adottarsi al fine della loro minimizzazione. I lavori potranno continuare unicamente dopo che si siano state adottate le mitigazioni indicate. In ogni caso dovranno essere sospesi i lavori nel periodo primaverile in coincidenza con il periodo di riproduzione e nidificazione dell'avifauna acquatica;

11) L'inizio dei lavori di decommissioning dell'isola è subordinato all'approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero dello Sviluppo Economico (UNMIG) del programma di dismissione della piattaforma nei tempi previsti dalla concessione. Tale programma sarà adeguato per il recepimento delle eventuali indicazioni emerse nel corso dei lavori tecnici per l'attuazione del Protocollo di intesa tra il Ministero dell'Ambiente e l'Associazione Mineraria, firmato il 30.4.1999. La dismissione dell'isola deve prevedere il corretto smaltimento/riutilizzo dei materiali presenti. Le strutture devono essere comunque completamente smantellate e i materiali smaltiti nel rispetto della vigente normativa entro e non oltre i sei mesi dall'ultimazione del tie-in;

12) Durante tutta la vita della condotta, dovrà essere previsto il programma di monitoraggio dell'evoluzione spazio-temporale della linea di costa e della batimetria in modo da prevedere e prevenire



eventuali fenomeni erosivi nell'intorno della stessa; l'attività è sottoposta al controllo da parte della Regione Veneto;

13) come indicato nel parere della Regione Veneto deve essere prevista una compensazione ambientale per un importo di 200.000 euro per la realizzazione di un piano di interventi di valorizzazione ambientale da concordare con i Servizi Forestali regionali, con ARPAV e con l'Ente Regionale Parco Delta del Po. Gli interventi devono essere anticipati per quanto possibile in relazione ai tempi di realizzazione dell'opera;

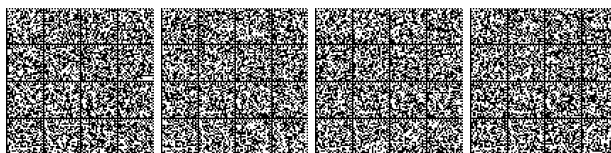
14) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Veneto, riportate integralmente nelle premesse;

Raccomandazioni:

tenuto conto che ai sensi del DPR 886/1979, art. 28 è competenza della Capitaneria di Porto definire le caratteristiche della zona di sicurezza intorno alle installazioni e stabilire le limitazioni alla navigazione ed alla pesca, al fine di ridurre i rischi di collisione tra imbarcazioni e piattaforma, si raccomanda alla Capitaneria di Porto di fissare la distanza conservativa di sicurezza non inferiore a 500m dall'installazione e di indicare le più opportune limitazioni all'attività di pesca;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla società Terminale GNL Adriatico S.r.l., al Ministero dei Trasporti, al Ministero dello



Sviluppo Economico (Direzione Generale Energia e Risorse Minerarie), al Tribunale di Rovigo Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, alla Procura della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Rovigo, all'ICRAM, all'ARPAV, all'Autorità di Bacino del Fiume Po, all'Agenzia Interregionale del Fiume Po 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 degli Enti locali e delle altre amministrazioni interessate;

- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art.11, comma 10 della legge del 24.11.2000 n.340.

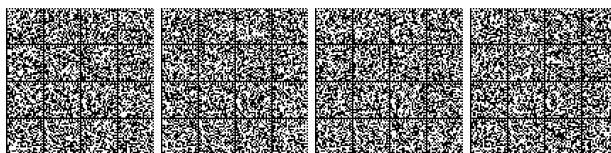
Roma li 18 luglio 2007.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio'.

INOLTRE

‘Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
...omissis...

CONSIDERATI gli esiti della riunione del 13 luglio 2007, tenutasi a Bruxelles presso la Direzione Generale Ambiente della Commissione europea con riguardo alla procedura n. 2005/4128, relativa all'applicazione delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE al progetto di realizzazione del terminale marino per GNL al largo di Porto Viro (Rovigo);



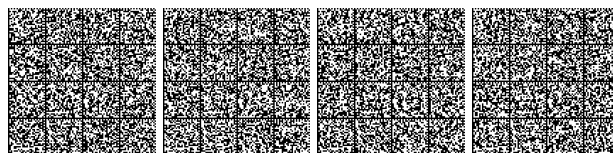
VALUTATA la necessità di definire in sede amministrativa quanto concordato nel corso del citato incontro;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla integrazione dei pareri positivi di compatibilità ambientale del progetto espressi con i DEC VIA del 30 dicembre 1999, DEC VIA del 12 ottobre 2004 e DEC VIA del 18 luglio 2007 sopraindicati;

D E C R E T A

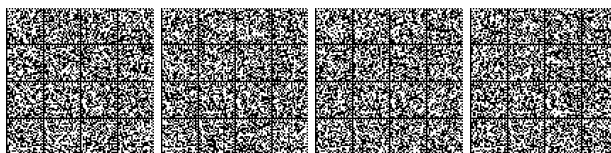
Le prescrizioni e raccomandazioni individuate nel DEC VIA del 30 dicembre 1999, nel DEC VIA del 12 ottobre 2004 e nel DEC VIA del 18 luglio 2007 sono così integrate:

