



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

IL DIRETTORE GENERALE

Addressees in attachment

OGGETTO: TRASMISSIONE DELLE OSSERVAZIONI ITALIANE RELATIVE ALLA VALUTAZIONE STRATEGICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE IN UN CONTESTO TRANSFRONTALIERO - PROCEDURA AI SENSI DEL PROTOCOLLO SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA ALLA CONVENZIONE SULLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE IN UN CONTESTO TRANSFRONTALIERO (ESPOO) PER IL PIANO DELLO SPAZIO MARITTIMO DELLA SLOVENIA

TRANSMISSION OF THE ITALIAN COMMENTS ON THE STRATEGIC ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT IN A TRANSBOUNDARY CONTEXT – PROCEDURE UNDER THE PROTOCOL ON STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT TO THE CONVENTION ON ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT IN A TRANSBOUNDARY CONTEXT (ESPOO) FOR THE MARITIME SPATIAL PLAN OF SLOVENIA

Con nota n. 35409-179/2019-2550-71 del 4 gennaio 2021, acquisita dalla Scrivente al prot. MATTM n. 3008 del 13 gennaio 2021, il Ministero dell'ambiente e della pianificazione spaziale della Slovenia ha richiesto, in linea con l'art. 10 del Protocollo sulla Valutazione ambientale strategica (protocollo di Kyiv), se l'Italia ritenesse di cooperare alla procedura di valutazione ambientale strategica per il Piano spaziale marittimo della Slovenia.

Con nota prot. MATTM n. 12844 dell'8 febbraio 2021 la Scrivente ha risposto favorevolmente, chiedendo che fosse messa a disposizione adeguata documentazione in lingua italiana.

Tale documentazione è stata trasmessa da codesto Ministero con nota n. 35409-179/2019-2550-88 del 19 marzo 2021, acquisita dalla Scrivente al prot. n. MATTM.I.30965 del 24 marzo 2021, che ha contestualmente notificato l'avvio delle attività relative alla VAS per il Piano spaziale marittimo della Slovenia, chiedendo all'Italia di trasmettere le proprie osservazioni entro il 20 aprile 2021.

A tale riguardo, grati per lo spirito collaborativo mostrato, e in considerazione dell'estensione concordata al 30 aprile 2021, si trasmettono le osservazioni nazionali costituite dalla presente nota e dalle osservazioni allegate, raccolte in fase di consultazione, che costituiscono parte integrante del contributo italiano.

In particolare si allegano le osservazioni della Regione Friuli-Venezia Giulia, quale somma dei contributi dei dipartimenti regionali interessati (Allegato 1), il parere del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, autorità competente nazionale per l'elaborazione dei Piani di Gestione dello Spazio Marittimo italiani (Allegato 2) e il parere elaborato della Commissione

ID Utente: 347

ID Documento: CreSS_05-Set_09-347_2021-0014

Data stesura: 30/04/2021

✓ Resp.Set: Maggiore A.M.

Ufficio: CreSS_05-Set_09

Data: 03/05/2021

✓ Resp. Div.: Meschini G.

Ufficio: CreSS_05

Data: 03/05/2021

✓ Resp. Seg. DG: Tancredi F.

Ufficio: CreSS

Data: 03/05/2021

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

Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (CTVA), la commissione tecnico-consultiva per le valutazioni ambientali del Ministero della Transizione ecologica (MiTE) (Allegato 3).

Premessa

Il quadro di riferimento del presente documento è la Direttiva 2001/42/CE (Direttiva VAS) che, all'articolo 7, dà indicazioni in merito alla consultazione di piani e programmi che hanno impatti su Stati limitrofi, in linea con quanto previsto dalla Convenzione di Espoo e, in particolare, per gli aspetti attinenti alla VAS (Valutazione Ambientale Strategica), dal Protocollo di Kiev, adottati entrambi dalla Comunità Europea. La VAS ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. La Direttiva 2001/42/CE fornisce un quadro delle azioni e valutazioni da effettuare, così come del percorso partecipativo ed informativo da garantire. La Direttiva 2001/42/CE è stata recepita dall'Italia con il Decreto legislativo n.152 del 3 aprile 2006.

Nel presente documento, considerate le osservazioni pervenute al livello nazionale è stato possibile individuare, all'interno del Piano regolatore marittimo della Slovenia (PRM) e sulla base della Relazione ambientale fornita, alcuni elementi significativi e potenzialmente in grado di produrre un impatto transfrontaliero.

Tali elementi significativi hanno permesso di elaborare specifiche osservazioni.

Da un punto di vista generale, la direttiva n. 2014/89/UE istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime (c.d. economia blu), lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine (art. 1).

Essa si inserisce nel contesto della direttiva 2008/56/UE, la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, che costituisce il pilastro ambientale della politica marittima integrata dell'Unione europea (PMI), stabilendo principi comuni per gli Stati membri al fine di favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e delle economie marittime e costiere e sviluppando un processo decisionale coordinato per raggiungere un buono stato ecologico delle acque marine. La PMI individua la pianificazione dello spazio marittimo come strumento politico intersettoriale che consente alle autorità pubbliche e alle parti interessate di applicare un approccio integrato, coordinato e transfrontaliero. Nel processo di redazione dei Piani va quindi garantita un'efficace collaborazione transfrontaliera con altri Stati membri e con i paesi terzi.

In questa ottica si evidenzia che l'elaborazione in corso dei piani spaziali marittimi italiani si sta orientando verso lo sviluppo di una pianificazione di livello strategico sulle Aree Marittime e sue porzioni a partire dalla definizione di visioni e obiettivi specifici, fino all'indicazione di vocazioni e misure, raccomandazioni, indirizzi a scala locale.

Sotto tale punto di vista si ritiene quindi estremamente importante garantire sinergia e continuità tra la pianificazione spaziale marittima Italiana e quella Slovena, per tutti gli aspetti reputati rilevanti dal punto di vista transfrontaliero, soprattutto in considerazione dell'esigenza insita nel processo di elaborazione dei piani che dovranno disegnare visioni obiettivi e vocazioni dei prossimi anni per le aree individuate e che dovranno quindi prevedere una evoluzione coerente tra di loro sotto il punto di vista delle reciproche influenze transfrontaliere.

Elementi salienti

Dal documento di osservazioni elaborato dalla Commissione nazionale per le valutazioni ambientali (CTVA) (allegato 3) emerge che l'attuazione del Piano spaziale marittimo della Slovenia comporta alcune attività potenzialmente significative sotto il profilo transfrontaliero: i) lo sviluppo di edilizia costiera; ii) la costruzione dell'isola a Isola; e iii) la costruzione di strutture e infrastrutture e l'aumento del trasporto marittimo (porto di Capodistria); iv) la prevista movimentazione di sedimenti marini; v) incidenti marini e/o possibili disastri ambientati.

Si elencano le maggiori criticità transfrontaliere, rilevate dalla Commissione, connesse con le suddette attività.

- L'atteso aumento di lavori di edilizia sulla fascia costiera (costruzione del lungomare, infrastrutture portuali, sistemazione costiera, costruzione dell'isola ...) che determinerà impatti sia a livello locale sia transfrontaliero, particolarmente rilevanti nelle aree di confine con l'Italia. Gli impatti sull'ecosistema marino sono relativi sia al dichiarato aumento dei rifiuti edili sia nella potenziale distruzione delle biocenosi di pregio presenti (praterie di Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa, e specie vulnerabili come la Pinna nobilis). Tali impatti appaiono potenzialmente molto rilevanti anche per la costruzione dell'isola a Isola e vanno quindi attentamente valutati anche alla luce della presenza di impatti cumulativi e dei rischi dovuti agli impianti SEVESO nella zona costiera;

- La formazione di rifiuti da costruzione, derivanti dalla realizzazione di strutture e infrastrutture e da usi esistenti del mare (trasporto marittimo - porto di Capodistria) e complessivamente dagli interventi nel tratto di costa compresi tra Isola e Capodistria. Tali attività appaiono peraltro in contraddizione con altri punti del piano, dove viene esplicitamente indicato di provvedere "alla conservazione del patrimonio naturale e culturale, con particolare attenzione alla tutela del patrimonio costiero di Pirano, Isola e Capodistria (mandracchi, costa) e alle caratteristiche locali costiere (saline)".

- Lo sviluppo dell'area portuale di Capodistria e di infrastrutture associate vista la prossimità con la fascia costiera italiana potrebbe determinare impatti negativi significativi che devono essere attentamente valutati e mitigati.

Per le ragioni sopra esposte si richiama quanto viene suggerito in allegato 3 con la finalità di mitigare o eliminare gli impatti negativi transfrontalieri, così come si richiama il rispetto del principio di precauzione e quindi l'impegno, dichiarato nella Relazione Ambientale, di escludere la ricollocazione di sedimenti lungo il confine.

