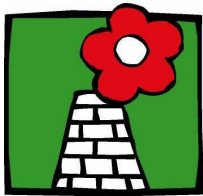


P R E S S R E L E A S E



zelena istra



www.zelena-istra.hr

Gajeva 3, Pula

052 / 506 065

U Puli, 26. rujna 2008.

U JAVNOJ RASPRAVI O TALIJANSKOM TERMINALU ZA UKAPLJENI PLIN PLANIRANOM NA ISTOJ UDALJENOSTI OD HRVATSKOG I SLOVENSKEG KOPNA, SUDJELUJE SAMO SLOVENIJA - HRVATSKA ISKLJUČENA

Međunarodna mreža nevladinih organizacija za zaštitu okoliša AdriaticGreeNet, koju čine organizacije iz Hrvatske (Zelena Istra), Italije i Slovenije, dostavila je 24. rujna 2008. svoje primjedbe na dva terminala za ukapljeni plin u Tršćanskom zaljevu za vrijeme javne rasprave koju je o tim projektima organizirala slovenska Agencija za zaštitu okoliša pri Ministarstvu zaštite okoliša. Radi se o planiranom off-shore terminalu u Tršćanskom zaljevu kompanije Endesa i terminalu kompanije Gas Natural planiranom na obali kod mjesta Zaule, Trst - oba na području Italije, ali u neposrednoj blizini slovenskih i hrvatskih teritorijalnih voda i kopna.

Predstavnici mreže, predsjednica Elena Gobbi i članovi Dušica Radojčić i Karel Lipič, primjedbe su predstavili i brojnim slovenskim medijima na konferenciji održanoj istog dana u Kopru, na kojoj je sudjelovao i predstavnik slovenske Agencije za zaštitu okoliša.

Primjedbe su se odnosile najprije na samu proceduru prekogranične procjene utjecaja na okoliš i njenu zakonitost s obzirom na činjenicu da Hrvatska, premda je jedna od pogođenih zemalja, u toj proceduri ne sudjeluje. Još ozbiljnija primjedba odnosila se na činjenicu da je za jedan od predložena dva projekta postupak procjene utjecaj na okoliš u Italiji već dovršen u srpnju 2008. Naime, projekt je dobio definitivno pozitivno mišljenje talijanskog Ministarstva zaštite okoliša! S obzirom na to da je postupak za jedan od dva terminala u Italiji dovršen, postavlja se pitanje o smislu iznuđene javne rasprave u Sloveniji. Prema obaveznoj proceduri utvrđenoj člankom 3. Espoo konvencije o prekograničnoj procjeni utjecaja na okoliš, predviđeno je da zemlja porijekla što je moguće prije, a najkasnije istovremeno s informiranjem vlastite javnosti obavijesti pogođenu zemlju o planiranoj aktivnosti, kako bi osigrale odgovarajuće i učinkovite konzultacije. Javna rasprava o projektu je u Italiji dovršena još 2006. godine. Osim toga, studije utjecaja na okoliš oba projekta ni u jednom segmentu ne razmatraju utjecaj zahvata na području Slovenije ili Hrvatske, premda su terminali bliži hrvatskom i slovenskom kopnu nego talijanskom. **Potpuno je jasno da procedura koja je pokrenuta u Sloveniji ne zadovoljava temeljne principe Konvencije kao ni njenu obaveznu proceduru.**

Glavni krivac za stvorenu konfuziju i za netransparentnost je ponajprije Italija koja je s dvije godine zakašnjenja omogućila postupak procjene utjecaj na okoliš u Sloveniji, ali ne i u Hrvatskoj. AdriaticGreeNet će o tom propustu obavijestiti nadležno tijelo Europske unije.

Od samog početka javne rasprave o tim studijama utjecaja na okoliš u Italiji 2006. godine, AdriaticGreeNet je zahtijevao primjenu procedure prekogranične procjene utjecaja predviđene Espoo konvencijom. Već smo u travnju 2006. godini uputili Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva RH zahtjev za pokretanjem Espoo procedure zbog rizičnog projekta u blizini hrvatske obale. Zahtijevali smo i reakciju na talijansko nepoštivanje procedura predviđenih međunarodnom konvencijom. Ministarstvo nam je u studenom

odgovorilo da o još uvijek očekuju dokumentaciju od Italije. Za razliku od nezainteresirane hrvatske države, Slovenija se sama potrudila i izradila vlastitu nezavisnu studiju o utjecaju oba terminala u Sloveniji, utvrdivši značajni negativni utjecaj, i dostavila ju talijanskom Ministarstvu za okoliš još u prosincu 2006. godine. Zbog toga, ali i velikog pritiska slovenske javnosti u posljednje dvije godine, Italija je konačno tek u kolovozu 2008. dostavila dokumente potrebne za provedbu javne rasprave o terminalima i u Sloveniji. Slovenija je javnu raspravu organizirala u Kopru u trajanju od 1. kolovoza do 26. rujna.