- 1) dovrà essere presentato ed approvato dalla Regione Veneto, un progetto di ripristino degli habitat interferiti, con particolare riferimento agli habitat 1320 e 1510 nell'area dello Scanno Cavallari; per quanto concerne lo stato di conservazione, e la sua variazione nel tempo, con riferimento alle specie ed habitat protetti ai sensi della Direttiva "Habitats" e Direttiva "Uccelli" nelle zone umide e lagunari, si fa riferimento agli Art.2, Art. 11, Art. 17; per quanto attiene la definizione di "stato di conservazione" e' necessario fare riferimento ai documenti ed alle decisioni prese nell'ambito del Comitato "Habitats";
- 2) dovrà essere integrato ed implementato l'attuale piano di monitoraggio della Regione Veneto relativamente alla componente "vegetazione" con uno specifico riferimento alle



specie ed habitats prioritari e di interesse prioritario; si provvederà anche ad una mappatura dettagliata delle unità ecosistemiche presenti, con una specifica caratterizzazione delle tipologie di interesse ai fini della direttiva comunitaria 92/43/CEE; queste ultime tipologie dovranno essere censite anche nel contesto dell'area vasta di riferimento (corridoio metanodotto in aree umide); lo studio sulla presenza di specie ed habitat sopraindicati dovrà proseguire per almeno 5 anni per fornire le indicazioni sul relativo stato di conservazione e sulla sua dinamica a seguito dei lavori;

- 3) dovrà essere integrato il monitoraggio ICRAM per la parte afferente i possibili effetti dei composti alogenoderivati organici come trialometani (e.g. bromoformio), acidi aloacetici, aloacetonitrili, alofenoli, agli eventuali composti del cloro risultanti da legami con materiale organico e/o tossici per gli organismi lagunari e marini, anche all'ambiente lagunare per le diverse matrici ambientali e sulla catena alimentare di ittiofauna, erpetofauna, avifauna, in particolare su plancton, uova e larve di pesci. Il monitoraggio avrà durata iniziale di 5 anni;
- 4) con riferimento agli esiti del monitoraggio sarà successivamente definito e prescritto un ulteriore piano di monitoraggio per l'intera vita dell'impianto mirato al controllo dei parametri emersi come prioritari nel corso della prima fase. Per parametri prioritari si intendono quei parametri che, a seguito delle

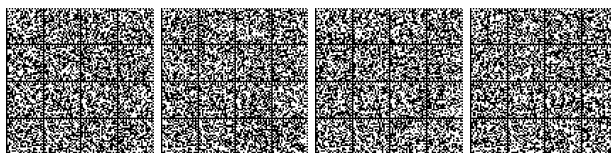


misurazioni svolte, hanno rivelato - o sono suscettibili di rivelare - variazioni significative delle caratteristiche chimiche, fisiche e biologiche dell'ambiente marino e lagunare riconducibili agli effetti del progetto.

- 5) con riferimento alla prescrizione di cui alla lettera a) del DEC VIA del 30 dicembre 1999, relativa alle operazioni di zavorramento del terminale, si precisa che nell'ambito dell'individuazione dei siti di prelievo delle sabbie (cava marina e/o terrestre) e delle attività di monitoraggio di cui al citato D.M. 24/01/1996, il materiale dovrà essere caratterizzato. Tali caratterizzazioni dovranno essere trasmesse a ARPAV e ICRAM. Dovrà altresì essere inviata al Ministero dell'Ambiente al termine dei lavori una relazione conclusiva, contenente le informazioni relative al materiale destinato allo zavorramento in accordo al piano di caratterizzazione concordato con ARPAV e ICRAM;
- 6) con riferimento alla prescrizione n. 11 del DEC VIA del 18 luglio 2007 relativa al progetto dell'isola artificiale temporanea antistante lo Scanno del Palo di Boccasette, si precisa che non è richiesta l'approvazione da parte dell'UNMIG del programma di dismissione della piattaforma (isola artificiale);

D I S P O N E

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Terminale GNL Adriatico srl, al Ministero dello sviluppo economico (Direzione Generale Energia Risorse Minerarie), al Ministero dei



trasporti, al Tribunale di Rovigo Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, alla Procura della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Rovigo, all'ICRAM, all'ARPAV, all'Autorità di Bacino del Po, all'Agenzia Interregionale del fiume Po 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 lì 30 novembre 2007.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio'.

Si rende noto inoltre

Che sono state richieste ed ottenute tutte le autorizzazioni per la realizzazione del terminale offshore e delle opere connesse. Si segnalano in particolare i seguenti provvedimenti relativi all'isola artificiale:

- parere tecnico favorevole, ex art. 12 e 46 Reg. Cod. Nav. rilasciato dal Genio Civile per le Opere Marittime il 1° agosto 2005, prot. N. 1066

“Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti Magistrato alle acque
Ufficio del Genio Civile per le opere marittime Venezia

Prot. N. 1066 1 agosto 2005

Oggetto: p.d.m. parere art. 12 e 46 Reg. Cod. Nav – Concessione per l'installazione e gestione del terminale offshore per la rigassificazione dei gas naturale liquefatto (GNL) in mar Adriatico - comune di Porto



Viro – società Edison LNG S.p.A.