In conclusione, considerate le indicazioni riportate nella Relazione Ambientale del piano, elaborata dalla Slovenia, dove viene fatto riferimento alle opportune metodologie di valutazione e dove vengono espresse raccomandazioni relative alla necessità di opportune misure di mitigazione e sistemi di monitoraggio, bisogna monitorare con particolare attenzione l'attuazione del piano spaziale marittimo della Slovenia per superare gli impatti negativi significativi a livello transfrontaliero che si potrebbero generare nelle aree di confine con l'Italia e che potrebbero diventare trascurabili se soddisfatte le condizioni previste nello stesso piano e nella RA.

Per qualunque ulteriore approfondimento rispetto agli elementi sopra rappresentati, si rimanda all'allegato 3, elaborato in lingua italiana.

Il Direttore Generale

Oliviero Montanaro

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

COURTESY TRANSLATION

By note No. 35409-179 / 2019-2550-71 of the 4th of January 2021, acquired by the present General Directorate at Protocol No. MATTM 3008 of the 13th of January 2021, the Ministry of the Environment and Spatial Planning of Slovenia requested, in line with art. 10 of the Protocol on Strategic Environmental Assessment (Kyiv Protocol), whether Italy would cooperate in the strategic environmental assessment procedure of Slovenia's Maritime Spatial Plan.

By note Protocol No. MATTM 12844 of the 8th of February 2021, our Ministry replied favourably asking for appropriate documentation to be made available in Italian.

The documentation was sent by your Ministry by note No. 35409-179 / 2019-2550-88 of 19th of March 2021, acquired by us at Protocol No. MATTM.I.30965 of 24th of March 2021. With this last note, simultaneously the start of SEA activities for the Slovenian Maritime Spatial Plan, was notified, asking Italy to submit its comments by 20 April 2021.

In this respect, grateful for the spirit of cooperation shown so far, and in view of the agreed extension to the 30th of April 2021, the national comments consisting of this Note and the attached comments, collected during the consultation phase, which form an integral part of the Italian contribution, are hereby submitted.

In particular, the comments of the Friuli-Venezia Giulia Region, as a result of the contributions of the regional departments concerned (Annex 1), the opinion of the Italian Ministry of Infrastructure and Sustainable Mobility, which is the national competent authority for the preparation of the Italian Maritime Spatial Management Plans (Annex 2) and the opinion drawn up by the Technical Commission for Environmental Impact Assessment EIA-SEA, which represents the technical-advisory committee for environmental assessments of the Italian Ministry of Ecological Transition (Annex 3), are attached.

Introduction

The reference framework of this document is Directive 2001/42/EC (SEA Directive) which, in Article 7, provides indications on the consultation of plans and programmes with impacts on neighbouring States, in line with the Espoo Convention and, in particular, for SEA (Strategic Environmental Assessment) aspects, the Kyiv Protocol, both adopted by the European Community. The SEA aims at ensuring a high level of environmental protection and contributing to the integration of environmental considerations into the preparation and adoption of plans and programmes in order to promote sustainable development. Directive 2001/42/EC provides a framework for the actions and assessments to be carried out, as well as the participation and information process to be guaranteed. Directive 2001/42/EC has been implemented in Italy by Legislative Decree n.152 of the 3rd of April 2006.

In this document, taking into account the comments received at national level, it was possible to identify, within the Maritime Spatial Plan of Slovenia and on the basis of the

Environmental Report provided, some relevant elements with the potential to produce a transboundary impact.

These significant elements allowed the elaboration of specific comments.

From a general point of view, Directive 2014/89/EU establishes a framework for maritime spatial planning with the aim of promoting the sustainable growth of maritime economies (so-called blue economy), the sustainable development of marine areas and the sustainable use of marine resources (Art. 1).

Directive 2014/89/EU is framed by Directive 2008/56/EU, the Marine Strategy Framework Directive, which is the environmental pillar of the EU's Integrated Maritime Policy (IMP), establishing common principles for Member States to support the sustainable development of the seas and maritime and coastal economies and developing coordinated decision-making to achieve good environmental status of marine waters. The IMP identifies maritime spatial planning as a cross-sectoral policy tool enabling public authorities and stakeholders to apply an integrated, coordinated and cross-border approach. Effective cross-border cooperation with other Member States and third countries must therefore be ensured in the process of drawing up the Plans. In the process of drafting the Plans, effective cross-border collaboration with other Member States and with third countries must therefore be guaranteed.

In this perspective, it is highlighted that the ongoing elaboration of Italian maritime spatial plans is moving towards the development of a strategic level planning on Maritime Areas and its portions starting from the definition of specific visions and objectives, up to the indication of vocations and measures, recommendations, guidelines at local scale.

From this point of view, it is therefore considered extremely important to guarantee synergy and continuity between the Italian and Slovenian maritime spatial planning, for all the aspects considered relevant from a transboundary point of view, especially in view of the need inherent in the process of elaboration of the plans that will have to design visions, objectives and vocations for the coming years for the identified areas and that will therefore have to foresee a coherent evolution between them from the point of view of the mutual transboundary influences.

Key elements

From the comments document prepared by the National Committee for Environmental Assessments (Annex 3) it appears that the implementation of the Slovenian Maritime Spatial Plan involves a number of activities that are potentially significant from a transboundary point of view: i) the development of coastal construction; ii) the construction of the island of Isola; and iii) the construction of structures and infrastructures and the increase in maritime transport (Port of Koper); iv) the expected movement of marine sediments; v) marine accidents and/or possible environmental disasters.

The main transboundary issues identified by the Committee, related to these activities, are listed below.

- The expected increase of construction works on the coastal area (waterfront construction, port infrastructure, coastal development, island construction, etc.) that will lead to both local and cross-border impacts, particularly relevant in the areas along the Italian border. The impacts on the marine ecosystem relate both to the declared increase in construction waste and the potential destruction of valuable biocoenosis present (*Posidonia oceanica* meadows, *Cymodocea nodosa*, and vulnerable species such as *Pinna nobilis*). These impacts appear to be potentially very relevant also for the construction of the island at Isola and therefore need to be carefully assessed also in the light of the presence of cumulative impacts and risks due to SEVESO installations in the coastal area;
- The production of waste, deriving from the construction of structures and infrastructures and from existing uses of the sea (maritime transport - Port of Koper) as well as from the activities in the part of coast between Isola and Koper. These activities also appear to be in contradiction with other points of the plan, where it is explicitly stated to provide for "the conservation of the natural and cultural heritage, with particular attention to the protection of the coastal heritage of Piran, Isola and Koper (mandrakes, coastline) and local coastal features (salt marshes)".
- The development of the port area of Koper and associated infrastructures due to its proximity to the Italian coastline could result in significant negative impacts that need to be carefully assessed and mitigated.

For the above-mentioned reasons, the suggestions made in Annex 3 to mitigate or eliminate negative transboundary impacts are recalled, as well as the respect of the precautionary principle and therefore the commitment, stated in the Environmental Report, to exclude the relocation of sediments along the border.

In conclusion, considering the indications reported in the Environmental Report of the plan, prepared by Slovenia, where reference is made to the appropriate assessment methodologies and where recommendations are expressed concerning the need for appropriate mitigation measures and monitoring systems, it is necessary to monitor with particular attention the implementation of the Slovenian Maritime Spatial Plan in order to overcome the significant negative impacts at transboundary level that could be generated in the border areas with Italy and that could become negligible if the conditions provided in the same plan and in the ER are met.

For any further details on the above elements, please refer to Annex 3, written in Italian.

Oliviero Montanaro
General Director

Address list

Republic of Slovenia
Ministry of the Environment and Spatial Planning
gp.mop@gov.si

Ms. Vesna Kolar Planinšič
Espoo Point of Contact
vesna.kolar-planinsic@gov.si

e p.c.

Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione Internazionale
ministero.affariesteri@cert.esteri.it

Segreteria DGUE
dgue.segreteria@cert.esteri.it

DGUE – Unità Adriatico e Balcani
unitabalcani@esteri.it

Ministero per i Beni e le Attività culturali
DG Archeologia, Belle Arti, Paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Al Consigliere diplomatico del Ministro
ucd@pec.minambiente.it

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA e SVILUPPO SOSTENIBILE	
Servizio valutazioni ambientali	valutazioneambiente@regione.fvg.it ambiente@certregione.fvg.it tel + 39 040 377 4968 fax + 39 040 377 4513 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

protocollo n. SVA – VAS/854

To the Ministry of Ecological Transition
cress@pec.minambiente.it

Subject: Cross-border Consultation between Slovenia and Italy relating to the Slovenian Maritime Spatial Plan - Procedure pursuant to the Protocol on Strategic Environmental Assessment (Kiev) to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo).

Following the note from the Ministry of Ecological Transition with protocol note no. 32252 of 26 March 2021 by which the start of the cross-border consultation phase of the Slovenian Maritime Spatial Plan was communicated, specifying that the Slovenian National Focal Point for the Kiev protocol sent the documentation for the processing of observations relating to the plan in question.

The collected documentation made available by Slovenia consists of the draft of the maritime spatial Plan, the non-technical summary of the environmental report, the environmental report relating to the maritime zoning plan of Slovenia, and the appendix for the evaluation of the acceptability of the impacts of the maritime zoning plan of the Republic of Slovenia on protected areas.

