



*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 Montenegro

Ministry of Sustainable Development and
Tourism,

Focal and contact of point for the Espoo
Convention and SEA Protocol

Brankica Cmiljanovic

brankica.cmiljanovic@mrt.gov.me

Cabinet - Directorate for Environment

Ivana Vojinović

ivana.vojinovic@mrt.gov.me

e p.c. Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione Internazionale
Segreteria DG UE

dgue.segreteria@cert.esteri.it

DGUE – Unità Adriatico e Balcani

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.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Consigliere Diplomatico

SEDE

ucd@minambiente.it

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

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

Con comunicazione del 16 gennaio 2018, acquisita al protocollo della scrivente direzione n°
DVA.959 del 16/0106/2018, il Ministero dello sviluppo sostenibile e del turismo del Montenegro ha
trasmesso copia in lingua italiana della sintesi non tecnica e copia in lingua inglese del documento
relativo alla Strategia di Sviluppo dei Trasporti del Montenegro 2018-2035.

ID Utente: 347

ID Documento: DVA-D2-VR-347_2018-0005

Data stesura: 08/02/2018

✓ Resp. Sez.: Polizzy L.

Ufficio: DVA-D2-VR

Data: 09/02/2018

✓ Resp. Div.: Venditti A.

Ufficio: DVA-D2

Data: 09/02/2018

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂.

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 montenegrine per l'opportunità offerta, con riferimento alla procedura di consultazione transfrontaliera avviata, si presentano di seguito le osservazioni di questo Ministero (inclusa una traduzione di cortesia in lingua inglese).

Si resta in attesa di ricevere le informazioni sulla decisione finale di adozione della Strategia, così come la Strategia adottata, 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 (1):

- Documento di osservazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare italiano (italiano/inglese);

COURTESY TRANSLATION

By note dated 16 January 2018, registered at this Directorate on 16 January 2018 at n° DVA.959, Ministry of Sustainable Development and Tourism of Montenegro transmitted an Italian version of the Non-Technical Summary and an English version of the draft of the Transport Development Strategy of Republic of Montenegro 2018-2035.

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 Montenegrin Authorities for the opportunity given, with reference to the ongoing transboundary consultation, we are pleased to submit the comment of this Ministry (including courtesy English translation).

We look forward to receive by the Republic of Montenegro the information on the final decision on the adoption of the Strategy concerned, as well as the adopted Strategy, 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)



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

STRATEGIA DI SVILUPPO DEI TRASPORTI DELLA REPUBBLICA DI MONTENEGRO (2018-2035)

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 Convenzione sulla Valutazione dell'Impatto Ambientale in un Contesto Transfrontaliero (Espoo, 1991) e il Protocollo sulla Valutazione Ambientale Strategica alla Convenzione sulla Valutazione dell'Impatto Ambientale in un Contesto Transfrontaliero (Kiev, 2003).

L'Italia e Il Montenegro, inoltre, cooperano in via ordinaria alla tutela dell'ambiente marino della regione mediterranea nell'ambito della Convenzione di Barcellona per la Protezione dell'Ambiente Marino e della Regione Costiera del Mediterraneo (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 Protocollo sulle Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea (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*.

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.

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. In tal senso si ritiene anche necessario verificare la coerenza tra la

proposta di strategia di sviluppo dei trasporti - Montenegro 2018-2035 e la strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (EUSAIR).

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.

Gli interventi compresi nella Strategia hanno effetti principalmente sul territorio del Montenegro e nella documentazione non sono stati identificati effetti specifici sull'ambiente marino.

Tuttavia, per quanto riguarda le informazioni necessarie per determinare e valutare gli effetti ambientali transfrontalieri derivanti dall'attuazione degli interventi previsti dalla Strategia e per valutare la fondatezza delle valutazioni compiute nel Rapporto Ambientale, i documenti alla base della consultazione mostrano alcune carenze:

1. il Rapporto Ambientale non sviluppa adeguatamente, seppur nei suoi caratteri generali, il tema delle alternative di tracciato: non indica le alternative degli interventi pianificati, le ragioni della scelta delle alternative individuate e le eventuali difficoltà incontrate;
2. l'analisi svolta dal Rapporto Ambientale non appare sufficiente a motivare adeguatamente la valutazione degli impatti ambientali come di categoria A (senza impatto / impatto positivo), B (impatto non significativo), C (impatto non significativo a seguito di misure di mitigazione), D (impatto significativo) o E (impatto distruttivo). Le valutazioni degli impatti ambientali appaiono pertanto connotate da una certa approssimazione;
3. desta qualche perplessità il fatto che nel Rapporto Ambientale si affermi che:
 - degli impatti non siano valutabili (come nel caso dei rifiuti di costruzione);
 - siano previsti impatti significativi e addirittura distruttivi senza indicare le misure per impedirli;
4. il Rapporto Ambientale non prevede adeguate misure di compensazione;
5. il Rapporto Ambientale elenca misure di mitigazione generiche e dichiaratamente previste da leggi e standard, senza adattarle alla realtà delle azioni previste;
6. dall'esame del contenuto della Strategia e del Rapporto Ambientale risulta che, contrariamente a quanto affermato dal Rapporto, l'Italia può essere colpita da impatti transfrontalieri, derivanti dall'attuazione della Strategia, sulle seguenti componenti ambientali:
 - Cambiamenti climatici (emissioni elevate di gas serra), derivanti dall'aumento di uso di combustibili fossili nei trasporti stradali, ferroviari, aerei e marittimi;