...omissis..

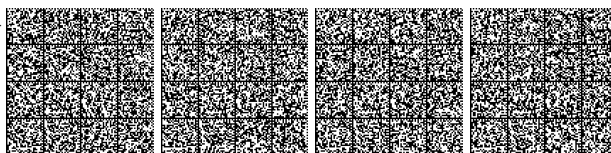
- Si esprime, per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 12 e 46 del Regolamento Codice della navigazione, parere tecnico favorevole alla realizzazione ed al posizionamento di un cassone in c.a. prefabbricato di dimensioni di m. 180x88x46 (GBS) posizionato in coordinate geografiche WGS $\varphi=45^{\circ}05'26.294''N$ $\lambda=012^{\circ}35'04.973''E$ (con orientamento Est-Ovest) su di un fondale di m 30 in zona prospiciente Porto Levante (Porto Viro) ed alla realizzazione della condotta interrata da detta struttura a terra del diametro di 30" e lunghezza, dall'impianto al punto di spiaggiamento, di circa 16.951 m, come individuata nel progetto allegato.

Il presente parere è subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- la sommità della condotta deve essere posta ad una profondità di almeno 1,5 mt rispetto al fondo e dovrà mantenere la medesima profondità al di sotto del fondale di eventuali canali che venissero interessati lungo il percorso della parte valliva.

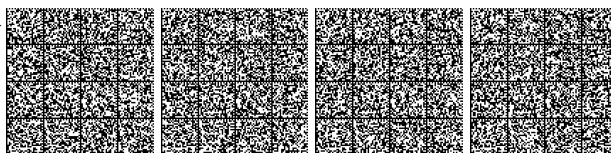
Dovrà quindi essere proposta una attività sul fondale, affinché la condotta sia ricoperta con una quantità di materiale tale da fornire le più ampie garanzie di sicurezza alla rottura. Tali attività dovranno essere approvate dallo scrivente Ufficio.

Dovrà infine essere trasmesso, a fine intervento, l'intero profilo longitudinale della condotta, per gli ambiti di competenza, con indicata profondità di posa dell'intera tratta.



La ricopertura del tubo, nell'attraversamento a cavaliere dell'argine di difesa, deve essere raccordato con l'argine esistente mediante una rampa di adeguata pendenza.

- Dovrà essere concordata con Marifari una adeguata segnalazione ai fini della difesa passiva della struttura per quanto attiene alla sicurezza della navigazione in zona anche durante le attività di realizzazione.
- Dovrà essere previsto un periodico monitoraggio del tratto della tubazione a mare al fine di evitare pericolosi affioramenti della tubazione stessa, che possano comprometterne la sicurezza ed interferire con le attività di pesca.
- Per quanto riguarda l'isola artificiale delle dimensioni di m 120x55,15 posta alla batimentria di - 5 m provvisoriale per l'esecuzione della trivellazione per la posa della tratta della condotta verso terra e del cassero di chiusura sul punto di uscita a terra della tubazione stessa, le quote di bordo di queste due opere saranno di +1,0 per quella in zona valliva mentre, per quella a mare, la quota dovrà essere portata da +2,20 a +3,0 al fine di garantire la sicurezza del cantiere.
- Prima dell'inizio dei lavori dovrà venir presentata per la preventiva approvazione, ad integrazione della documentazione pervenuta, la documentazione tecnica relativa alle strutture provvisoriale di cui al punto precedente con particolare riguardo a profondità di infissione delle palancole, sezione delle



palancole, eventuali tiranti etc

- Considerato che le opere in oggetto di concessione saranno soggette al collaudo di cui all'art. 12 del reg. Cod. Nav. e vista la complessità e la specificità delle stesse, lo scrivente Ufficio ritiene indispensabile avvalersi del supporto di consulenti esterni per le attività di vigilanza in fase di costruzione e per il collaudo stesso.

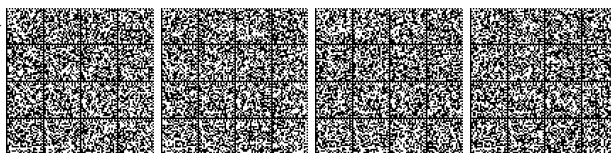
I consulenti, i cui compensi saranno a carico della concessionaria, verranno dalla stessa designati in un ottica di terzietà, previo gradimento di quest'Ufficio di una rosa di concorrenti.

Il livello di intervento dei consulenti verrà definito anche in base al coinvolgimento da parte del concessionario di terze parti riconosciute e qualificate nell'ambito del controllo di qualità.

La funzione di supporto riguarderà, durante la realizzazione dell'opera, tutte quelle attività che permetteranno di monitorare il rispetto delle normative di riferimento, delle prescrizioni e dei dimensionamenti progettuali e sarà svolta nei cantieri di prefabbricazione dell'opera e presso il sito di posizionamento.