In compliance with the indications of the Ministry that has established the deadline of 15 April for the sending of any contributions on the part of the Region, which must be submitted in English and in an editable WORD format in order to be adequately taken into consideration in the elaboration of the national observations, the observations contained in annex 1 of this letter are transmitted, following the Regional Council resolution no. 556 of 9 April 2021.

It should be noted that the observations represented above were formulated in the awareness that the object of the consultation is a planning act that cannot necessarily report specific elements of detail. In consideration of this awareness, it is considered important to understand whether these interventions and activities will be the subject of additional sector planning instruments subject to SEA and/or whether they fall within the categories of projects subject to EIA provided for by the relevant sector laws of the Republic of Slovenia. In this case, if in this planning phase it is not possible, due to lack of information and data, to determine with sufficient detail the impacts deriving from the various provisions of the Plan, the Friuli Venezia Giulia Region hopes that for any subordinate Plans subject to SEA that better detail the activities and interventions of the aforementioned sectors and/or for the individual projects subject to the EIA procedure, the cross-border impact is also evaluated, always involving the competent Italian authorities in the related procedures.

It should be noted that the text of this, as requested, is sent in copy in Italian and in copy translated in English. The opinions received during the investigation, also translated into English, are also attached.

Your sincerely,

DIRECTOR OF THE SERVICE
- Dr. Raffaella Pengue -
document signed digitally
pursuant to Legislative Decree. no. 82/2005

Attachments:

1. Observations
2. Note governing waste management and polluted sites service
3. Note International Relations and European Programming service
4. Note Biodiversity service

Annex 1 - Observations

Premise. In the documentation received, the legends of the figures and tables are in Slovenian, and therefore are hardly or not at all legible. Furthermore, the documentation frequently refers to other documents and planning tools in force in the Republic of Slovenia (e.g. the Marine Environment Management Plan 2017-2021 (NUMO)) the contents of which are not known.

Sub-objectives. For certain sub-objectives, such as, for example, those relating to Biodiversity, to the integrity of the seabed, to the Preservation of hydrographic conditions, etc., the Plan indicates that it is not possible to determine the impact of the PRM and that, pending the preparation of the PRM proposal, scientific bases should be prepared on the basis of which it will be possible to evaluate the impact with the possibility of excluding some activities and works. For these aspects, specific quality indicators have been given, potential provisions of the Plan that may determine negative effects have been identified, and mitigative measures have been identified, on the basis of which the impact of the PRM on individual sub-objectives are considered irrelevant. It is noted that, even on the basis of diverse scientific information made available by various authorities and reported in Chapter 2.8 of the environmental Report, it is not immediately possible to estimate the intensity of the impact in relation to the different aspects. A more in-depth analysis could also prove useful in order to evaluate the suitability of the proposed mitigation measures, on the basis of which the impacts deriving from the PRM are deemed not relevant.

Mariculture. With regard to mariculture, new areas dedicated to this activity covering a total area of 79 ha. are planned, and it is indicated that these activities may have negative impacts on the biodiversity, on the integrity of the seabed, on the introduction of non-native species, on pollution from nutrients, and on the landscape. Among the potential transboundary impacts, a new mariculture breeding field is also mentioned close to the border with Italy. The documentation shows that, given the extension of the breeding fields, as well as the extent and characteristics of the impacts caused by the mariculture existing in the vicinity, these will not have a significant impact on the environment in the Italian Republic. Even if the impacts deriving from these breeding farms are generally more significant at the farm and in its vicinity, the lack of data relating to the plants that will be located near the border with Italy (type and size of plants, distance from the border, etc.) and, above all, of the hydrodynamic conditions that characterise the sites in which these plants are foreseen, implies that it is not possible to understand at this level of planning whether mariculture activities located in areas relatively close to the Italian border could also have negative effects in terms of aquatic ecosystems and water quality in Italy. Furthermore, a clarification would be useful with regard to the actual forecast of a quantitative increase of these activities and, if in the affirmative case, the potential consequential increased pressure on the environmental components concerned. The same consideration should be made explicitly for fishing activity.

Thermal exploitation of the sea water. Similarly, the thermal use of sea water, due to the necessary facility processes that it foresees, could also have important effects on the aquatic ecosystems and the quality of Italian water bodies. It would be useful to have an in-depth study of this type of impact with hydrodynamic studies of the coastal marine currents.

Areas of deposition of marine sediments. The PRM foresees three areas of deposition of marine sediments, an activity that determines a series of potential impacts, among which are a drop in oxygen concentrations in the water column and on the bottom, chemical pollution with polluting substances from the displaced sediments, changes in the composition of sediments, a reduction in the abundance, the number of species, and the diversity of species in the disposal site, and opacity and associated temporary changes in the light conditions. Among these, some are localised impacts in the deposition site, such as e.g. the change in the composition of the sediments, while others can have negative effects even at a distance from the relocation site and therefore, as also highlighted in Chapter 6.8 of the Environmental Report, determine a transboundary impact. This impact depends on the hydrodynamic conditions that characterise the deposit site and the surrounding areas and on the quantities and characteristics of the sediments themselves, aspects that it would be appropriate to investigate in order to evaluate with a greater degree of certainty

whether or not there is a potential cross-border impact. The documentation reports as a mitigating measure the exclusion of the sediment relocation area west of Punta Grossa and the reduction of the area at the harbour of Koper which should be used as a test site to carry out the relocation. In relation to the area of the test site, reference is made to more detailed analyses of the environmental factors that influence the extent and nature of the impacts of the implementation of the relocation on the environment that must be provided by the investor. Among these is also the analysis of sediments and marine currents. Specific guidelines are envisaged for the implementation of the activity of relocation and monitoring on the basis of which the environmental impact deriving from relocation will be determined, from which it will be decided whether or not it is possible to continue with this activity. It should be noted that the distance of the test site from the border with Italy, its size, and an estimate of the quantity and the origin of the relocated sediments are not reported. Consequently, also in relation to the above (hydrodynamic conditions and quantitative and qualitative data of the sediments) it is believed that it is not currently possible to understand whether this activity, even with the envisaged mitigations, can determine a cross-border impact or not.

Prohibition against laying energy infrastructures such as gas pipelines or high voltage power lines on the seabed. The PRM foresees, moreover, the prohibition of laying energy infrastructures such as gas pipelines or high voltage power lines on the seabed. This hypothesis should be examined and detailed, also through the verification of the environmental impacts determined by alternative solutions for cross-border interconnection with the Italian territory such as, for example, a land connection solution.

Coastal promenade. The PRM provides for the creation of a “coastal promenade” running from the Croatian border in the south to the Italian border in the north and, at the same time, the promotion of sustainable mobility. The analysis of the development of these infrastructures should be detailed with the potential cross-border connection in order to ensure continuity also in the Italian territory, programming and designing joint interventions with similar connections and landscape-cultural value.

Central Directorate for Environmental Protection,
Energy and Sustainable Development
Prot. no. 0020515 / P
Date 09/04/2021
Class

LOGO Regione Friuli Venezia Giulia

protocol no. SGRIF E/28/152 Central Directorate for Environmental Protection,
reference Energy and Sustainable Development
Attachment Environmental Assessment Service
Trieste, ambiente@certregione.fvg.it

subject: Cross-border consultation between Slovenia and Italy relating to the Slovenian Maritime Spatial Plan - Procedure pursuant to the Protocol on Strategic Environmental Assessment (Kiev) to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo) - Launch of national public consultation.

In reference to note no. 0019152 dated 02 April 2021 on this subject, with regard to the environmental remediation and restoration of the waste landfill site located in San Bartolomeo, there is a need to implement all the actions necessary to avoid the migration of contamination towards other environmental matrices, such as the soil and ground and surface waters.

Yours sincerely,

DIRECTOR OF THE SERVICE
Eng. Flavio Gabrielcig
document signed digitally
pursuant to Legislative Decree 82/2005

General Direction
Prot. no. 0002114 / P
Date 12/04/2021
Class DG-CDC-12
GIULIA

LOGO REGIONE FRIULI VENEZIA

Central Directorate for Environmental Protection, Energy, and
Sustainable Development

Environmental Assessment Service
PEC ambiente@certregione.fvg.it

Ref. protocol note 0019129/P
Dated 01/04/2021
SVA/VAS/854

Subject: Cross-border consultation between Slovenia and Italy relating to the Slovenian Maritime Spatial Plan - Procedure pursuant to the SEA Protocol in a transboundary context (ESPOO) – National public consultation.

With reference to the request and to the attached documentation submitted with protocol note 0019129/P dated 01/04/2021 to the undersigned Service as part of the Environmental Assessment Service in the scope of the Public Consultation for the cross-border SEA procedure referred to in the subject matter, the following points are highlighted as falling within this competence:

from a reading of the documents, it is clear that the Plan in question (PRM) was drawn up in compliance with Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014, which establishes a framework for the planning of the Maritime Space, and with the Barcelona Convention, which establishes a common regional framework for the planning of maritime space in the Mediterranean.

