



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI  
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Republic of Croatia

Ministry of environment and energy  
Radnička cesta 80, HR – 10 000 Zagreb  
[irena.relic@mzoe.hr](mailto:irena.relic@mzoe.hr)

Ministry of Foreign and European Affairs  
Trg N Š Zrinskog 7-8 - 10000 Zagreb  
[europski.poslovi@mvep.hr](mailto:europski.poslovi@mvep.hr)

e p.c. Ministero degli Affari Esteri e della  
Cooperazione Internazionale  
Segreteria DG UE  
[dgue.segreteria@cert.esteri.it](mailto:dgue.segreteria@cert.esteri.it)

DGUE – Unità Adriatico e Balcani  
[unitabalcani@esteri.it](mailto:unitabalcani@esteri.it)

Ministero dei beni e delle attività culturali e  
del turismo  
DG archeologia, belle arti, paesaggio  
Servizio V – Tutela del paesaggio  
[mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it)

Consigliere Diplomatico  
SEDE  
[ucd@minambiente.it](mailto:ucd@minambiente.it)

**OGGETTO: TRANSBOUNDARY CONSULTATION IN THE CONTEXT OF STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT FOR THE TRANSPORT DEVELOPMENT STRATEGY OF THE REPUBLIC OF CROATIA - SUBMISSION OF ITALIAN COMMENTS**

**CONSULTAZIONE TRANSFRONTALIERA NEL CONTESTO DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELLA STRATEGIA DI SVILUPPO DEI TRASPORTI DELLA REPUBBLICA DI CROAZIA - TRASMISSIONE DELLE OSSERVAZIONI ITALIANE.**

RIFERIMENTI: Your letter of 9 June 2017, ref n°517-06-2-1-2-17-13

Con comunicazione del 9 giugno 2017, acquisita al protocollo della scrivente direzione n° DVA.15241 del 28/06/2017, il Ministero dell'ambiente e dell'energia croato ha trasmesso copia in lingua italiana della sintesi non tecnica e copia in lingua inglese del documento relativo alla

ID Utente: 347

ID Documento: DVA-D2-VR-347\_2017-0033

Data stesura: 21/07/2017

✓ Resp. Sez.: Maggiore A.M.  
Ufficio: DVA-D2-VR  
Data: 21/07/2017

✓ Resp. Div.: Venditti A.  
Ufficio: DVA-D2  
Data: 24/07/2017

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Strategia di Sviluppo dei Trasporti della repubblica di Croazia 2017-2030 accordando la scadenza definitiva per le osservazioni a 30 giorni dal ricevimento di quest'ultimo documento (28 luglio 2017).

Sulla base della documentazione disponibile, questo Ministero ha informato i Ministeri e le Regioni interessate e ha riportato la relativa documentazione sul Portale Nazionale VIA-VAS, al fine di acquisire le osservazioni del pubblico e delle amministrazioni interessate.

Nel ringraziare le Autorità croate per l'opportunità offerta, con riferimento alla procedura di consultazione transfrontaliera avviata, si presentano di seguito, come previsto dall'art. 7 della Direttiva 2001/42/CE, le osservazioni di questo Ministero (inclusa una traduzione di cortesia in lingua inglese).

Si allega inoltre il documento di osservazioni pervenuto durante le consultazioni dalla Regione Marche, disponibile anche sul Portale delle Valutazioni Ambientali di questo Ministero ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

Come previsto dall'articolo 9 della Direttiva 2001/42/CE, si resta in attesa di ricevere le informazioni sulla decisione finale di adozione del Programma, così come il Programma adottato, la dichiarazione di sintesi in cui si illustri in che modo si è tenuto conto delle osservazioni trasmesse dall'Italia, le misure adottate relative al monitoraggio.

Si ringrazia della collaborazione.

**Il Direttore Generale**

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Allegati (2):

- Documento di osservazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare italiano (italiano/inglese);
- DVA.17076.18-7-2017\_ALL – Osservazioni della Regione Marche (italiano/inglese)

**COURTESY TRANSLATION**

By letter dated 9 June 2017, registered at this Directorate on 28 June 2017 at n° DVA.15241 Croatian Ministry of environment and energy transmitted an Italian version of the Non-Technical Summary and an English version of the draft of the Transport Development Strategy of Republic of Croatia 2017-2030 and set the comment submission deadline in 30 days from the date of receipt of this document (deadline: 28 July 2017).