La funzione di supporto al collaudo finale riguarderà tutte quelle attività che permetteranno di effettuare detto collaudo in sito a completamento della fase esecutiva.

A tale scopo si prescrive la fornitura di prestazioni professionali specialistiche a supporto rese da almeno due consulenti in



possesso delle seguenti qualifiche minime:

- ingegnere strutturale con esperienza in opere marittime in c.a. e c.a.p. e nozioni di geologia e geotecnica applicata;
- ingegnere impiantista con esperienza nel settore energetico di riferimento.

Restano a carico del richiedente l'ordinaria e la straordinaria manutenzione delle opere realizzate, per tutta la durata della concessione.

Inoltre, la società concessionaria:

- dovrà assumere l'obbligo di sollevare l'Amministrazione da qualsiasi molestia, azione giuridica o danno che potrebbe ad essa derivare da parte di terzi per effetto dell'autorizzazione in oggetto;
- non dovrà richiedere risarcimenti per danni alle opere dipendenti da eventi calamitosi, anche di eccezionale violenza, o da qualunque altra causa;
- durante l'esecuzione dei lavori eventuali infortuni che dovessero occorrere saranno ad esclusivo carico e colpa della Società stessa;
- dovrà adoperare ogni accorgimento necessario ad evitare che dalle opere eseguite possa derivare pregiudizio alle adiacenti aree demaniali marittime;
- dovrà presentare regolare richiesta per ogni variante alle opere in oggetto che intendesse attuare, ed attendere che siano



regolarmente autorizzate prima della loro esecuzione.

Il parere espresso deve intendersi valevole solamente per la realizzazione ed il posizionamento del cassone in c.a. prefabbricato e per la realizzazione della condotta interrata come individuati nel progetto allegato, ed è reso ai sensi dell'art. 12 e 46 del Codice della Navigazione fatti salvi i diritti di terzi, ogni altra disposizione di Legge e le eventuali limitazioni imposte da altre Amministrazioni a tutela di interessi che non rientrano nella competenza specifica di questo Ufficio.

Il dirigente dell'ufficio

Dott. Ing. Giorgio Lillini”

**- parere tecnico favorevole, ex art. 12 e 46 Reg. Cod. Nav. –
realizzazione e posizionamento del palancolato, rilasciato dal Genio
Civile per le Opere Marittime il 22 febbraio 2006, prot. N. 208**

“Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Magistrato alle acque -
Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime - Venezia

Prot. N. 208 22 febbraio 2006

Oggetto: p.d.m. parere art. 12 e 46 Reg. Cod. Nav – Concessione per
l'installazione e gestione del terminale offshore per la rigassificazione
del gas naturale liquefatto (GNL) in mar Adriatico - comune di Porto
Viro – società Edison LNG S.p.A.- progetto esecutivo relativo alla
struttura provvisoria necessaria alla trivellazione per la posa della
condotta.

...omissis...



- si esprime, per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 12 e 46 del Regolamento Codice della Navigazione, parere tecnico favorevole alla realizzazione ed al posizionamento di un palancolato chiuso delle dimensioni di m 100X45 posizionato con i vertici in coordinate geografiche WGS84:

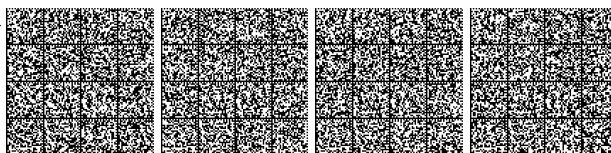
Punto 1 $\varphi=45^{\circ}02'29.1''N$ $\lambda=012^{\circ}24'36.2''E$ Punto 2 $\varphi=45^{\circ}02'30.8''N$
 $\lambda=012^{\circ}24'41.2''E$

Punto 3 $\varphi=45^{\circ}02'27.8''N$ $\lambda=012^{\circ}24'37.1''E$ Punto 4 $\varphi=45^{\circ}02'29.4''N$
 $\lambda=012^{\circ}24'742.21''E$

E coordinate del centro della struttura $\varphi=45^{\circ}02'29.275''N$
 $\lambda=012^{\circ}24'739.150''E$ (con orientamento Est-Ovest) su di un fondale di circa m. 3.50 in zona prospiciente Porto Levante (Porto Viro) provvisoria alla realizzazione della condotta interrata del diametro di 30" come individuata nel progetto allegato al parere espresso in data 01.08.2005.

Il presente parere è subordinato al rispetto delle sottoindicate prescrizioni:

- Qualsiasi danno venisse arrecato dovrà essere riparato a cura e spese del concessionario, sotto le direttive ed il controllo di questo Ufficio;
- Ad insindacabile giudizio dello scrivente Ufficio o di altra pubblica Amministrazione competente, potrà essere ordinata la rimozione del manufatto per ragioni di pubblico interesse;
- al termine delle attività il concessionario dovrà rimettere in pristino stato l'area fruita, a sua cura e spesa;



- dovrà essere comunicata a questo Ufficio, con congruo anticipo la data di inizio dei lavori al fine di consentire lo svolgimento della prevista sorveglianza.