With reference to this regulatory framework, the Plan represents the instrument that establishes a framework for the planning of Slovenia's maritime space, and the fulfilment of the requirements of Article 8 of the Protocol on the Integrated Management of the Coastal Zone in the Mediterranean (G.U.R.S. 84/2009).

The PRM has the objective of harmonising uses in different thematic sectors such as energy, transport, fishing and mariculture, environmental protection, tourism, raw material extraction, and urban development, also in regards to the spatial and temporal distribution of activities and uses in the sea and in the coastal zone, in addition to allowing a permanent improvement of the state of the marine environment.

The PRM comprises the territorial sea and the inland marine waters of the Republic of Slovenia and the relative coastal strip, in compliance with the Protocol on the Integrated Management of the Coastal Zones in the Mediterranean (ICZM). The coastal strip encompasses both the marine and terrestrial components.

The marine component of the coastal strip extends for a distance of 150 metres from the line of the coast in the direction of the sea. Excluded from the coastal strip are areas of sea that are subject to national actions of current territorial planning, and the areas of ports and marinas.

With reference to the "maritime" territorial context of the Plan in question, it should be noted that the "Slovenian" sea represents a relatively small and shallow portion of the Gulf of Trieste within the northern Adriatic Sea basin.

In this context, an issue that is considered relevant is the cross-border "impacts" deriving from uses and activities that affect the afore-mentioned basin as a whole (such as maritime transport of both goods and people, nautical tourism, fishing, fish farms, etc.) and, therefore, *the necessity for territorially interested parties also at the transborder/transnational scale to individuate coherent and synergistic actions for the mitigation of the afore-mentioned impacts with a view to the sustainable development of the area of the northern Adriatic Sea basin, understood as "unicum"*.

To this end, we wish to highlight that in the scope of the afore-mentioned Directive 2014/89/EU, transposed into Italian law with Legislative Decree 201/2016 for the predisposition of a framework for the national maritime space, the Region of Friuli Venezia Giulia established an inter-directional working group in March 2020 called the "Maritime Spatial Planning" group, coordinated by the General Direction and also composed of competent external subjects outside the Regional Administration, with the primary task of individuating *a strategic vision and specific objectives* for the area fronting the territory of the FVG region.

The Regional Government, with the general resolution no. 348 dated 5 March 2021, has ratified and shared the results of the working group's activity regarding the definition of the strategic vision and of the specific objectives for the area facing the FVG territory (see attachment and related tables). As part of the strategic vision, the priority

sectors of the maritime economy of the regional coastal system have been identified, such as the sectors of commerce, tourism, pleasure boating, fishing and aquaculture, and their related interconnections with a view to a sustainable development of the territorial and environmental context of international and global significance (e.g. the Ten T Network).

This strategic vision takes account of the relations with neighbouring/cross-border realities and is inserted in a scenario of maritime space of the Upper Adriatic expressed in specific planning objectives that take account of the existing uses, the current trends, and the characteristics and environmental needs of the maritime area facing the territory of the FVG region.

Yours sincerely,

Dr. Sandra SODINI
- signed digitally -

Competent administration:
Competent structure:
Manager of the procedure:
Head of the investigation:

Presidency of the Region - General Direction
Service of International relations and European programming
Dr. Sandra SODINI; relazioniinternazionali@certregione.fvg.it
Dr. Rossana Precali; rossana.precali@regione.fvg.it

Central Directorate for Agri-food, Forestry, and Fish Resources
Prot. no. 0027511 / P
Date 13/04/2021
Office SBIOD Class.

AUTONOMOUS REGION of
FRIULI VENEZIA GIULIA
Central Directorate for Agri-food, Forestry, and
Fish Resources

Biodiversity Service

biodiversita@regione.fvg.it

biodiversita@cerregione.fvg.it
tel. +39 0432 555 592
fax + 39 0432 555 140
I – 33100 Udine, via Sabbadini, 31

To the Central Directorate for Environmental Protection, Energy, and
Sustainable Development
Environmental Assessment Service
PEC : ambiente@certregione.fvg.it
E-mail: valutazioneambiente@regione.fvg.it

Subject: Cross-border consultation between Slovenia and Italy relating to the Slovenian Maritime Spatial Plan - Procedure pursuant to the SEA Protocol (Kiev) to the EIA Convention in a transboundary context (ESPOO) - Launch of national public consultation.
Opinion in respect to the impact assessment referred to in Presidential Decree 357/97

In relation to the expression of competent opinion, it is noted that the marine Natura 2000 sites individuated by the Region are all distant from the Slovenian maritime space, with the closest (Trezze San Pietro and Bardelli) being 7 km away. The provisions of the plan, however, exclude the most impacting elements, such as the hydrocarbon exploration platforms or the underground power lines.

In particular, the strip located along the western border of the maritime space, which addresses the aforementioned sites of the Trezze, is identified mainly for the use of maritime transport or for fishing purposes, in a manner consistent with the current provisions of the proposed regional plan for the maritime space which individuates the entire border strip with Slovenia as prevalently for the use of maritime traffic.

As such, no critical elements have been identified with respect to the Natura 2000 sites individuated by the Friuli Venezia Giulia Region. A more detailed analysis of environmental effects on the more comprehensive marine ecosystem component would require a different level of in-depth analysis and more consistent timescale, as well as an overall comparison among the various proposals of the states of the upper Adriatic.

Yours sincerely,

DIRECTOR OF THE SERVICE
- Dr. Gabriele Iacoletti -
Document signed digitally
pursuant to Legislative Decree. no. 82/2005

Competent administration: Biodiversity Service
Manager of the procedure: Dr. Gabriele Iacoletti
Technician managing the investigation: Pierpaolo Zanchetta - pierpaolo.zanchetta@regione.fvg.it - 0432 555592

Polo Scientifico di supporto alla redazione dei Piani PSM

Nota su: Consultazione Transfrontaliera tra Slovenia e Italia relativa al Piano dello Spazio Marittimo della Slovenia - Procedura ai sensi del Protocollo sulla Valutazione Ambientale Strategica (Kyiv) alla Convenzione sulla Valutazione dell'Impatto Ambientale in un contesto transfrontaliero (Espoo) – Avvio consultazione pubblica nazionale

13 Aprile 2021

Su richiesta di MIMS, Autorità Competente per la PSM in Italia, il Polo Scientifico di supporto alla redazione dei Piani PSM nazionali ha esaminato i materiali messi a disposizione dal Ministero dell'ambiente e della pianificazione spaziale della Slovenia (bozza del Piano spaziale marittimo, sintesi non tecnica del rapporto ambientale, relazione ambientale relativa al piano regolatore marittimo della Slovenia, appendice per la valutazione dell'accettabilità degli impatti del Piano regolatore marittimo della Repubblica di Slovenia sulle aree protette) ed ha formulato le osservazioni sotto riportate.

Le osservazioni e le richieste di chiarimento sono state elaborate e formulate con riferimento specifico agli aspetti di rilevanza transfrontaliera e di interesse per il redigendo PSM per l'Area Marittima Adriatica.

Esse sono proposte di seguito in lingua inglese, al fine di poter essere adeguatamente prese in considerazione nell'elaborazione delle osservazioni nazionali da parte di MITE.

Main observations with transboundary relevance

- 1) The Environmental Report, as the MSP Plan, should explicitly consider in its analysis of relationships with other Programmes and Plans (e.g. par.2.4) the relationship and coherence with EUSAIR.
- 2) The statement “The economic and development policy oriented towards the maritime trade of Slovenia is maintained and developed” refers to the present and future importance of the Port of Koper. This should be sustained through a thorough description and detailed assessment of the expected and planned development scenarios of maritime transport headed by the port of Koper. These scenarios are intended to inform transnational assessments, as regards the northern Adriatic maritime transport system and some potential environmental impacts (e.g. liquid discharges and noise emissions in the aquatic environment and their effects on target species and ecosystems in the area.
- 3) Draft Plan: Paragraph 1.1 on Mariculture – New fish farm licenses, in particular in the new potential areas identified in the Plan, should take into account potential negative effects on Italian coasts and waters (i. e. Muggia and Trieste areas). In particular, considering also the proximity to Punta Grossa habitats, more detailed and site-specific studies should be carried out on the expansion area n.4 on map n.4.
- 4) Draft Plan: Paragraph 1.4 – Maritime transport and Paragraph 2.4 on Implementation measures. The designation process of the marine areas to dispose dredged sediments should take properly into consideration: i) sediment quality, in line with EU regulation on the marine environment and

on waste management; ii) remobilization and dispersion of disposed sediments in the surrounding areas, with particular regard to the effects on Italian marine waters and coastal areas; iii) quantities to be disposed and frequencies of disposal activities; iv) procedures to monitor environmental effects of disposal activities. In particular, the disposal area near Punta Grossa may cause significant negative effects, as also recognised in paragraphs 6.8 and 8.1 of the Environmental Report.