On the basis of the documents available this Ministry informed the Ministries and the Regions concerned and widely reported the related information on the SEA-EIA National Portal, in order to gather comments both from the public and the administrations concerned.

Thanking the Croatian Authorities for the opportunity given, with reference to the ongoing transboundary consultation, we are pleased to submit, as provided for by article 7 of Directive 2001/42/EC, the comment of this Ministry (including courtesy English translation).

It's also attached hereto comments received from Marche Region during the national consultation, also available on the SEA-EIA National Portal of the Ministry of the Environment at the link [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it).

As provided for by article 9 of Directive 2001/42/EC, we look forward to receive by the Hellenic Republic the information on the final decision on the adoption of the Program concerned, as well as the adopted Program, the statement summarizing how the comments submitted by Italy have been taken into consideration, the adopted measures concerning monitoring.

We are grateful for your cooperation.

Giuseppe Lo Presti  
Director General

Directorate-general for Environmental Authorizations and Assessment  
Ministry of Environment, Land and Sea  
ITALY

Annexes (2):

- Documents of comments from the Italian Ministry for Environment Land and Sea (Italian/English language)
- DVA.17076.18-7-2017\_ALL - Comments from Marche Region (Italian/English language).

## **STRATEGIA DI SVILUPPO DEI TRASPORTI DELLA REPUBBLICA DI CROAZIA (2017-2030)**

Consultazione transfrontaliera nel contesto della Valutazione Ambientale Strategica

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

Le osservazioni di cui al presente documento tengono conto delle norme di diritto internazionale rilevanti, del diritto del mare, degli accordi multilaterali in materia di protezione dell'ambiente marino e di prevenzione del suo inquinamento e di quelli in materia di valutazioni ambientali transfrontaliere, quali la Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo, 1991) e il Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Kiev, 2003), questi ultimi entrambi ratificati anche dall'Unione europea.

L'Italia e la Grecia, inoltre, cooperano in via ordinaria alla tutela dell'ambiente marino della regione mediterranea nell'ambito della Barcelona Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona, 1995) e dei suoi Protocolli.

In questo ambito, sono numerosi gli impegni assunti in relazione alla tutela delle specie e della biodiversità marine e di siti di importanza mediterranea, attraverso il Protocol Concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean (Barcelona 1995) nonché in relazione alla definizione del Good Environmental Status (GES) e dei relativi targets per le acque marine della regione mediterranea e dei suoi sotto-bacini adottati con Decisione della Conferenza delle Parti IG.21/3 on the Ecosystems approach.

Le osservazioni dell'Italia tengono inoltre conto dell'*acquis* comunitario in materia ambientale. In quest'ambito, la Direttiva n. 2001/42/CE in materia di valutazione ambientale strategica, che prevede la consultazione di quegli Stati che possano essere significativamente interessati dai possibili impatti di piani e programmi (art. 7), con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, di contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali e allo sviluppo sostenibile.

La VAS ha lo scopo di assicurare un alto livello di protezione ambientale e contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali nell'adozione di piani e programmi per promuovere lo sviluppo sostenibile. La direttiva 2001/42/CE fornisce il quadro di azioni e valutazioni da effettuare, nonché il processo di consultazione e partecipazione da assicurare.

La direttiva 2001/42/CE in Italia è attuata dal Decreto Legislativo 152 del 3 aprile 2006.

Preso nel suo insieme, la documentazione in consultazione evidenzia la necessità di alcune integrazioni delle sezioni relative ai temi transfrontalieri, sui quali proponiamo osservazioni.

Queste osservazioni, assieme a quelle che riguardano la naturale vocazione dei territori interessati dalla strategia, devono essere prese in considerazione non solo attraverso gli strumenti forniti dalle procedure della VAS e della VIA, ma anche attraverso apposite consultazioni bilaterali o

multilaterali fra gli Stati interessati, per attuare quanto previsto dalle numerose, specifiche previsioni contenute nelle Convenzioni Internazionali e nelle norme della Ue.

Per evitare l'insorgere di impatti cumulativi, deve essere posta particolare attenzione alla pianificazione delle attività previste dalla Strategia.