Il presente parere non esonera comunque il concessionario da richiedere quelli delle altre autorità competenti in materia.

Ai sensi dell'art. 23 del Regolamento CdN, il richiedente comunque dovrà assumere l'obbligo di manlevare e rendere indenne l'Amministrazione da qualsiasi molestia, azione giuridica o danno che potrebbe ad essa derivare da parte di terzi per effetto dell'autorizzazione in oggetto e non dovrà richiedere risarcimenti per danni alle opere dipendenti da eventi calamitosi, anche di eccezionale violenza, o da qualunque altra causa o danni causati nel corso dell'esecuzione dei lavori, dei quali resterà unico responsabile.

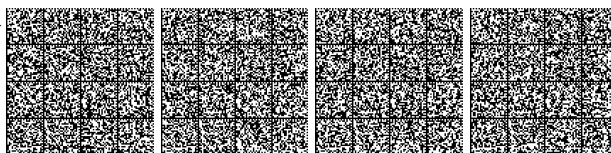
Il parere espresso deve intendersi valevole solamente ai sensi del Codice della Navigazione fatti salvi i diritti di terzi, ogni altra disposizione di Legge e le eventuali limitazioni imposte da altre Amministrazioni a tutela di interessi che non rientrano nella competenza specifica di questo ufficio.

Si invia debitamente vistata una copia della documentazione qui pervenuta.

Il dirigente dell'ufficio

Dott. Ing. Giorgio Lillini"

- nulla osta idraulico per l'attraversamento in TOC del Po di Maistra rilasciato dall'Agenzia Interregionale per il fiume Po in



data 27 luglio 2005:

...omissis...

RITENUTO che la chiesta autorizzazione è ammissibile quest'ufficio
esprime il proprio Nulla Osta, ai soli fini idraulici.

Il presente Nulla Osta non esime codesta Ditta dall'ottenere tutte le
ulteriori autorizzazioni o concessioni necessarie a norma delle vigenti
disposizioni di legge in materia (Beni Ambientali, Concessione
Edilizia, etc).

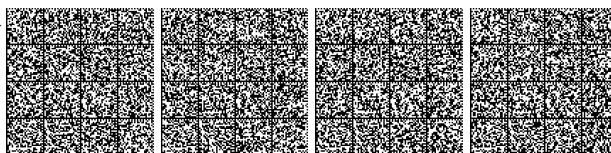
Le operazioni potranno avere inizio dalla data della firma per
accettazione della presente.

Resta inteso che il presente Nulla Osta è rilasciato nei limiti delle
competenze e della disponibilità dell'Amministrazione concedente,
fatti salvi ed impregiudicati i diritti di terzi, privati cittadini ed Enti, e
che le opere richieste potranno iniziare alle seguenti condizioni:

Art.1) Saranno a carico di codesta Ditta tutte le opere necessarie
per la salvaguardia e la conservazione del buon regime
idraulico del corso d'acqua, nella zona interessata dal
presente Nulla Osta.

Art.2) Le opere di cui al presente Nulla Osta dovranno essere
eseguite in conformità alla relazione tecnica ed ai disegni
allegati al presente Nulla Osta, nonché alle seguenti
prescrizioni:

- Prima dell'inizio d'ogni operazione dovrà essere data
comunicazione scritta all'A.I.P.O. Ufficio di Rovigo e



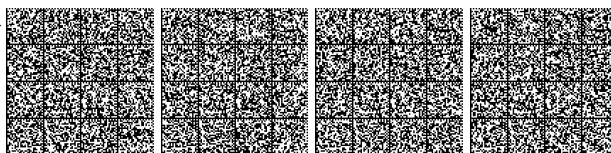
contattato il responsabile del Tronco di Custodia (tel. 0425/203111), il quale potrà, anche tramite altro personale dell'Ufficio, impartire specifiche prescrizioni nei riguardi della polizia idraulica, alle quali codesta Ditta dovrà attenersi;

▪ La Ditta autorizzata è tenuta alla puntuale compilazione del libretto di cantiere con l'indicazione dei mezzi d'opera impiegati e delle giornate lavorative, il quale dovrà essere tenuto a disposizione del personale dell'Amministrazione pena l'immediata decadenza del presente Nulla Osta;

• Sono vietati gli scavi o movimenti di materiale terroso se eseguiti in prossimità alle arginature;

• Qualora durante l'esecuzione dei lavori in oggetto si verificassero fenomeni di qualsiasi genere, tali da ritenere il proseguimento dei lavori nocivo alla buona conservazione della struttura arginale o comunque creassero una situazione di pericolo, lo scrivente Ufficio, a suo giudizio insindacabile, potrà revocare la presente autorizzazione, senza per ciò che la Ditta richiedente possa accampare diritti e compensi di qualsiasi genere;

Art.3) Il presente Nulla Osta s'intende assentito con l'obbligo della piena osservanza delle Leggi e Regolamenti vigenti, e di quelli che potrebbero essere in seguito emanati in



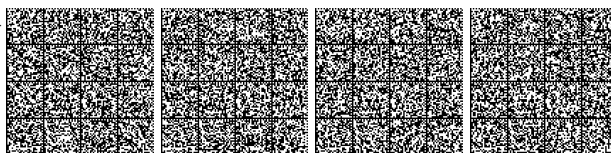
materia di polizia idraulica, anche per effetti della Legge n. 183/89.