Requests for clarification

- 1) Non-technical Summary and Environmental Report. It is recommended to clarify an apparent inconsistency where in both reports it is stated that "Based on internal and open content, it has been estimated that the implementation of the PRM could have a significant impact on the marine environment, nature conservation, of waters, accidents at sea and on the coast, human health and quality of life, cultural heritage and landscape. The potential impacts of the implementation of the PRM on the marine environment will mainly be due to the planned intensification of some existing marine uses (transport, urban development, tourism, mariculture) and to some new planned interventions (transfer of sediments for dredging of navigable canals in the ports, construction of an island near Isola, environmental interventions in the coastal strip, use of sea water for heating and drinking water). " This statement does not appear consistent with the table on page 6-7 of the Non-technical Summary which instead reports only insignificant or non-assessable impacts.
- 2) Draft Plan. Among the objectives of the Nature Conservation sector (1.6) is stated the following: "Measures are defined such as the designation of" Particularly Sensitive Sea Areas "(PSSA: Particularly Sensitive Sea Area) or" Areas of limitation of some nautical activities" (ATBA: Area to be avoided) and the establishment of a "transit channel separation system" (TSS). Connectivity must be guaranteed between areas that are important for conserving marine and coastal nature (ZI: green infrastructure) ". It is not clear if and where these areas are established in the Plan.
- 3) Draft Plan: Implementing measures - Paragraph 2.6 - Nature protection measures. Points 6 and 7 are not clear. Particularly it should be clarified what is meant with "A technical basis for the protection of transboundary dendritic bottoms must be drawn up".
- 4) Environmental Report: Paragraph 6.8 - Cross-border impacts. Clarify in what sense a trend of increasing fishing effort is considered in the area with reference to the following sentence: "Fisheries: fisheries will be developed within the existing framework of increasing fishing effort and will be coordinated with other schemes, activities and uses. In order to ensure a favorable stock of fishery resources, the fishing opportunities allowed for certain fish stocks and groups of fish stocks will be harmonized at sub-regional level and the fishing effort will be regulated."

OSSERVAZIONI ALLA RELAZIONE AMBIENTALE PER IL PIANO DELLO SPAZIO MARITTIMO DELLA SLOVENIA

Il Piano dello Spazio Marittimo della Slovenia 2020 (di seguito PSM) è un documento generale di pianificazione territoriale che fornisce linee guida di sviluppo territoriale per le attività e l'uso nel mare territoriale sloveno e nella zona costiera. Il PSM è anche il piano per l'attuazione della strategia di sviluppo territoriale della Slovenia in mare.

Il PSM descrive il proprio scopo come un piano di armonizzazione dei regimi legali, delle attività e degli usi in mare e nella zona costiera come punto di partenza vincolante per consentire il miglioramento permanente dello stato dell'ambiente marino. Inoltre il PSM funge da quadro normativo per garantire una gestione sostenibile delle risorse esistenti.

Gli obiettivi del PSM sono:

- dare priorità a quelle attività legate esclusivamente al mare o al contatto del mare con la costa;
- limitare le aree per attività legate al mare e alla costa, ma gravose dal punto di vista ambientale e territoriale o dal punto di vista della conservazione della veduta;
- garantire una regolamentazione sostenibile e collegamenti naturali tra il mare, la costa e l'entroterra;
- mantenere funzioni abitative vitali nelle città costiere;
- sviluppare l'agricoltura e la pesca in relazione al turismo e all'assistenza locale;
- concentrare il turismo sulla qualità del servizio e sulla sostenibilità ambientale; la funzione turistica della costa e del mare non deve prevalere sulle funzioni vitali delle città costiere;
- fornire linee guida per la pianificazione del territorio nella fascia costiera sulla terraferma che rappresentano un punto di partenza vincolante per la pianificazione del territorio a livello di Stato, regione e comunità locali; e
- tener conto della vulnerabilità della zona costiera ai cambiamenti climatici.

Gli effetti dell'attuazione del PSM e degli interventi individuati dal Piano sono stati definiti e valutati dalla Relazione Ambientale (di seguito RA).

Per quanto riguarda i rapporti del PSM con: i) le politiche di sviluppo territoriale che indirizzano lo sviluppo di singole attività e usi in mare e sulla costa (fabbisogno di risorse naturali, pesca e maricoltura, energia e sfruttamento delle materie prime, trasporti marittimi e sicurezza dei trasporti, sicurezza - difesa e protezione e

salvataggio- ambiente, protezione del patrimonio culturale sviluppo urbano), e ii) la pianificazione nazionale ed internazionale, sulla base di quanto indicato nel PSM e nella RA, il PSM appare coerente con gli atti internazionali di programmazione.

In sintesi i potenziali impatti dell'attuazione del PSM sull'ambiente marino saranno dovuti principalmente all'intensificazione dell'uso del mare (trasporti, sviluppo urbano, turismo, maricoltura) e a nuovi interventi (trasferimento dei sedimenti per il dragaggio dei canali navigabili nei porti, costruzione di un'isola vicino a Isola, interventi ambientali nella fascia costiera, uso dell'acqua di mare per il riscaldamento e l'acqua potabile).

In generale, applicando la metodologia descritta nella RA, sulla base di quanto riportato nel PSM, è stato concluso dalla RA che l'attuazione del PSM può avere un impatto insignificante sugli obiettivi ambientali individuati, per effetto dell'attuazione delle misure di mitigazione, tranne che per alcuni obiettivi ambientali (Buone condizioni dell'ambiente marino, Conservazione integrata del patrimonio culturale, Uso sostenibile dell'acqua e Buone condizioni di salute per le persone e la qualità della vita) per i quali vi è la mancanza di dati sui nuovi interventi pianificati (isola nei pressi di Isola, movimento dei sedimenti marini, strutture sottomarine). A tal riguardo nella RA si afferma che, qualora le basi scientifiche non vengano realizzate o la valutazione dimostri che la realizzazione dell'isola possa causare impatti significativi o distruttivi, l'isola davanti a Isola viene esclusa dal PSM. Quindi, la RA afferma la necessità di:

- i) approfondire dal punto di vista scientifico l'impatto dell'attuazione dell'isola sugli obiettivi ambientali;
- ii) ridurre le aree di spostamento dei sedimenti, escludendo le aree proposte per lo spostamento dei sedimenti che si trovano a ovest di Punta Grossa;
- iii) *"ridurre le aree di spostamento dei sedimenti escludendo le aree proposte per lo spostamento dei sedimenti che si trovano a ovest di Punta Grossa. L'area alla fonda deve essere ridotta in modo che non si estenda alle aree di influenza remota per le aree naturali protette e alle aree delle unità registrate del patrimonio culturale"*;
- iv) escludere dal PRM i lavori per infrastrutture sottomarine.

Per quanto riguarda gli aspetti transfrontalieri la RA precisa che *"A causa della natura transfrontaliera dell'ambiente marino, gli impatti sull'ambiente marino causati nell'area del mare territoriale sloveno possono estendersi ad altri paesi del mare Adriatico. ... Secondo i dati finora noti, l'attuale implementazione dell'uso del mare e della costa nel territorio della Slovenia non causa impatti negativi transfrontalieri significativi sull'ambiente dei paesi limitrofi. L'implementazione di questi usi continuerà in futuro..."*.

La RA individua i seguenti obiettivi chiave del PSM, secondo i singoli usi del mare che siano rilevanti in termini di impatti transfrontalieri.

Maricoltura: fino all'utilizzo della superficie esistente dei campi di allevamento, la maricoltura sarà effettuata nell'ambito delle attuali aree dei campi di allevamento. Anche prima dell'utilizzo totale dell'area esistente dei campi di allevamento, vengono determinate aree aggiuntive per l'allevamento di specie nel fondo del mare.

Pesca: la pesca sarà sviluppata nell'ambito del quadro esistente di aumento dello sforzo di pesca e sarà coordinata con altri regimi, attività e usi. Al fine di garantire uno stock favorevole di risorse alieutiche, le possibilità di pesca consentite per taluni stock ittici e gruppi di stock ittici saranno armonizzate a livello subregionale e lo sforzo di pesca sarà regolamentato.

Energia: nella Repubblica di Slovenia, la ricerca, l'esplorazione e lo sfruttamento di petrolio e gas naturale in mare sono vietati dal PSM. È possibile ricercare, esplorare e sfruttare le fonti di energia geotermica.

Trasporto marittimo: La politica economica e di sviluppo orientata al mare della Slovenia viene mantenuta e sviluppata. La Slovenia è un paese marittimo che persegue già una politica economica e di sviluppo orientata al mare. Capodistria e la più ampia area urbana costiera rappresentano il punto di ingresso attraverso il quale il corridoio baltico-adriatico collega il trasporto terrestre e marittimo di passeggeri e merci all'UE ed è importante per l'integrazione internazionale della Slovenia e lo sviluppo economico dell'entroterra più ampio. Il sistema di separazione dei canali di transito, gli attuali corridoi navigabili e le aree portuali, inclusi gli ancoraggi, vengono mantenuti e sviluppati.⁽¹⁾

Difesa e protezione contro calamità naturali e di altro genere: nel campo della difesa e protezione contro le calamità naturali e di altro genere in mare e nella zona costiera, sono previste condizioni adeguate per l'esercito sloveno in stato di emergenza o guerra e le forze di protezione e soccorso e assistenza in caso di incidenti naturali e di altro tipo.