E' importante sottolineare il contesto, questa è una valutazione ambientale strategica, dove l'obiettivo è avere uno scenario di riferimento per la sostenibilità ambientale in un'area vasta. La consultazione transfrontaliera che la VAS fornisce, permette alle autorità competenti croate di acquisire dati e opinioni da tutte le parti interessate e conseguentemente valutare, in modo globale e cumulativo tutti i potenziali impatti che la Strategia può generare.

Il presente lavoro di condivisione e collaborazione nella valutazione ambientale della Strategia sarà una base e un punto di partenza fondamentale per le future valutazioni dell'impatto ambientale per i singoli progetti previsti dalla Strategia, anch'esse potenzialmente assoggettabili a consultazione transfrontaliera come previsto dalla Convenzione di ESPOO per le procedure di VIA.

Con riferimento al capitolo 3.2 della relazione ambientale della "STRATEGIA PER LO SVILUPPO DEI TRASPORTI DELLA REPUBBLICA DI CROAZIA (2017-2030) che contiene una descrizione della valutazione dell'impatto ambientale delle misure previste nella strategia, si forniscono le seguenti osservazioni per migliorare la coerenza con la recente "Strategia europea per la mobilità a basse emissioni" e una migliore integrazione degli aspetti della mitigazione dell'inquinamento atmosferico. A tal fine, chiediamo di:

- sostituire nella descrizione della misura "G.12" la frase "La mitigazione dell'impatto negativo dei trasporti sull'ambiente deve essere conseguita attraverso una maggiore efficienza energetica, in particolare l'utilizzo di fonti energetiche con emissioni di idrocarburi basse o zero e la riduzione delle emissioni di rumore e la quantità di inquinamento e rifiuti "con: "La mitigazione dell'impatto negativo dei trasporti sull'ambiente deve essere conseguita attraverso una maggiore efficienza energetica, in particolare l'utilizzo di fonti energetiche con emissioni di idrocarburi basse o nulle, e **accelerare la transizione verso veicoli a basse e a zero emissioni e il passaggio a modalità di viaggio attive (ciclismo, passeggiate), ai trasporti pubblici e / o ai programmi di mobilità condivisa, per ridurre la congestione e l'inquinamento , (inquinamento dell'aria, rumore, ecc.)** e la riduzione delle emissioni sonore e la quantità di inquinamento e rifiuti continui";
- sostituire nella descrizione della misura "G.12" la frase "basandosi sul monitoraggio ambientale, gli impatti ambientali e socioeconomici negativi del sistema dei trasporti dovrebbero essere ridotti mediante un'efficace pianificazione / attuazione dell'infrastruttura e l'istituzione delle necessarie misure di protezione dell'ambiente" con "basandosi sul monitoraggio ambientale, gli impatti ambientali e socioeconomici negativi del sistema dei trasporti **(anche con riferimento all'inquinamento atmosferico)** dovrebbero essere ridotti mediante un'efficace pianificazione / attuazione dell'infrastruttura e l'istituzione delle necessarie misure di protezione ambientale";

- inserire nella descrizione della misura "G.4" la frase **"ed in particolare incoraggiare il passaggio a modalità di viaggio attive (ciclismo e passeggiate), ai trasporti pubblici e / o ai programmi di mobilità condivisa, vale a dire condivisione di bici e auto, per ridurre la congestione e l'inquinamento nelle città"** dopo la frase "Per garantire la sostenibilità del settore dei trasporti nel suo insieme, è importante aumentare l'interoperabilità per poter utilizzare il potenziale di ogni modalità di trasporto".
- inserire nella descrizione della misura "U.6" dopo la frase "La costruzione di stazioni di rifornimento per combustibili alternativi sarà considerata, per ridurre il consumo convenzionale di carburante, le emissioni di CO2 e le particelle tossiche" il seguente testo **"in particolare attraverso la diffusione di infrastrutture di carica e manutenzione elettrica"**;
- prevedere nella descrizione della misura "R.17" in modo analogo agli obiettivi della misura "R.26" che l'autostrada deve essere proporzionale alle emissioni atmosferiche dei veicoli e pertanto affrontare il principio "chi inquina paga";
- prevedere nella descrizione della misura "Ro.20" (misura ro.21 nel documento della strategia croata) con riferimento all'esempio di impianti per pianificare nel rinnovo dei vecchi parcheggi anche i punti di ricarica elettrici insieme a gas stazione;
- prevedere nelle misure relative ai trasporti marittimi di considerare l'effetto della misura sull'inquinamento atmosferico (ad esempio nella misura "M.2" per l'attuazione dei progetti "Autostrade del mare").

