

**zelena istra**

Gajeva 3, 52100 Pula

052 / 506 065

[www.zelena-istra.hr](http://www.zelena-istra.hr)

[udruga-zelena-istra@pu.t-com.hr](mailto:udruga-zelena-istra@pu.t-com.hr)

## MEDIJIMA

U Puli, 17. listopada 2011. godine

## PRIOPĆENJE

**U Sloveniji Vlada i Parlament žestoko protiv talijanskih LNG terminala u Tršćanskom zaljevu dok službena Hrvatska, kao i Istarska županija, šute već 5 godina premda je planirani off-shore LNG terminal bliži hrvatskoj nego slovenskoj obali.**

**Komentari Zelene Istre u sklopu postupka prekogranične procjene utjecaja na okoliš za off-shore terminal za ponovno uplinjavanje UPP-a i odgovarajući podmorski cjevovod u Tršćanskom zaljevu**

## NEDOSTACI STUDIJE

### **(1) NEDOSTAJE PROCJENA UTJECAJA NA PODRUČJA NACIONALNE EKOLOŠKE MREŽE**

Potpuni izostanak opisa trenutnog stanja i mogućih utjecaja na području hrvatskog teritorijalnog mora i na kopnu. Točno su opisana zaštićena područja prirode na moru i kopnu u Italiji, za razliku od hrvatskih koja se i ne spominju, premda je hrvatsko kopno bliže terminalu i od talijanskog i od slovenskog kopna (terminal je udaljen 10 km od obala regije Friuli Venezia Giulia i 10 km od slovenske obale a 9 km od hrvatske obale). Tako se npr. detaljno opisuje mogući utjecaj terminala na zaštićena područja u Gradu (12 km udaljenom) i Marano Lagunareu (20 km udaljenom), a bliža se hrvatska zaštićena i ne spominju. Očito je da je Studija rađena za potrebe procjene utjecaja u Italiji, te da nije primjerena i ne zadovoljava zahtjeve procjene mogućih utjecaja u Hrvatskoj. Studiju je potrebno nadopuniti procjenom mogućih utjecaja na područja nacionalne ekološke mreže koja se protežu cijelim akvatorijem i dijelu kopna zapadne obale Istre, na kojima se moraju provoditi mjere zaštite dobrih dupina, čigre, morskog vranca, životnih zajednica mora, ptica močvarica itd.

## (2) POSLJEDICE NAJGOREG MOGUĆEG SCENARIJA

Studiju utjecaja na okoliš preko državnih granica treba nadopuniti procjenom "*worst case scenario*" odnosno najgorim mogućim scenarijem - procjenom posljedica moguće havarije ili kolizije tankera ili eksplozije plina, kao što je to uobičajeno za slična postrojenja. Studije utjecaja na okoliš bi trebale uzimati u obzir i iznimne situacije, bez obzira na izgleda da se one stvarno i dogode (a takvi se događaji i jesu dogodili u praksi zbog čega je u SAD-u donijeta odluka o lociranju LNG terminala na najmanjoj udaljenosti od 2 milje od naseljenih područja). Potencijalni rizici koje je potrebno obraditi su:

**A) Terorizam** - Među malo vjerojatne, ali moguće rizike ubrajaju se i teroristički napadi. Oni nisu obrađeni Studijom. Na koji je način predviđena zaštita u ili intervencija slučaju takvog događaja.

**B) Potres** - Studija ne navodi da li područje UPP terminala seizmotektonski aktivno, koliko je u tom području registrirano potresa i što u tom slučaju.

**C) Eksplozija** - Studija ne navodi moguće posljedice eventualne eksplozije plina.

## (3) NO FLY ZONE

Za off-shore terminal u sjevernom Jadranu izgrađenom oko 15 km od kopna i ušća rijeke Pad utvrđena je i "no fly zone" iznad terminala, s ciljem zaštite postrojenja i iz zraka. Lokacija na moru (off-shore) odabrana je upravo iz sigurnosnih razloga, kako bi se minimizirao utjecaj na lokalnu zajednicu. U Studiji utjecaja na okoliš za off-shore u Tršćanskom zaljevu "no fly zone" se ne spominje. Zbog čega postoje tako značajne razlike u sigurnosnim mjerama za dva terminala na Jadranskom moru, međusobno vrlo malo udaljena?