Conservazione della natura: le aree marine protette esistenti (AMP) vengono ampliate e definite.

Sfruttamento delle materie prime: in Slovenia è possibile estrarre in mare e nella zona costiera il sale marino che è una delle altre materie prime minerali. In Slovenia è anche possibile ricercare, esplorare e sfruttare le fonti di energia geotermica, classificate come materie prime minerali energetiche.

Attuazione delle ricerche scientifiche: L'intera area del mare sloveno rappresenta un'area per la ricerca scientifica in vari campi.

Collocazione di cavi sottomarini, gasdotti e condutture: è previsto il posizionamento coordinato di condutture sottomarine che scaricano l'acqua meteorica in mare, l'acqua purificata dagli impianti comunali, l'acqua tecnologica delle future pompe di calore.

⁽¹⁾ Per quanto riguarda i trasporti la RA evidenzia che il rischio esistente della possibilità di incidenti, che potrebbe aumentare in futuro, è legato al trasporto marittimo di merci a seguito del funzionamento del porto di Capodistria. Inoltre rappresentano un rischio gli impianti nella zona costiera soggetti alla Dir. 2012/18/UE sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

Nell'area del mare sloveno non è consentita la posa di gasdotti e condutture per cavi ad alta energia.

Turismo e tempo libero: il turismo è una delle industrie chiave legate all'uso del mare e della zona costiera. La maggior parte delle iniziative della comunità locale sono legate all'ulteriore sviluppo delle infrastrutture turistiche, soprattutto direttamente sul mare. Vengono migliorate le spiagge pubbliche (infrastruttura e gestione) e la sistemazione delle aree pubbliche; si prevede che gli ormeggi per le navi saranno ampliati.

Tutela del patrimonio culturale: Si promuove un uso sostenibile e uno sviluppo del patrimonio seguendo una modalità e una misura che consenta di preservarne l'autenticità e l'integrità a lungo termine.

Sviluppo urbano: Le città costiere e le località lungo la costa slovena sono collegate con i paesi limitrofi di Croazia e Italia con l'obiettivo di stabilire un sistema di trasporto integrato. È prevista l'identificazione delle infrastrutture verdi esistenti. Verranno mantenuti, collegati e progettati corridoi verdi tra l'entroterra, la costa e il mare e paralleli alla linea di costa. Si realizza un lungomare costiero lungo l'intera costa. Il corridoio blu nel mare è conservato. Le nuove disposizioni territoriali nella fascia costiera possono essere localizzate solo nelle aree urbane esistenti delle città e degli insediamenti costieri.

La RA indica che l'attuazione di alcune nuove principali sistemazioni consentite dal PSM potrebbe avere impatti negativi transfrontalieri sull'ambiente marino, in particolare un nuovo campo di allevamento di maricoltura vicino al confine con l'Italia. Viene chiarito che "*Data l'estensione dei campi di allevamento, nonché l'entità e le caratteristiche degli impatti causati dalla maricoltura esistente nelle vicinanze, questi non avranno un impatto significativo sull'ambiente nella Repubblica Italiana*".

Inoltre, la ricollocazione dei sedimenti marini nel golfo di Capodistria per il dragaggio dei canali nel Porto di Capodistria e in altri porti sloveni potrebbe causare impatti negativi sull'ambiente marino (biodiversità preservata nell'ambiente marino, integrità del fondale marino, condizioni idrografiche preservate), sulle aree naturali protette e tutelate e sull'uso dell'acqua nella Repubblica Italiana, soprattutto in caso di ricollocazione dei sedimenti lungo il confine. A tal riguardo la RA chiarisce che a causa della mancanza di dati sui fattori ambientali e di dati più concreti sull'intervento, tenendo conto del principio di precauzione, viene espressa la condizione di escludere dal PSM la ricollocazione dei sedimenti lungo il confine. Inoltre, "*Dal punto di vista della valutazione di alcuni sotto-obiettivi ambientali, si richiede anche di escludere l'altra posizione proposta ad ovest di Punta Grossa e di ridurre la posizione proposta alla rada. La ridotta area di ricollocazione dei sedimenti marini alla rada rappresenta un sito di prova per effettuare la ricollocazione. La RA (capitolo 8) prevede misure di mitigazione per effettuare la ricollocazione nel sito di prova. Tenendo conto delle misure di mitigazione, si stima che non ci saranno impatti significativi sull'ambiente marino nella Repubblica italiana.*".

La RA indica che "Le disposizioni specifiche che potranno avere un impatto positivo sull'ambiente anche nei paesi vicini sono:

A) La realizzazione del lungomare costiero pianificato lungo la costa slovena dal confine croato al confine italiano e la creazione di infrastrutture per il trasporto pubblico marittimo di passeggeri, che avrà un impatto positivo sulla connettività di tutti e tre i paesi e lo sviluppo della mobilità sostenibile e quindi, la riduzione degli impatti ambientali dovuti alle emissioni in aria.

B) L'aumento delle dimensioni delle aree marine protette e delle zone cuscinetto, la limitazione del traffico motorizzato e altre attività dannose per l'ambiente in queste aree avranno un impatto positivo sull'ambiente marino, sulle aree di protezione della natura e sulla protezione ambientale in generale. Poiché vi sono aree protette in entrambe le aree di confine (Parco paesaggistico delle Saline di Sicciole lungo il confine croato e Parco paesaggistico di Punta Grossa lungo il confine italiano), ci si può aspettare un impatto positivo su questi elementi anche nelle zone di confine tra Italia e Croazia".

In termini complessivi, la relazione ambientale prodotta appare completa e coerente con le disposizioni comunitarie e prevede misure di mitigazione per ridurre l'impatto sugli obiettivi ambientali.

Qualora venissero effettuate le attività previste dal PSM, gli impatti su tutti gli obiettivi ambientali sarebbero irrilevanti, qualora fosse correttamente attuata l'esecuzione delle misure di mitigazione.

Gli impatti ambientali transfrontalieri dell'attuazione del PSM in altri paesi saranno trascurabili se saranno soddisfatte le condizioni previste nel documento sottoposto a valutazione.

Appare pienamente condivisibile quanto dichiarato dalla controparte slovena: "*È necessario garantire il proseguimento e il miglioramento della cooperazione transfrontaliera e internazionale nel campo della ricerca, della conservazione e della gestione efficiente ed equa dell'ambiente marino e nelle attività che esercitano pressioni congiunte sull'ambiente marino (ad es. trasporto marittimo, pesca).*"

In particolare, per quanto concerne lo sviluppo delle attività suddivise per categorie di potenziale impatto si rileva che:

Suolo, bosco e terreni agricoli - Il potenziale impatto negativo dell'attuazione del PSM sul suolo include la sistemazione pianificata della passeggiata costiera nella parte terrestre della fascia costiera che a seconda dell'uso del suolo previsto è principalmente coperta da foreste e aree verdi. L'impatto è valutato come meno importante e la regolamentazione del lungomare indirizza il più possibile la relazione

ambientale anche su strade e sentieri esistenti nell'ambito di misure di mitigazione per altri segmenti ambientali.

Appare complessivamente accettabile e privo di implicazioni transfrontaliere l'attuazione del PSM anche alla luce della limitazione degli interventi nelle aree naturali protette.

Per quanto riguarda la componente dei descrittori previsti dalla Marine Strategy Framework Directive si sottolinea come diversi elementi di valutazione non sono disponibili e questo limita la valutazione degli effetti potenzialmente negativi delle attività previste nel PMR.

Impatti sull'Ambiente marino – biodiversità - Il potenziale impatto negativo del PSM dovuto alla maricoltura, l'immissione di nutrienti, rifiuti e la possibilità di introduzione di nuove specie e il verificarsi di cambiamenti negli habitat originali nel sito di allevamento, il che potrebbe aver influenzato la comunità originale sul fondale marino.

Appare complessivamente accettabile e privo di implicazioni transfrontaliere l'attuazione del PSM anche alla luce delle misure previste di ampliamento delle misure di protezione di habitat di pregio, ove accompagnato da controlli limitazioni/proibizione alle attività di pesca nelle aree protette e siti Natura 2000.

Ambiente marino – integrità del fondale marino - Il movimento dei sedimenti marini causa cambiamenti fisici al fondale marino, nel sito di deposito e in un'area più ampia. Nell'area della pesca a strascico, della costruzione di condutture sottomarine, sviluppo urbano, maricoltura, potrebbe esserci un impatto negativo sul fondo del mare. Valutiamo gli impatti come potenzialmente significativi. L'ampliamento delle aree protette e la conservazione delle saline hanno un impatto positivo.

Appare complessivamente non esente da impatti la movimentazione di sedimenti marini, in particolare ove legata ad attività portuali e all'ampliamento di infrastrutture costiere. Appare necessario prevedere misure di identificazione di aree idonee alla rideposizione del sedimento (non contaminato) lontano dai confini con le acque territoriali italiane.