Art. 4) Quest'Amministrazione si ritiene estranea agli effetti del risarcimento di tutti i danni che fossero arrecati alla proprietà privata, nonché per danni alle persone e cose, per effetto dell'esercizio del presente Nulla Osta, restando inoltre sollevata ed indenne da qualsiasi responsabilità, onere e molestia, anche giudiziale.

Art. 5) Resta inteso che il presente Nulla Osta, ha carattere di precarietà e che l'opera medesima dovrà essere ripristinata a cura e spese di codesta Ditta, immediatamente, a semplice richiesta di quest'Ufficio, qualora essa sia incompatibile con i lavori o modifiche che lo scrivente Ufficio dovesse in futuro approntare al corso d'acqua, agli argini ed alle sue pertinenze.

Art. 6) Qualunque negligenza da parte della Ditta in contrasto con le norme di polizia idraulica (T.U. 25/07/1904 n°523 e successive modifiche ed integrazioni), come pure qualunque comportamento anomalo o violazione formale delle norme di cui al presente Nulla Osta ne comporterà la decadenza automatica ed immediata.

Redatto in duplice esemplare, di cui uno dovrà essere tempestivamente restituito con lettera d'accompagnamento, datato e firmato in segno d'accettazione ed adempimento degli obblighi previsti nel presente



Nulla Osta.”

- **autorizzazione all’attraversamento della barra di sabbia in corrispondenza del Po di Maistra rilasciata con accordo di Programma approvato con Decreto della Giunta Regionale del Veneto No.18 del 25 gennaio 2006 tra la regione Veneto, il Comune di Cavarzere, il Comune di Porto Viro ed il Consorzio di Bonifica Delta Po Adige, pubblicato su Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 11 del 31 gennaio 2006;**

- **ordinanza della Capitaneria di Porto di Chioggia No. 18/2006 prot. 8161 del 31 marzo 2006, inerente i lavori per la realizzazione di un palancolato provvisorio al largo di Porto Levante:**

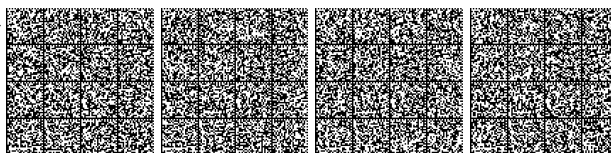
“Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Capitaneria di Porto di Chioggia Ordinanza N. 18 /2006

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Chioggia:

...omissis...

RENDE NOTO

- Che a partire dal giorno 03/04/2006 , presumibilmente sino a tutto il mese di marzo 2007 e, comunque, sino al termine dei lavori, l’Associazione Temporanea d’Impresa “Ing.E.Mantovani S.p.a.”- “Max Streicher & Co.KG aA” effettuerà i lavori per la realizzazione di un palancolato provvisorio, propedeutico alla realizzazione di una condotta sottomarina che collegherà il terminale off-shore, posto nello specchio acqueo prospiciente Porto Levante, alla terraferma, presso lo



Scanno Cavallari (RO).

Lo specchio acqueo interessato dalle attività in parola è compreso all'interno del quadrilatero delimitato dai seguenti vertici:

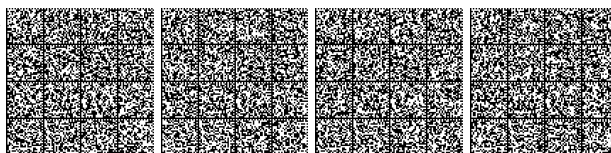
1. LAT. 45°02'37.9"N – LONG. 012°24'55.2"E
2. LAT. 45°02'32.4"N – LONG. 012°24'58.8"E
3. LAT. 45°02'24.8"N – LONG. 012°24'35.5"E
4. LAT. 45°02'30.3"N – LONG. 012°24'34.7"E

Lo specchio acqueo interessato sarà delimitato da n° 04 boe luminose gialle con fanali a luce gialla ubicate in corrispondenza dei sopraccitati vertici ed aventi le seguenti caratteristiche:

- Caratteristica luminosa: 0.5 (durata lampo) + 2.5 (durata dell'eclisse)= 3 secondi (durata periodo);
- Portata luminosa: miglia 3;
- Altezza piano focale su l.m.m.: metri 3;
- Miraglio: unico a forma di "X" e di colore giallo.