Osim što Studije utjecaja na okoliš za dva terminala uopće ne obrađuju utjecaj tih aktivnosti u Sloveniji ili Hrvatskoj, **postoji još jedna vrlo značajna promjena o kojoj zainteresirana hrvatska javnost nije informirana. Radi se o novoj lokaciji off-shore terminala za ukapljeni plin.** Prvotna je lokacija na zahtjev tršćanske Lučke kapetanije izmijenjena jer je utjecaja na shemu odvojene plovidbe u Tršćanskom zaljevu. Nova lokacije nalazi se 3 milje jugozapadno od prve lokacije i to na 2 km od hrvatskih teritorijalnih voda. Sigurnosna zona oko terminala utvrđena je u radijusu od 2 kilometra. Terminal se nalazi na približno istoj udaljenosti od hrvatskog (Rt Savudrija) i slovenskog (Piran) kopna - oko 4-5 milja. Zbog osobina tehnološkog rješenja (ispuštanje pothlađene vode i velike količine biocida u more) i sigurnosnih elemenata, realno je očekivati negativni utjecaj ovog projekta i u Hrvatskoj. Među najžešćim su protivnicima terminala u Tršćanskom zaljevu talijanski i slovenski ribari. **Vjerujemo da bi informacija o mogućem utjecaju terminala interesirala i njihove hrvatske kolege.**

Primjedbe AdriaticGreeneta se temelje na načelima Piranskog protokola iz lipnja 2006., kojim je Jadransko more prepoznato kao moguće polazište za kreiranje zajedničkih prekograničnih politika održivog razvoja, s ishodištem "odozdo", koje će osnažiti društveno-ekonomsku koheziju u regiji i obalnim državama. Sjeverni je Jadran jedinstveni eko-sustav, prepoznate i priznate osjetljivosti i ranjivosti zbog male dubine i slabe izmjene voda te zbog velikog pritiska gospodarskih aktivnosti na njegovim obalama. Stoga je nužno što prije otvoriti dijalog i raspravu o društveno-ekonomskim i okolišnim utjecajima infrastrukturnih projekata na Jadranu.

Ne samo što se ne započinje s procesom zajedničkog definiranja granica održivosti modela razvoja svih država sjevernog Jadrana, nego se neodrživost sadašnje situacije očituje i u činjenici da je trenutno u tijeku javna rasprava o dva značajna projekta na istom području, a da studijama utjecaja na okoliš nije razmotren njihov kumulativni učinak. To se odnosi na kumulativni utjecaj ispuštene vode iz postrojenja na morski okoliš, na sigurnost pomorskog prometa, utjecaj na krajobrazne vrijednosti i društveno-ekonomski utjecaj. AdriaticGreeNet je dostavio, stoga, jedinstvene primjedbe za oba predložena postrojenja za ukapljeni plin naglašavajući potrebu za cjelovitom revizijom obje Studije utjecaja na okoliš. Jedna od primjedbi odnosi se na podcijenjeni utjecaj postojećeg pomorskog prometa u području utjecaja terminala te na dodatni utjecaj prometa tankera tijekom korištenja postrojenja. Manjkavu analizu tih elemenata Endesa u Studiji priznaje i pravda opaskom da je za iscrpnu analizu potrebno provesti monitoring tranzita brodova. Smatramo da je taj propust vrlo ozbiljan s obzirom na osobine sjevernog Jadrana zbog kojih će, u slučaju kolizije i onečišćenja mora s brodova, najvjerojatnije doći i do onečišćenja obale.

Za Zelenu Istru,

Dušica Radojčić

tel. 052 / 506 065

098 / 18 18 640



Projekt "Mobilizacija javnosti za sudjelovanje u procedurama procjene utjecaja na okoliš" financira EUROPSKA UNIJA. Za sadržaj ovog materijala odgovara isključivo Zelena Istra. Navedena stajališta ni u kojem slučaju ne odražavaju stavove Europske unije. The project "Mobilisation of the Public for Participation in the Environmental Impact Assessment" is funded by the EUROPEAN UNION. The content is the sole responsibility of Zelena Istra and can in no way be taken to reflect the views of the European Union."