Per quanto riguarda il contenuto del capitolo 3.3 della relazione ambientale della "STRATEGIA DI SVILUPPO DEI TRASPORTI DELLA REPUBBLICA DI CROAZIA (2017-2030)" nella descrizione della valutazione degli effetti ambientali transfrontalieri sull'Italia dell'attuazione della suddetta Strategia croata, non si prende in considerazione la necessità di valutare l'effetto della strategia sulla qualità dell'aria.

Nella Sintesi non tecnica si dice: *"La potenziale contaminazione dell'ambiente marino sul territorio della Repubblica Italiana è possibile a seguito dell'esecuzione del progetto "Le autostrade del mare" e parzialmente a seguito dello sviluppo previsto dei porti marittimi. I progetti indicati, che in questa fase della Strategia non sono ancora chiaramente definiti, possono causare l'aumento dell'intensità di trasporto marittimo, che incrementa il rischio delle situazioni incidentali che possono contaminare significativamente l'ambiente marino. Invece, visto che la Strategia prevede l'introduzione di sistemi che incrementeranno il livello di sicurezza del trasporto marittimo, i potenziali rischi dagli incidenti possono essere meglio controllati."*

Suggeriamo pertanto che la Strategia e il relativo monitoraggio, nonché i progetti conseguenti, considerino il progetto AdriaticIPA SHAPE, che mira a creare le basi per la protezione e lo sviluppo sostenibile dell'ambiente costiero-marino. In particolare, per il rischio derivante dalla realizzazione del progetto "Le autostrade del mare", c'è un atlante (<http://atlas.shape-ipaproject.eu/>) che mostra molte categorie utili (es.: Climatology – Meteorology, Geoscientific information, ecc.). Dal sito web del progetto SHAPE c'è anche il collegamento al progetto HAZADR, che è stato elaborato per migliorare la prevenzione, la riduzione e la reazione contro l'inquinamento da olio e materiali tossici sparsi in mare.



## **TRANSPORT DEVELOPMENT STRATEGY OF THE REPUBLIC OF CROAZIA (2017-2030)**

Transboundary consultations for Strategic Environmental Assessment

### **Comments from the Italian Ministry for Environment, Land and Sea**

Comments contained in this document take into account the relevant international legislation, the Law of the Sea, the international agreements on protection and pollution prevention of marine environment, as well as international laws and agreements on transboundary environmental assessment, such as the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo, 1991) and the Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Kiev, 2003). The last two both ratified also by the European Union.

Moreover, Italy and Greece regularly co-operate to protect marine environment of Mediterranean region within the scope of Barcelona Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona, 1995) and its Protocols. In this context, there are several commitments taken for the protection of marine species and biodiversity and sites of Mediterranean importance, through the Protocol Concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean (Barcelona 1995) as well as in relation to the definition of Good Environmental Status (GES) and its related targets for the Mediterranean region and its sub-basins adopted with Decision of the Conference of the Parties IG.21/3 on the Ecosystems approach.

Italian comments also take into account the *acquis communautaire* as regards the environment. Within this scope, the Directive 2001/42/EC on strategic environmental assessment provides for consultations between States that could be significantly affected by impacts of plans or programmes (art. 7), aiming to ensure a high level of environmental protection and contribute to the integration of

SEA aims to ensure a high level of environmental protection and contribute to the integration of environmental considerations into the adoption of plans and programmes in order to promote sustainable development. Directive 2001/42/EC provides for a framework of actions and evaluations to be carry out, as well as the participatory and informative processes to be ensured. Directive 2001/42/EC was implemented in Italy by Legislative Decree 152 of 3 April 2006.

Taken as a whole, the documentation in consultation highlights the need to integrate the sections relating to transboundary issues, on which we submit our comments.

These remarks, together with those concerning the natural vocation of the territories affected by the Strategy, should be taken into account not only through the instruments of the SEA and EIA (Environmental Impact Assessment) procedures, but also through proper bilateral or multilateral



consultations between the States concerned, in fulfilment of numerous, specific provisions contained in International Conventions and in the EU regulations.