- Avifauna: i corridoi di nuova progettazione del trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo, nonché la ricostruzione di esistenti, possono interferire con le rotte di specie migratorie protette;
 - Acque marine: il miglioramento delle infrastrutture di trasporto del Porto di Bar, il più grande del Montenegro, attualmente utilizzato al di sotto delle sue capacità, permetterà il pieno sfruttamento della struttura. Da ciò deriva un maggiore impatto diretto sulla qualità delle acque marine derivante sia dall'aumento del flusso del traffico marino, sia dall'aumento della possibilità di incidenti di sversamento di combustibili o di acque di zavorra;
7. il monitoraggio non definisce le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare; si suggerisce che la Strategia e il relativo monitoraggio, nonché i progetti conseguenti, considerino il progetto *AdriaticIPA SHAPE* (<http://www.shape-ipaproject.eu/Default.asp?p=home>), che mira a creare le basi per la protezione e lo sviluppo sostenibile dell'ambiente costiero-marino; analogamente, in merito alle misure di prevenzione nei confronti della biodiversità, oltre ai sottopassi e ai cavalcavia per gli animali già previsti, suggeriamo le attrezzature già sperimentate con il progetto *Life strade* (<http://www.lifestrade.it/index.php/it/>)

In conclusione, dall'esame della documentazione prodotta dall'Autorità montenegrina emerge che dalla realizzazione della Strategia non si possono del tutto escludere impatti ambientali essenziali transfrontalieri per l'Italia. Per poter completare la valutazione degli impatti ambientali nel contesto transfrontaliero si suggerisce di integrare l'analisi con gli elementi sopra richiamati.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

TRANSPORT DEVELOPMENT STRATEGY OF THE REPUBLIC OF MONTENEGRO (2018-2035)

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).

Moreover, Italy and Montenegro 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.

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.

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. In this regard we also consider necessary to verify the

consistency between the Proposal of Transport Development Strategy - Montenegro 2018-2035 and the EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR).

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.

The interventions included in the strategies have mainly effects on Montenegrin territory and, in the documentation, no specific effects on sea environment have been identified.

Nevertheless, as regards the information necessary to determine and evaluate the transboundary environmental effects deriving from the implementation of the Strategy and to assess the statements of the Environmental Report, the documents underlying the consultation show some shortcomings:

1. the Environmental Report doesn't adequately deal with the alternative routes issue, even though in its general characteristics: it doesn't list the alternatives of the planned actions, the reasons the reasons for choosing the alternatives identified and any difficulties encountered;
2. the analysis carried out by the Environmental Report does not appear sufficient to adequately justify the assessment of environmental impacts as category A (no impact / positive impact), B (non-significant impact), C (non-significant impact due to the implementation of mitigation measures), D (significant impact) or E (destructive impact). The assessments of the environmental impacts appear therefore characterized by uncertainty;
3. the fact that in the Environmental Report it is stated that:
 - some impacts are not assessable (as is the case for construction and demolition waste);
 - significant and even destructive impact are expected without putting forward any measure to avoid them;raises doubts;
4. the Environmental Report does not contain adequate compensatory measures;
5. the Environmental Report lists mitigating measures generic and merely provided by laws and standard, without suiting them to the actual Strategy's actions;

6. the analysis of the Strategy and of the Environmental Report shows that, contrary to the Report's assertions, Italy can be affected by cross-border environmental impacts, coming from the Strategy's implementation, on the following environmental component:
 - Climate changes (high level of greenhouse emissions) arising from the increased use of fossil fuels in road, rail, air and maritime transports;
 - Birdlife: new designs or upgraded corridors in road, rail, air and maritime transports may interfere with migration routes of migratory species;
 - Marine water: transport infrastructure improvement in the port of Bar, the biggest port in Montenegro currently used below its capacity, will allow the full exploitation of the structure. The result is a greater direct impact on marine water quality arising both from the rising volume of maritime traffic and from the rising of the possibility of oil and ballast water spills;
7. The monitoring does not define
 - the data collection and indicators elaboration arrangements required for the impacts assessment.
 - the frequency of a report on the results of impacts assessment and
 - the appropriate corrective measures to be taken.

As a general advice, we suggest that the Strategy and the related monitoring, as well as the consequent projects, take in to account the AdriaticIPA SHAPE project (<http://www.shape-ipaproject.eu/Default.asp?p=home>), aiming at creating the basis for protection and sustainable development of the coastal-marine environment. Similarly, concerning the measures for prevention of negative impact on the biodiversity, in addition to the planned underpasses and overpasses for animals on the roads, we also suggest the equipment already experienced with the Lifestrade project (<http://www.lifestrade.it/index.php/en/>)

To conclude, the examination of the documents submitted by the Montenegrin Authority shows that the implementation of the Strategy cannot completely exclude transboundary environmental impacts for Italy. In order to complete the assessment of the environmental impacts in the transboundary context we suggest integrating the analysis with the elements mentioned above.