I suddetti lavori saranno eseguiti ad opera dei seguenti mezzi:

- Galleggiante "BARCARELLO" iscritto nei RR.NN.MM. e GG. di Venezia al n° 8946;
- Motonave "VEGA I°" iscritta nei RR.NN.MM. e GG. di Chioggia al n° 3346;
- Motobetta "REX II" iscritta nei RR.NN.MM. e GG. di Chioggia al n° 3042;
- Galleggiante/Draga "SATURNO" iscritto nei RR.NN.MM. e GG. di Porto Garibaldi al n° 1RA 454;



- Galleggiante “BRUNO” iscritto nei RR.NN.MM.e GG. di Venezia al n° 8956;
- M/B “GORGONA” iscritto nei RR.NN.MM.e GG. di Chioggia al n° 3382;

Il Responsabile della sicurezza dell'Associazione Temporanea d'Impresa “Ing.E.Mantovani S.p.a.”- “Max Streicher & Co.KG aA” è il P.i. Diego Dalla Villa.

ORDINA

Articolo 1

Disposizioni per la circolazione

- 1 A partire dal giorno 03/04/2006, presumibilmente sino a tutto il mese di marzo 2007 e, comunque, sino al termine dei lavori, l'area marina delimitata dai vertici 1, 2, 3, 4, riportati al *rende noto* e meglio indicati nell'allegata planimetria, facente parte integrante della presente Ordinanza, è interdetta alla navigazione, sosta, ancoraggio, pesca ed all'esercizio di qualsiasi mestiere marittimo.
- 2 L'accesso alla predetta area è vietato a chiunque con l'eccezione:
 - dei mezzi impiegati nei lavori già citati nella presente ordinanza;
 - dei mezzi nautici delle forze di Polizia, di pronto soccorso e di pronto intervento.
- 3 Si fa obbligo a tutte le navi e natanti, diversi da quelli indicati al



precedente punto 1.2, di mantenersi ad una distanza non inferiore ai 500 mt. dalla zona, al fine di limitare quanto più possibile il moto ondoso e non creare, quindi, situazioni di pericolo per le unità ed il personale impiegato nei lavori stessi.

Articolo 2

Prescrizioni particolari concernenti le attività operative inerenti

l'intervento in questione

L'Associazione Temporanea d'Impresa "Ing.E.Mantovani S.p.a."-

"Max Streicher & Co.KG aA" nella persona del Project Manager

Geom.Graziano Ingegneri dovrà osservare le seguenti prescrizioni:

1. Limitare l'intervento alla zona di cui al "*rende noto*" meglio evidenziata nell'allegata planimetria.
2. Delimitare l'area interessata dai lavori con i segnalamenti marittimi prescritti da Marifari Venezia con foglio n. 6/23693 in data 15.09.2005 e riportati al "*rende noto*".
3. Predisporre l'assistenza alle unità impegnate nel lavoro di cantiere mediante un idoneo mezzo nautico abilitato alla navigazione marittima che dovrà mantenersi in zona mentre sono in corso i lavori.

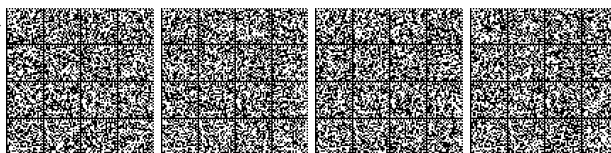
Detto mezzo nautico deve essere di adeguate dimensioni e velocità, con almeno due persone di equipaggio (una delle quali munita di brevetto di marinaio autorizzato), e dotato delle seguenti apparecchiature:

- impianto radio VHF marino atto a sintonizzarsi sui canali



16, 14 e 69 VHF, regolarmente abilitato;

- radar;
- lampada ALDIS o altro equivalente sistema ottico di segnalazione direzionale;
- impianto fonico per lancio di segnali anche da nebbia (fisso) e megafono con sistema di amplificazione;
- riflettore radar passivo in testa d'albero;
- cassetta sanitaria di primo soccorso tab. A Marina Mercantile per 10 persone;
- corredo completo di bandiere da segnalazione e bandiera rossa (lettera A del C.I.S.) issata a riva, di idonea dimensione e visibilità;
- due salvagenti anulari con boetta luminosa (uno per lato) e sagola di 25 metri;
- lampeggiante arancione a giro d'orizzonte;
- sistema antincendio (alimentato da apposita pompe con idrante brandeggiabile) di adeguata capacità, per eventuali interventi su unità da soccorrere;
- n. 1 zattera autogonfiabile lanciabile da 12 persone;
- n. 2 apparecchi galleggianti da 6 persone;
- contrassegni ben visibili, su ciascuna fiancata, con scritto "UNITA' DI ASSISTENZA" a caratteri di adeguate dimensioni e visibilità, ai fini di una immediata identificazione.



Detto mezzo nautico, oltre ad essere adibito durante tutto il corso delle operazioni ad appoggio ed assistenza, dovrà essere utilizzato anche per segnalare, eventualmente, alle unità in transito nelle vicinanze, i pericoli dovuti allo svolgimento delle attività medesime e per intervenire, nei casi di emergenza, al fine di controllare il corretto funzionamento dei segnalamenti luminosi di cui al “rende noto”, nonché di mantenere il contatto radio continuo, sui canali 16 e 14 VHF, con la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Chioggia, con l’Ufficio Locale Marittimo di Porto Levante e con le unità impegnate nei lavori.