In order to avoid the surge of cumulative impacts, specific attention must be paid in the planning of activities foreseen in the Strategy.

It is important to underline the context; this is a strategic environmental assessment, where the goal is to have as a reference environmental sustainability scenario in vast areas. The transboundary consultation that SEA provides, reserves the right to enforce this approach allowing the Croatian competent authorities to collect data and opinions from all the interested parties and therefore to evaluate in a global and cumulative way all the potential impacts that the Strategy can generate.

The present work of sharing and collaboration in the environmental assessment of the Strategy will be a fundamental base and starting point for future assessments of the environmental impacts of the individual projects foreseen by the Strategy. These are also potentially subjected to a transboundary consultation in line with what is provided by the ESPOO Convention for the EIA procedures.

With reference to chapter 3.2 of the environmental report of "TRANSPORT DEVELOPMENT STRATEGY OF THE REPUBLIC OF CROAZIA (2017-2030) which contains a description of the environmental impact assessment of the measures planned in the Strategy, the following comments have been made to improve consistency with the recent "European Strategy for low-emission mobility " and a better integration of aspects of mitigation of atmospheric pollution. For these purposes, we ask to:

- replace in description of the measure "G.12" the sentence "Mitigation of the negative impact of transport on the environment must be achieved through greater energy efficiency, in particular, the use of energy sources with low or zero emissions of hydrocarbons and reducing noise emissions and the amount of continuous pollution and waste" with: "Mitigation of the negative impact of transport on the environment must be achieved through greater energy efficiency, in particular, the use of energy sources with low or zero emissions of hydrocarbons **and accelerate the transition towards low- and zero-emission vehicles and modal shift to active travel (cycling and walking), public transport and/or shared mobility schemes, such as bike, car-sharing and car-pooling, to reduce congestion and pollution (air pollution, noise, etc.)** ~~and reducing noise emissions and the amount of continuous pollution and waste~~";
- replace in description of the measure "G.12" the sentence "Based on the environmental monitoring, negative environmental and socio-economic impacts of the transport system should be reduced by effective planning/implementation of the infrastructure and the establishment of the necessary measures of environmental protection" with "Based on the environmental monitoring, negative environmental and socio-economic impacts of the transport system **(also with reference to air pollution)** should be reduced by effective

planning/implementation of the infrastructure and the establishment of the necessary measures of environmental protection”

- Insert in description of the measure “G.4” the sentence **“and in particular encourage modal shift to active travel (cycling and walking), public transport and/or shared mobility schemes, i.e. bike- and car-sharing and car-pooling, to reduce congestion and pollution in cities”** after the sentence “To ensure the sustainability of the transport sector as a whole, it is important to increase the interoperability to be able to use the potential of each transport mode” .
- Insert in description of the measure “U.6.” after the sentence “The building of filling stations for alternative fuels will be considered, to reduce the conventional fuel consumption, CO2 emissions and toxic particles” the following text **“in particular through the spread of electric charging and maintenance infrastructure;**
- foreseen in description of the measure “R.17” in a way similar to the objectives of the measure “R.26” that motorway toll has to be proportional to the atmospheric emissions of vehicles and therefore addressing the polluter pays principle;
- foreseen in description of the measure “Ro.20” (measure ro.21 in the document of the Croatian strategy) ” with reference to the example of facilities to plan in the renewal of the old parking lots also electric recharging points together with gas station;
- foreseen in measure related to maritime transport to consider the measure effect on air pollution (for instance in the measure “M.2” for the Implementation of the "Motorways of the sea" projects).

As regards contents of chapter 3.3 of the environmental report of “TRANSPORT DEVELOPMENT STRATEGY OF THE REPUBLIC OF CROAZIA (2017-2030)” regarding the description of the assessment of transboundary environmental effects on Italy of the implementation of the mentioned Croatian Strategy, there is no consideration of the need to assess the effect of the Strategy on the air quality.

In the Non-technical Summary, paragraph 3.3.4.4 it is said *“The potential contamination of the marine environment in the Italian Republic is possible following the implementation of the "Motorways of the Sea" project and partly following the planned development of the seaports. The projects indicated, which at this stage of the Strategy are not yet clearly defined, can increase the intensity of maritime transport, which increases the risk of incidents that can significantly contaminate the marine environment. Instead, as the Strategy envisages the introduction of systems that will increase the level of maritime safety, the potential risks of accidents can be better controlled.”*

Therefore we suggest that the Strategy and the related monitoring, as well as the consequent projects consider the AdriaticIPA SHAPE project, who aiming at creating the basis for the protection and the sustainable development of the coastal-marine environment.