## (4) DOKAZANI NEGATIVNI UTJECAJ OFF-SHORE TERMINALA

Bez obzira na to što je smještajem terminala na moru utjecaj na lokalnu zajednicu daleko manji, talijanska je kompanija vlasnica terminala u dogovoru s lokalnim i nacionalnim vlastima dogovorila i isplatu doprinosa od 12,1 milijuna eura za poticanje ekonomskog razvoja, za ekološke kompenzacije i inicijative za opće društveno blagostanje na području obuhvaćenom utjecajem LNG postrojenja, priznajući time neposredan utjecaj na navedene djelatnosti. Raspodjelom tih sredstava upravljala je uprava regije Polesine (ugovor između tvrtke Adriatic LNG i regije Polesine potpisan 20. veljače 2008. godine, a novac uplaćen Konzorciju za razvoj regije Polesine). Time je direktno priznato postojanje negativnih posljedica rada terminala za ukapljeni plin i prihvaćeno kompenzirati štete. Od toga je Općina Porto Viro, kroz koju prolazi najveći dio infrastrukture vezane uz LNG terminal, dobila 1,9 milijuna eura, Općina Loreo 600 tisuća eura, Park prirode Delta rijeke Po 1 milijun eura, sektoru ribarstva pripalo je 2,5 milijuna eura, a projektima razvoja društvenog blagostanja na području regije 1 milijun eura. Vidljivo je da je sektoru ribarstva rezervirana najveća kompenzacija, očekujući najveće štete, pretpostavljamo, upravo u tom sektoru. Za razliku od toga, izrađivač studije utjecaja na okoliš za tršćanski off-shore terminal tvrdi da baš nikakvog negativnog utjecaja neće biti. Neuvjerljivost takvog stava potvrđena je i slučajem off-shore LNG terminala na suprotnoj strani Jadrana koji je već proizveo prve teške ekološke probleme. Prema pisanju medija nakon jednogodišnje istrage, koja je pokrenuta uslijed prijava građana i udruga, istražni sudac u Rovigu pokrenuo je krivični postupak protiv čelnika Adriatic LNG-a. Istraga je ustanovila da je rad terminala ozbiljno poremetio morski ekosistem zbog usisavanja i kloriranja morske vode, što je dovelo do uništavanja fitoplanktona. Oko terminala se pojavila prostrana masa kompaktne žučkaste pjene koja se proširila prema pučini i talijanskoj obali. Talijanski državni Institut za zaštitu okoliša i znanstveno istraživanje - ISPRA predvidio je tu opasnost. Takve se opasnosti i predviđanja ne smiju zanemariti u slučaju off-shore terminala u Tršćanskom zaljevu budući da bi slične pojave mogle eventualno ugroziti područje nacionalne ekološke mreže u Hrvatskoj i ribarstvo u tom području, ali i imati značajan negativni utjecaj na turizam na zapadnoj obali Istre, koja je udaljena samo 9 km. Osim toga, u Studiji nedostaje analiza društveno-ekonomskih koristi od ribarstva i turizma u Hrvatskoj.

Talijanski su ribari utvrdili da će zbog izgradnje terminala i postavljanja plinovoda do obale izgubiti oko 700 hektara ribolovnog područja, koje će vjerojatno potražiti negdje drugdje, pojačavajući pritisak izlova u drugim područjima.

Studija utjecaja na okoliš rađena je prije događaja s onečišćenjem off-shore terminala Adriatic LNG, Potrebno je zatražiti nadopunu Studije s obrazloženjem tih događaja kao i moguće utjecaje u Hrvatskoj.

## (5) PITANJE ODRŽIVOSTI

Za off-shore terminal Adriatic LNG u akvatoriju mjesta Porto Viro (Provincija Rovigo) Lučka kapetanija mjesta Chioggia utvrdila je sigurnosna pravila putem Zone sigurnosti i Zone izbjegavanja (Area To Be Avoided). Zona sigurnosti je kružnog oblika radijusa 2 kilometra od centra postrojenja. U toj zoni su zabranjene sve aktivnosti: tranzit, sidrenje, zaustavljanje brodova, bilo kakav oblik ribarenja ili ronilačkih aktivnosti. Zona izbjegavanja ima radijus 1,5 nautičku milju od centra terminala (2,8 kilometara). U toj zoni je zabranjen ulazak svim brodovima nosivosti veće od 200 tona, osim onih koji su vezani uz aktivnosti samog terminala.

Navedene mjere propisane su Uredbom br. 63/2008, kojom se Lučka kapetanije Chioggia uskladila s normama iz Međunarodne konvencije o sigurnosti na moru iz (SOLAS).