Ambiente marino – specie alloctone – Le acque di zavorra dalle navi e le attività umane (pesca, immissione volontaria) portano a potenziali immissioni di nuove specie alloctone. Il quadro indica una significativa espansione delle specie aliene invasive.

Appare complessivamente accettabile il quadro complessivo presentato (anche se non scevro di implicazioni transfrontaliere), per cui si raccomanda l'attuazione di misure di controllo di scarico delle acque di zavorra e per il rilascio intenzionale di specie non indigene ai fini di maricoltura, oltre a misure di informazione per evitare il rilascio intenzionale di specie ornamentali.

Ambiente marino – stock ittico - Nell'area del PSM non vengono cambiate le zone in cui è consentita la pesca, il cui volume non cambia. A seconda delle condizioni delle specie ittiche commerciali, è possibile la pesca in eccesso. Non sono previsti effetti significativi sull'ambiente.

Appare complessivamente positiva l'attuazione del PSM anche alla luce della non intensificazione o diminuzione dello sforzo di pesca previsto dal piano.

Ambiente marino - elementi delle reti trofiche - Non sono previste attività nell'area del PSM che interferirebbero in modo significativo con gli elementi della rete alimentare.

Appare privo di effetti significativi e di implicazioni transfrontaliere l'attuazione del PSM.

Ambiente marino – Eutrofizzazione - Esiste un potenziale impatto negativo dovuto agli apporti di nutrienti dagli scarichi idrici costieri. Grazie al turismo è possibile un apporto di nutrienti meno importante.

Appare complessivamente privo di elementi di criticità l'attuazione del PSM anche alla luce delle misure di controllo, della depurazione delle acque e del limitato apporto fluviale associato a una non aumentata attività agricola. È auspicabile che il PMR possa prevedere misure idonee a ridurre l'impatto del sistema agricolo in questa prospettiva.

Ambiente marino – condizioni idrografiche - A causa della prevista costruzione dell'isola di fronte a Isola, dell'ampliamento delle zone di spiaggia, dell'ampliamento e della costruzione dei moli, sono previste alterazioni delle condizioni idrografiche in mare, nonché sul movimento dei sedimenti marini (aumento della torbidità). Sono possibili potenziali impatti ambientali significativi.

Appare da attenzionare il quadro di implicazioni transfrontaliere nell'attuazione del PSM alla luce della movimentazione di sedimenti marini e carichi inerti.

Ambiente marino – concentrazioni di inquinanti - Il cattivo stato del descrittore è dovuto alla contaminazione con composti di tributilstagno, da alcuni composti nocivi sopra soglia e del mercurio. Le condizioni del descrittore stanno migliorando in base alle valutazioni annuali dello stato chimico del mare. Nessun deterioramento è previsto con l'attuazione del PSM.

Appare complessivamente accettabile e privo di implicazioni transfrontaliere l'attuazione del PSM ma si raccomanda attenzione per le potenziali implicazioni sulla salute umana legate anche al turismo blu.

Ambiente marino – inquinanti nei pesci e in altri organismi marini - Lo spostamento dei sedimenti marini può portare a un potenziale aumento degli

inquinanti provenienti dai fondali marini. Gli inquinanti possono anche essere introdotti in mare nei punti in cui l'acqua comunale sfocia nel mare.

Appare complessivamente accettabile e privo di implicazioni transfrontaliere l'attuazione del PSM vista la limitata contaminazione osservata nelle specie di interesse commerciale. Va tuttavia monitorata nel tempo la situazione alla luce della contaminazione osservata nei sedimenti.

Ambiente marino – rifiuti marini - Le risorse terrestri (scarichi urbani di acque reflue), il turismo, così come la maricoltura e la pesca, che sono valutate come aventi un impatto meno significativo a causa delle loro dimensioni, contribuiscono maggiormente alla cattiva situazione nel campo dei rifiuti marini e dei micro-rifiuti. Anche le correnti marine, che portano rifiuti da altrove, contribuiscono in modo importante alle cattive condizioni. Un impatto positivo è la restrizione del turismo di massa nelle aree di protezione della natura, che può anche significare meno rifiuti marini generati.

Appare complessivamente accettabile l'attuazione del PSM anche alla luce della previsione di riduzione delle attività di turismo per selezionare attività più ecocompatibili. Si pone attenzione sul fatto che il documento in altre sezioni prevede un aumento del turismo, in contraddizione con la prospettiva illustrata nel PMR.

Ambiente marino – rumore sottomarino - L'inquinamento dell'ambiente marino con il rumore sottomarino è influenzato dal trasporto marittimo, turismo, i porti e le marine, sonar e agli interventi di costruzione nella fascia costiera. Un impatto positivo è la restrizione del turismo di massa, del trasporto marittimo motorizzato e di altri interventi rumorosi nelle aree di protezione della natura.

Appare complessivamente accettabile e privo di implicazioni transfrontaliere alla luce delle misure previste nell'attuazione del PSM.

Natura - A causa dello spostamento dei sedimenti marini, il trasporto marittimo, lo sviluppo urbano, il turismo e le costruzioni potrebbe esserci un impatto negativo più significativo sull'ecosistema marino, comprese le specie qualificate, i tipi di habitat e le caratteristiche che hanno identificato le aree di conservazione della natura. La questione viene ulteriormente discussa nel quadro dell'obiettivo ambientale Aree naturali protette e valori naturali.

Appare potenzialmente impattante l'effetto cumulativo complessivo di tutte le attività previste, ma le implicazioni transfrontaliere appaiono limitate se non per la componente movimentazione sedimenti marini ed eventuale sviluppo della rete infrastrutturale portuale.

Acque -Lo scarico delle acque reflue fecali e meteoriche ha un impatto negativo sullo stato microbiologico delle acque di balneazione. Gli effetti dello sviluppo del turismo

e dell'urbanizzazione nell'entroterra possono anche influenzare indirettamente il deterioramento della qualità dell'acqua di mare e quindi delle acque di balneazione. Gli scarichi di acque reflue, gli scarichi di fiumi e ristagni, il traffico portuale marittimo (soprattutto merci) rappresentano una pressione cumulativa significativa sullo stato del mare.

L'Interazione delle attività commerciali (maricoltura, turismo, trasporti e pesca) può avere impatti negativi potenzialmente significativi.

Patrimonio culturale - Secondo la valutazione integrata degli impatti ambientali per la bozza del PSM, gli impatti sul patrimonio culturale dovuti all'attuazione di determinate attività, usi (ad es. maricoltura, pesca, trasporti, geotermia, turismo - navigazione e ancoraggio e acque sottomarine), nonché gli interventi territoriali consentiti nella fascia GIZC sono valutati a livello strategico

Si evidenzia la possibilità di impatti negativi sul patrimonio culturale (archeologia marina) dovuti al movimento dei sedimenti e alle attività infrastrutturali (sviluppo costiero e portuale) che richiedono idonee misure di mitigazione. Tali attività, tuttavia, appaiono prive di implicazioni transfrontaliere.

Paesaggio - La posizione delle strutture (ad es. le infrastrutture a terra per la pesca e la maricoltura, la desalinizzazione dell'acqua, l'isola vicino a Isola) nella zona costiera può presentare impatti negativi sul paesaggio, le vedute riconoscibili e può chiudere le viste sul mare. Limitare la circolazione dei veicoli a motore contribuisce positivamente all'esperienza del paesaggio costiero.

Questo aspetto per la componente marina appare privo di significativi impatti a livello transfrontaliero alla luce delle misure previste nell'attuazione del PSM.

Aria - Un punto critico della qualità dell'aria costiera è l'inquinamento da ozono, a cui contribuiscono anche il trasporto marittimo e il turismo, nonché altre attività legate all'uso di motonavi con emissioni di NO_x e COV. Le cattive condizioni di quest'area sono dovute principalmente alle masse d'aria inquinate provenienti da altre aree (soprattutto la parte urbanizzata del nord Italia) e al trasporto terrestre. Le nuove disposizioni previste dal PSM (ad es. l'espansione della maricoltura, la regolazione dei galleggianti e l'espansione dei porti, l'isola a Isola) possono portare a un aumento del traffico terrestre e marittimo che può avere un impatto locale sulla qualità dell'aria.

Le misure di mitigazione previste nell'attuazione del PSM appaiono appropriate e non si ravvisano implicazioni negative significative a livello transfrontaliero.

Rumore - L'eccessivo inquinamento acustico dell'ambiente costiero è dovuto principalmente al traffico automobilistico terrestre. Anche le attività rumorose in mare e nella zona costiera (in particolare il trasporto marittimo e il turismo) contribuiscono all'inquinamento. Le nuove disposizioni previste dal PSM (ad es. l'espansione della

maricoltura, la regolazione dei galleggianti e l'ampliamento dei porti, l'isola di Isola) possono portare ad un aumento del traffico terrestre e marittimo, che può avere un impatto locale sull'inquinamento acustico. Un impatto positivo è la restrizione del turismo di massa, del traffico marittimo motorizzato e di altri interventi rumorosi nelle aree naturali protette oltre alla promozione di forme sostenibili di mobilità sulla costa.