In particular, for the risk of the Highways of the Sea, there is an atlas (<http://atlas.shape-ipaproject.eu/>) that shows a lot of useful topic categories (e.g. Climatology – Meteorology, Geoscientific information, etc.). From the SHAPE website you can also link to the HAZADR project, that is designed to improve the prevention, reduction, and reaction against the pollution by oil and toxic material spilled at sea.



Ancona, lì 18/07/2017

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
[DGSalvaguardia.Ambientale@pec.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@pec.minambiente.it)

Oggetto: consultazione transfrontaliera per la Strategia di Sviluppo dei Trasporti della Repubblica di Croazia 2017 - 2030

In riscontro alla vostra nota prot. 15962 del 06/07/2017 (ns. prot. 674541 del 07/07/2017) concernente la consultazione transfrontaliera per la Strategia di Sviluppo dei Trasporti della Repubblica di Croazia 2017 - 2030 nell'ambito della procedura di VAS, in allegato alla presente si trasmette il contributo di quest'ufficio.

Tale apporto potrà essere eventualmente considerato da codesta Direzione nell'elaborazione delle osservazioni nazionali.

Cordiali saluti

L'istruttore  
Fulvio Tosi

P. La Dirigente  
Gabriella Massaccesi  
(Letizia Casonato)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Allegati: c.s.

Fascicolo: 400.130.20 SCA\_0080

EN

In the Non-technical Summary, paragraph 3.3.4.4 it is said *“The potential contamination of the marine environment in the Italian Republic is possible following the implementation of the “Motorways of the Sea” project and partly following the planned development of the seaports. The projects indicated, which at this stage of the Strategy are not yet clearly defined, can increase the intensity of maritime transport, which increases the risk of incidents that can significantly contaminate the marine environment. Instead, as the Strategy envisages the introduction of systems that will increase the level of maritime safety, the potential risks of accidents can be better controlled.”*

Therefore we suggest that the Strategy and the related monitoring, as well as the consequent projects consider the AdriaticIPA SHAPE project, who aiming at creating the basis for the protection and the sustainable development of the coastal-marine environment.

In particular, for the risk of the Highways of the Sea, there is an atlas (<http://atlas.shape-ipaproject.eu/>) that shows a lot of useful topic categories (e.g. Climatology – Meteorology, Geoscientific information, etc.). From the SHAPE website you can also link to the HAZADR project, that is designed to improve the prevention, reduction, and reaction against the pollution by oil and toxic material spilled at sea.

IT

Nella Sintesi non tecnica si dice: *“La potenziale contaminazione dell'ambiente marino sul territorio della Repubblica Italiana è possibile a seguito dell'esecuzione del progetto “Le autostrade del mare” e parzialmente a seguito dello sviluppo previsto dei porti marittimi. I progetti indicati, che in questa fase della Strategia non sono ancora chiaramente definiti, possono causare l'aumento dell'intensità di trasporto marittimo, che incrementa il rischio delle situazioni incidentali che possono contaminare significativamente l'ambiente marino. Invece, visto che la Strategia prevede l'introduzione di sistemi che incrementeranno il livello di sicurezza del trasporto marittimo, i potenziali rischi dagli incidenti possono essere meglio controllati.”*

Suggeriamo pertanto che la Strategia e il relativo monitoraggio, nonché i progetti conseguenti, considerino il progetto AdriaticIPA SHAPE, che mira a creare le basi per la protezione e lo sviluppo sostenibile dell'ambiente costiero-marino. In particolare, per il rischio derivante dalla realizzazione del progetto “Le autostrade del mare”, c'è un atlante (<http://atlas.shape-ipaproject.eu/>) che mostra molte categorie utili (es.: Climatology – Meteorology, Geoscientific information, ecc.). Dal sito web del progetto SHAPE c'è anche il collegamento al progetto HAZADR, che è stato elaborato per migliorare la prevenzione, la riduzione e la reazione contro l'inquinamento da olio e materiali tossici sparti in mare.