Prema informaciji iz Studije, ukupan godišnji broj brodova za Trst i Monfalcone je 7300 (20 dnevno), dok za Kopar nije specificirana godišnja brojka, a broj brodova koji bi trebali dolaziti do LNG terminala planiranog na talijanskoj obali kod mjesta Muggia, koji je već dobio suglasnost talijanskog Ministarstva zaštite okoliša za izgradnju, nisu ni spomenuti (također 100 brodova godišnji). Tome treba dodati još 100 brodova godišnje planiranih za off-shore terminal u Tršćanskom zaljevu. U Studiji nismo pronašli podatak o eventualnim konzultacijama s Lučkim kapetanijama u Hrvatskoj ni spomena o dodatnim mjerama sigurnosti. Postavlja se pitanje održivosti svih postojećih i planiranih aktivnosti u tako površinom u dubinom skromnom bazenu sjevernog Jadrana: koliko se još LNG terminala može izgraditi, koliko još plinskih platformi za vađenje plina, koliko naftnih terminala, koliko još brodova godišnje može uplovjavati u njegove luke prije nego što prijedemo granicu nakon koje se počinju očitovati značajni negativni utjecaji na neku od konkurentskih gospodarskih djelatnosti kao što su nautički promet, turizam ili ribarstvo. Vrlo mogući scenarij ukoliko se države na obalama Jadrana ne dogovore konačno o proglašenju Jadrana osobiti osjetljivim morskim područjem, što to more s ekološkog, gospodarskog i društvenog aspekta i jest. Vrlo mogući scenarij i ukoliko države nastave samostalno planirati izgradnju nacionalne energetske infrastrukture i drugih industrijskih postojanja u sjevernom Jadranu bez prethodnih dogovora i usuglašavanja sa susjednim državama.

## **(6) UTJECAJ NA MORE I MORSKE ORGANIZME**

Nacionalni institut za oceanografiju i eksperimentalnu geofiziku u Trstu (Dipartimento Oceanografia Biologica - Odjel biološke oceanografije) u svojoj studiji o učincima aktivnog klora u morskom okolišu iz 2007., zaključuje sljedeće:

- čak i vrlo niske doze klora mogu imati značajni štetni utjecaj na morske organizme; posljedice mogu biti smrtonosne, ali i kronične ili sub-letalne prirode;
- nusproizvodi kloriranja (alogenoderivati), toksični, mutageni i vrlo malo biorazgradivi, akumulacijom u morskom ekosustavu mogu utjecati na mnoge metaboličke i fiziološke procese;
- potrebno je procijeniti učinak kloriranja na planktonske i bentonske vrste na lokaciji zahvata;
- ne postoje iscrpne studije o učincima kloriranja na razini ekosustava, kao primjerice promjene u broju postojećih vrsta ili promjene u primarnoj produkciji
- nedostaju informacije o učincima kloriranja u odnosu na morske bakterije, na promjene u bioraznolikosti i na smanjenje biomase;
- nedostaju iscrpne studije o sinergijskim učincima kloriranja i smanjenja temperature mora.

Sve je to u Studiji utjecaja na okoliš izostavljeno. Također nije uzeto u obzir progresivno hlađenje mora recirkulacijom sve hladnije vode. Ako se uzme da je voda koja ulazi u sustav npr. 16 stupnjeva C, a izlazi ohlađena na 5 stupnjeva C, kada se ponovno uzima već pothlađeno more (u krugu od 1 km 0,2 stupnja hladnije), progresivno će se događati dodatno hlađenje mora.

Grupa stručnjaka - redom profesori na tršćanskom sveučilištu, na javnoj tribini održanoj tijekom studenog 2009. u Trstu, preispitujući studiju utjecaja na okoliš za UPP terminal kod mjesta Muggia (Trst), za koji je nadležno talijansko ministarstvo već izdalo potrebne dozvole za izgradnju nakon provedenog postupka procjene utjecaja na okoliš, zaključila, između ostalog, da će pothlađivanje morske vode dovesti do teških posljedica po riblji fond. Na toj su tribini prezentirali plod svog višemjesečnog rada na analizi studije o utjecaju na okoliš. Postoji i istraživanje Laboratorio di Biologia Marina iz Trsta, koji su došli do sličnog zaključna o značajnom negativnom utjecaju ispuštanja klorirane i ohlađene vode i to prvenstveno na fitoplankton, pojava "cvjetanja mora", gubitak populacija riba u ranim fazama razvoja koje bi se našle u radijusu utjecaja terminala. Za razliku od toga, Studija daje sljedeće mišljenje: *"Poremećaji vezani uz ispuštanje klorirane vode odnosit će se na područje od tek nekoliko desetina metara oko Terminala. Ujedno je predviđeno da će vrijednosti koncentracije rezidualnog klora biti manje od simuliranih vrijednosti. S obzirom na navedeno, potencijalne smetnje za riblje vrste zbog uvođenja hladne i klorirane vode mogu se smatrati zanemarivima ili blagima. Vrlo neuvjerljiv zaključak kada se uzme u obzir pogubna kombinacija klora te mehaničkog i termičkog šoka za morske organizme.*