Il problema del rumore appare privo di particolari significatività negative e privo di implicazioni transfrontaliere alla luce delle misure previste nell'attuazione del PSM.

Radiazioni elettromagnetiche - Non ci sono nuove fonti significative di radiazioni elettromagnetiche nell'area del PSM e non sono previsti impatti negativi significativi sull'ambiente.

Non si ravvisano impatti negativi significativi e nelle misure previste nell'attuazione del PSM e questa tipologia di impatto appare priva di implicazioni transfrontaliere.

Inquinamento luminoso - La zona costiera è una delle parti più inquinate dalla luce nel paese. La limitazione dell'inquinamento luminoso nelle aree di protezione della natura ha un impatto positivo.

Nelle misure previste nell'attuazione del PSM non si ravvisano impatti negativi significativi con implicazioni transfrontaliere.

Gestione dei rifiuti - Il PSM definisce tre aree per il movimento dei sedimenti marini nel mare. In caso di recupero o smaltimento sulla terraferma è classificato come rifiuto e, in caso di trasporto in mare, si applica il trattato 4 dell'articolo 2 del Regolamento sui rifiuti che stabilisce le regole di condotta e altre condizioni per prevenire o ridurre gli effetti nocivi della produzione e della gestione dei rifiuti. È previsto un impatto positivo nella limitazione del turismo di massa e altri interventi nelle aree di protezione della natura.

Nelle misure previste nell'attuazione del PSM non si ravvisano impatti negativi significativi per la gestione dei rifiuti in mare ove questi siano gestiti ai sensi della normativa internazionale e con opportuni controlli. Appaiono tuttavia rilevanti e con potenziali implicazioni transfrontaliere gli effetti della movimentazione di sedimenti marini.

Rifiuti - La gestione dei rifiuti nelle navi e nella zona costiera, derivanti da turismo, maricoltura, trasporti, pesca e sviluppo urbano può essere una fonte di rifiuti marini. A causa degli interventi di costruzione nel contesto dello sviluppo urbano, è prevista una maggiore produzione di rifiuti da costruzione.

La gestione dei rifiuti appare priva di evidenti implicazioni transfrontaliere ad eccezione dei rifiuti da pescherecci, attività di trasporto marittimo, maricoltura etc con particolare riferimento a macrolitter e plastiche a mare, per cui vanno previste idonee misure di controllo nella gestione dei del PSM.

Aree a maggior rischio ambientale - Il PSM non prevede nuovi insediamenti o altri usi del suolo che potrebbero essere influenzati in modo significativo in caso di incidenti rilevanti nei vicini stabilimenti SEVESO. (2 impianti SEVESO nella fascia iniziale della GIZC) che possono causare un grave disastro ambientale e influenzare anche lo stato dell'ambiente costiero e marino. Gli usi esistenti del mare, in particolare il trasporto marittimo, possono causare gravi incidenti marittimi (ad esempio fuoriuscite di petrolio).

L'aspetto degli incidenti marini o di possibili disastri ambientali può essere molto significativo ed avere implicazioni transfrontaliere per cui vanno previste misure idonee nell'attuazione del PSM.

Impatti e adattamento ai cambiamenti climatici - Il PSM prevede la possibilità di predisporre la fascia costiera per le esigenze di protezione dalle inondazioni e l'installazione di pompe di calore (impatto positivo). L'aumento previsto del livello del mare può aumentare la possibilità di intrusioni di acqua salata nei corpi idrici sotterranei. Le attività con emissioni di GNL che contribuiscono al cambiamento climatico sono principalmente i trasporti e il turismo (impatto negativo).

Lo sviluppo di barriere o sistemi per combattere l'erosione costiera va valutata con grande attenzione per gli effetti che favoriscono la penetrazione e diffusione di specie aliene invasive con potenziali implicazioni transfrontaliere.

Salute delle persone e qualità della vita - Gli impatti sulla qualità della vita e sulla salute umana sono presenti principalmente a causa dell'inquinamento acustico e atmosferico, a cui contribuiscono principalmente i trasporti e il turismo con aumento del traffico terrestre e marittimo.

Nelle misure previste nell'attuazione del PSM non si ravvisano implicazioni transfrontaliere essendo questi aspetti tipicamente rilevanti a scala locale e concentrati nelle aree costiere.

Valutato che gli aspetti a maggiore criticità transfrontaliera sono:

- Nell'attuazione del PSM è atteso un aumento nella realizzazione dei lavori di edilizia sulla fascia costiera (costruzione del lungomare, infrastrutture portuali, sistemazione costiera, costruzione dell'isola ...).
- Lo sviluppo di edilizia costiera in una fascia costiera di poco più di 40 km determina impatti sia a livello locale sia transfrontaliero, che posso essere particolarmente rilevanti nelle aree di confine con l'Italia. Gli impatti sull'ecosistema marino sono relativi sia al dichiarato aumento dei rifiuti edili sia nella potenziale distruzione delle biocenosi di pregio presenti (praterie di Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa, e specie vulnerabili come la Pinna

nobilis). Tali impatti appaiono potenzialmente molto rilevanti anche per la costruzione dell'isola a Isola e vanno quindi attentamente valutati anche alla luce della presenza di impatti cumulativi e dei rischi dovuti agli impianti SEVESO nella zona costiera.

- Nel PMR si può prevedere la formazione di rifiuti da costruzione nella costruzione di strutture e infrastrutture e da usi esistenti del mare (trasporto marittimo - porto di Capodistria) e complessivamente negli interventi del tratto di costa compresi tra Isola e Capodistria.
- Tali attività appaiono in contraddizione con altri punti del PMR che prevede di provvedere: “alla conservazione del patrimonio naturale e culturale, con particolare attenzione alla tutela del patrimonio costiero di Pirano, Isola e Capodistria (mandracchi, costa) e alle caratteristiche locali costiere (saline)”.
- Lo sviluppo dell'area portuale di Capodistria e di infrastrutture associate vista la prossimità con la fascia costiera italiana potrebbe determinare impatti negativi significativi che devono essere attentamente valutati e mitigati.

Valutato che, per quanto riguarda l'Ipotesi zero, nel caso in cui il PSM non venga adottato, gli usi previsti in mare e nella zona costiera resterebbero invariati, ovvero condotti in modo meno ponderato e mitigato. In questo caso, gli effetti negativi della realizzazione delle attività sull'ambiente sarebbero plausibilmente più forti.

Visto quanto sopra, diviene fondamentale monitorare che i suggerimenti per mitigare o eliminare gli impatti negativi transfrontalieri siano rispettati così come il rispetto del principio di precauzione e quindi l'impegno dichiarato nella RA di escludere la ricollocazione di sedimenti lungo il confine. A tal riguardo nella RA viene esteso il monitoraggio dello stato dell'ambiente previsto dal PSM e, oltre alle condizioni dei descrittori dell'ambiente marino, si prevede anche di monitorare:

- Superfici di un'area oggetto di ricerche archeologiche in mare e area del fondale degradato (monitorate dal ministero responsabile della tutela dei beni culturali).
- Monitoraggio delle condizioni dei resti archeologici (effettuato dal ministero responsabile della protezione del patrimonio culturale nell'ambito del lavoro ordinario).
- Qualità delle acque di balneazione (monitorata dall'Agenzia per l'ambiente della Repubblica di Slovenia).
- Estensione dell'uso dell'acqua e delle risorse idriche (monitorata dalla Direzione della Repubblica di Slovenia per l'ambiente nell'ambito del Registro delle acque).
- Incidenti in mare e danni causati (monitorati dall'Amministrazione marittima - Repubblica di Slovenia).

Valutato quanto sopra:

- poiché l'attuazione del PSM potrebbe comportare: **i)** lo sviluppo di edilizia costiera; **ii)** la costruzione dell'isola a Isola; e **iii)** la costruzione di strutture e infrastrutture e l'aumento del trasporto marittimo (porto di Capodistria); **iv)** la prevista movimentazione sedimenti marini; **v)** incidenti marini e/o possibili disastri ambientali;
- pertanto, sono prevedibili impatti negativi significativi a livello transfrontaliero rilevanti nelle aree di confine con l'Italia;
- detti impatti devono essere valutati e, se necessario, mitigati, e la RA contiene opportune metodologie di valutazione ed evidenzia la necessità di altrettante opportune misure di mitigazione e sistemi di monitoraggio;
- gli impatti ambientali transfrontalieri dell'attuazione del PSM saranno trascurabili se saranno soddisfatte le condizioni previste nel PSM e nella RA.

Per tutto quanto sopra, il Piano dello Spazio Marittimo della Slovenia e la Relazione Ambientale sembrano rispondere adeguatamente a queste necessità ed è, pertanto, possibile esprimere **PARERE FAVOREVOLE.**

Il Coordinatore Sottocommissione VAS

Ing. Bernardo Sera

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



BERNARDO SERA
MINISTERO
DELL'AMBIENTE
Coordinatore
Sottocommissione
VAS
14.04.2021
20:00:43 UTC