4. Accertarsi che le unità impiegate siano in possesso, per tutta la durata delle operazioni, della prescritta documentazione di sicurezza in corso di validità.
5. Munirsi di tutti i relativi permessi/nulla osta eventualmente di competenza di altre Autorità, Amministrazioni/Enti aventi finalità di tutela di pubblici interessi.
6. Mantenere in esercizio ed assicurarsi della loro costante efficienza i segnalamenti marittimi prescritti ed indicati al “rende noto”.
7. Disporre che siano interrotti i lavori in caso di nebbia persistente, con visibilità inferiore a 100 metri ; qualora la formazione di nebbia sia successiva all’inizio delle operazioni le stesse dovranno essere sospese fino al ripristino di nuove condizioni con visibilità superiore a 100 metri.



8. Qualora si renda necessario l'utilizzo di personale subacqueo dovrà esserne data, con congruo anticipo, comunicazione alla Capitaneria di Porto di Chioggia, anche in funzione dell'emanazione di eventuali ulteriori provvedimenti. Detto personale dovrà essere munito di idonei brevetti, autorizzazioni e copertura assicurativa. Durante le immersioni si dovranno:

- mantenere pronto all'impiego un idoneo mezzo nautico abilitato alla navigazione marittima che, in aggiunta alle caratteristiche minime riportate al precedente p.to. 3, sarà opportunamente equipaggiato per poter intervenire in caso di emergenza
- garantire gli opportuni collegamenti con le necessarie strutture sanitarie (camera iperbarica o quant'altro previsto dal piano di sicurezza lavori).

9. Ad infrastruttura realizzata e fino alla data della sua rimozione, anche in orario notturno, dovrà essere predisposta un'ideale sorveglianza all'impianto al fine di segnalare situazioni di emergenza, con personale fornito di appropriati mezzi di comunicazione e di trasporto.

Articolo 3

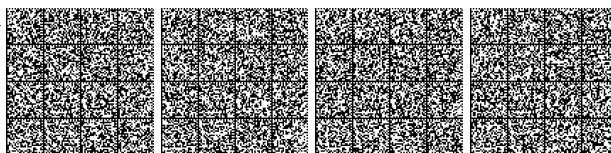
Prescrizioni particolari concernenti i mezzi nautici impiegati

I Comandanti delle unità impiegate nei suddetti lavori, devono osservare le seguenti particolari prescrizioni:

- 1 Le operazioni potranno aver luogo esclusivamente in ore diurne,



- con condizioni meteomarine favorevoli, e dovranno essere interrotte quando le stesse condizioni siano tali da non garantire la sicurezza della navigazione, ed in generale delle operazioni in corso;
- 2 Le operazioni non potranno iniziare in caso di nebbia persistente, con visibilità inferiore a 100 metri; qualora la formazione di nebbia sia successiva all'inizio delle operazioni, le stesse dovranno essere sospese fino al ripristino di nuove condizioni con visibilità superiore a 100 metri;
 - 3 Esporre, durante l'esecuzione dei lavori, i segnali ed i fanali previsti dal Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 1972 come emendato), nonché mostrare ed emettere ogni altro segnale prescritto dalle vigenti norme del Regolamento in parola;
 - 4 Informare tempestivamente, in caso di emergenza e/o di ogni evento straordinario atto ad interessare, anche potenzialmente, la sicurezza della navigazione: la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Chioggia, l'Ufficio Locale Marittimo di Porto Levante e l'Associazione Temporanea d'Impresa "Ing.E.Mantovani S.p.a."- "Max Streicher & Co.KG aA";
 - 5 Accertarsi che le unità impiegate siano in possesso, per tutta la durata delle operazioni, della prescritta documentazione di bordo e di sicurezza in corso di regolare validità;



Articolo 4

Responsabilità

L'Associazione Temporanea d'Impresa "Ing.E.Mantovani S.p.a."-
"Max Streicher & Co.KG aA", nella persona del rappresentante legale,
è responsabile dei danni causati a persone e/o cose nel corso dei lavori
in argomento qualora gli stessi derivino dall'inosservanza delle
prescrizioni contenute nella presente ordinanza.

Articolo 5

Disposizioni sanzionatorie

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti ai sensi dell'art.
1174 del Codice della Navigazione, salvo che il fatto non costituisca
reato, e saranno ritenuti responsabili di ogni danno che dovesse
derivare in conseguenza dell'inosservanza delle disposizioni impartite.
Tutti gli Ufficiali e gli Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati di
osservare e far osservare la presente Ordinanza.

Chioggia, lì 31 marzo 2006

F.to IL COMANDANTE C.F. (CP) Mario CENTO"

**- deliberazione della Giunta Regionale del Veneto No. 2730 del 12
settembre 2006 di approvazione delle risultanze dello studio di
screening riguardante la valutazione di incidenza relativa
all'installazione ed alla dismissione dell'isola artificiale presentato
da Terminale GNL Adriatico S.r.l. e pubblicato sul Bollettino
Ufficiale della Regione Veneto n. 84 del 26 settembre 2006**

p. Terminale GNL Adriatico: ing. Carlo Mangia