## **(7) SLOVENSKO "NE" LNG TERMINALIMA**

Slovenski je Parlament, zbog prijedloga izgradnje LNG terminala na obali i u moru Tršćanskog zaljeva, u prosincu 2009. godine donio Rezoluciju o strategiji za Jadransko more. U članku 8. Rezolucije navodi se da je za zahvate u okolišu Sjevernog Jadrana sa značajnim negativnim utjecajem na okoliš potrebna prethodna koordinacija na razini Regije. Osim toga, zbog okolišnih, sigurnosnih, društvenih i razloga povezanih uz pomorski prijevoz, slovenski Parlament izjasnio se protiv izgradnje UPP terminala u slovenskim teritorijalnim vodama te u širem području. Očekuju da bi i ostale države na području

sjevernog Jadrana trebale učiniti isto. Ukoliko je slovenska država donijela takvu rezoluciju i to na temelju vlastitih istraživanja, ništa manje ne bi trebala učiniti i Hrvatska radi zaštite svojeg mora, interesa i gospodarskih djelatnosti koje bi izgradnjom LNG terminala mogli biti ugroženi.

Prijevod dijela članka iz talijanskih novina "Il Piccolo", 9. rujna 2009. :  
"Talijansko-slovenski summit u srijedu  
IZ LJUBLJANE SLUŽBENO "NE" TERMINALU ZA UKAPLJENI PLIN  
Razlozi: Opasan utjecaj na okoliš i otvaranje puta izgradnji i off-shore terminala"

LJUBLJANA - Odlučno "ne" terminala za ukapljeni plin u mjestu Zaule. Kao što se pretpostavljalo, jučer je slovenska Vlada službeno odbacila projekt terminala za UPP tvrtke Gas Natural planiran u blizini Muggie u bivšoj zoni Esso, a taj će stav Ljubljana i službeno predstaviti na talijansko-slovenskom susretu planiranom sljedeće srijede u slovenskoj prijestolnici. "Naše primjedbe nisu uzete u obzir, a, s obzirom na prekogranični utjecaj na okoliš, LNG terminal je neprihvatljiv". Tako je ministar za okoliš Karl Erjavec sažeo vladine zaključke. Pobljiže objašnjavajući nedostatke koje je Ljubljana pronašla u talijanskoj dokumentaciji, slovenski je ministar istaknuo neprihvatljiv utjecaj terminala za sigurnost općenito, a posebice na bioraznolikost na području cijelog sjevernog Jadrana. Osim toga, za slovensku je vladu neprihvatljivo to što je u dokumentaciji spomenut, iako samo marginalno, projekt izgradnje off-shore terminala posred Tršćanskog zaljeva....(tekst se nastavlja)."

S obzirom da je Slovenija provela svoje vlastito istraživanje o mogućim negativnim utjecajima terminala za UPP, predlažemo da se hrvatskoj javnosti predstave zaključci na temelju kojih je Slovenija izrekla svoje "odlučno ne" i zabranila postavljanje LNG terminala u svojim teritorijalnim vodama.

**Za Hrvatsku je, odnosno njeno Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, zauzimanje kritičkog stava prema talijanskom LNG terminalu politički vrlo nezgodan čin budući da je prije 2 godine izdalo rješenje o prihvatljivosti za okoliš izgradnje sličnog LNG terminala na Krku.**

## 2. NEDOSTACI PROCEDURE

Espoo konvencijom utvrđena je obaveza pružanja javnosti susjedne zemlje jednakih mogućnosti sudjelovanja u proceduri procjene utjecaja na okoliš kao i domaćoj javnosti, što se u ovom slučaju nije dogodilo jer cjelovita Studija utjecaja na okoliš nije uopće prevedena na hrvatski, a javna rasprava je u Hrvatskoj organizirana više od 5 godina kasnije od javne rasprave organizirane u Italiji. Naime, Espoo konvencijom je utvrđeno da se javnost susjedne zemlje mora obavijestiti **"što je prije moguće a najkasnije kada i vlastitu javnost"**.

Postupak procjene utjecaja na okoliš za off-shore terminal započeo je u Italiji 2006. godine. Nakon konfuznog postupka ne-javnih prekograničnih konzultacija u potpunoj suprotnosti s odredbama Espoo konvencije (Konvencija o prekograničnoj procjeni utjecaja na okoliš), iz koje je javnost tri države u potpunosti isključena, Adriatic Greenet, međunarodna mreža organizacija za zaštitu okoliša, 18. kolovoza 2006. godine podnosi prijavu Europskoj komisiji zbog izostale primjene Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica i kršenja prava utemeljenih u Aarhuškoj konvenciji. Italija je odgovorila da je obavijest o pokretanju procedure upućena Hrvatskoj, ali iz niti jednog spisa talijanske Stručne komisije za procjenu utjecaja na okoliš ne proizlazi da je zabilježen poziv Hrvatskoj da se izjasni o interesu za uključivanjem u postupak. U srpnju 2007. godine Slovenija dostavlja Italiji vlastitu ocjenu o mogućim utjecajima planiranih zahvata u dokumentu pod nazivom "Izvešće o prekograničnim utjecajima dvaju terminala za UPP u Tršćanskom zaljevu i obalnom području". U kolovozu 2008. godine u Sloveniji je organizirana javna rasprava za oba terminala i, na zahtjev zainteresirane javnosti, produljena do kraja rujna 2008. U studenom 2008. godine Adriatic Greenet ponovo dostavlja prijavu Europskoj komisiji pobijajući argumente Italije o poštivanju procedure utvrđene međunarodnim konvencijama u slučaju prekograničnih utjecaja na okoliš.

**Zanimljivo je i u kojoj su se mjeri slovenska Vlada i Parlament angažirali oko procjene utjecaja na okoliš, javno iznoseći svoje stavove i naručujući nezavisna istraživanja, za razliku od službene Hrvatske koja po tom pitanju, kao i Istarska Županija, šuti već 5 godina, premda se off-shore terminal nalazi bliže hrvatskoj odnosno istarskoj nego slovenskoj obali.**

## ZAKLJUČAK

**Realizacija mnogih planiranih velikih, uglavnom energetskih, projekata na području našeg zatvorenog mora usporeni su zbog globalne gospodarske krize. Nažalost, taj se period zastoja nije iskoristio za**

redefiniranje razvojnih politika na način da se u njih ugrade uz ekonomsku isplativost i elementi održivosti ni za uspostavljanje mehanizama zajedničkog planiranja održivog razvoja na ovom jedinstvenom i nedjeljivom morskom području. Stoga koristimo priliku da uputimo generalnu primjedbu na samostalno nacionalno planiranje velikih zahvata država na obalama tako malog mora, pri čemu je važan samo profit investitora ili kratkovidni "nacionalni interes". Članice Jadranske Euroregije na ovom su prvom ispitu pokazale je na koliku su stvarnu suradnju spremne regije na obalama Jadrana i kako se iza proklamiranih ciljeva zaštite toj zajedničkog mora kriju zapravo neki drugi ciljevi.

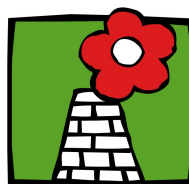
Za Zelenu Istru  
Dušica Radojčić  
052 / 506 065



Stavovi izneseni u ovom priopćenju ne odražavaju stavove Europske komisije već isključivo Zelene Istre.



The project "Sustainable use of renewable natural resources" is funded by the European Union Delegation of the European Commission in Croatia  
Trg žrtava fašizma 6  
10000 Zagreb  
Croatia  
Tel: +385 1 4896 500  
Fax: +385 1 4896 555



zelena istra

This project is funded by the EUROPEAN UNION.

"The European Union is made up of 27 Member States who have decided to gradually link together their know-how, resources and destinies. Together, during a period of enlargement of 50 years, they have built a zone of stability, democracy and sustainable development whilst maintaining cultural diversity, tolerance and individual freedoms. The European Union is committed to sharing its achievements and its values with countries and peoples beyond its borders".

The European Commission is the EU's executive body.