

Trst-Trieste, 19 agosto 2012

Al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via C. Colombo 44 - 00147 Roma

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna
Servizio Valutazione Impatto Ambientale
via Giulia, 75/1 - 34126 Trieste

P.n.
Ministrstvo za Okolje in varstvo ozemlja in morja
Pristojna Služba za ocene vplivov na okolje
RIM

Dežela Furlanija Julijska krajina
Pristojna Služba za ocene vplivov na okolje

Predmet: Pripombe v okviru postopka ocene vpliva na okolje (VIA) na podlagi zakonodajnega odloka št.163/2006 glede preliminarnega načrta "Enotna študija – SPLOŠNO POROČILO".

Dokument, ki je predmet ocene vplivov na okolje, naj bi izpolnil navodila Ministrstva za okolje iz leta 2011, po mnenju katerega ni sprejemljiva razdelitev projekta za 156 km dolg železniški odsek Mestre-Trstna na 4 ločene načrte. Družba Italferr je zato sestavila dokument, z naslovom »**Sistema conoscitivo unitario - RELAZIONE GENERALE - Enotna študija – SPLOŠNO POROČILO**«, ki naj bi služil kot povezovalni element med 4 odseki in predlagal nekaj napotkov za poenoteno razumevanje tekstov ter zemljevidov.

Skratka, poročilo ne spremeni načrtov in zemljevidov, ki so bili predloženi decembra 2010, in ne reši vseh dvomov in pripomb, ki so vezane na takratni dokument.

Novo besedilo sicer kaže dodatne problematike.

Upoštevaajoč da,

še vedno manjka temeljita analiza stroškov in koristi (to naj bi moral biti predpogoj vsakršnega predloga spremembe obstoječega dokumenta);

še vedno manjka slovenski prevod dokumentacije, kljub temu da soško-tržaški odsek teče po ozemlju, kjer prebiva slovenska skupnost, ki jo na kakršenkoli način neposredno oškoduje.

Zadevnem primeru:

številni predlogi, ki jih navaja dokument, kažejo na to, da je načrt nekoristen, poleg tega pa predstavlja visoko tveganje za okolje.

Nekoristnost izhaja iz 21. strani; 75 % tovora, ki se prevaža na razdalji do 200 km, NI MOGOČE PREUSMERITI NA VLAK, čeprav gre za sodobno, hitro in funkcionalno prevozno sredstvo. Za cestni prevoz na tej razdalji je treba odšteti slabe 4 ure, medtem ko čas za natovarjanje in raztovarjanje blaga na vlak krepko presega zgoraj omenjene hitrosti. Velja spomniti, da skoraj polovico preostalih 25 % tovora se že danes prevaža po železnici. Iz tega izhaja, da konkurenčnost lahko dosežemo le z 12-13 % tovarnega prometa, pri čemer bi lahko uvedba manjših ukrepov, kar zadeva cestninske stroške, lahko zadoščala za znatno zmanjšanje cestnega prometa.



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2012 – 0020156 del 22/08/2012



Oggetto: Osservazioni alla Procedura di VIA ai sensi del D.Lgs n.163/2006 sul progetto preliminare "Sistema Conoscitivo Unico dei Quattro Tracciati di Progetto".

Il documento sottoposto a VIA dovrebbe essere la risposta alla indicazione del Ministero per l'ambiente del 2011 che dava per inaccettabile lo "spezzatino" in 4 progetti distinti della tratta di 156 Km da Mestre a Trieste. Italferr ha perciò prodotto un testo denominato "**Sistema conoscitivo unitario - RELAZIONE GENERALE**" che dovrebbe essere il ponte di collegamento tra i 4 tronconi, dando alcuni parametri per leggere unitariamente testi e mappe.

Quindi disegni e planimetrie, di fatto, non vengono modificate rispetto a quelle presentate nel dicembre 2010, mantenendo perciò tutte le perplessità e le osservazioni legate a quel documento.

Ma il nuovo testo contiene ulteriori elementi di problematicità.

In via preliminare:

Continua a mancare una seria analisi costi – benefici (che dovrebbe essere l'elemento primo di qualsiasi proposta di modifica dell'esistente).

Manca tuttora la traduzione in lingua slovena, pur interessando la tratta isontino – triestina aree abitate dalla comunità slovena, che viene colpita nei suoi specifici interessi.

In via specifica:

Da numerosi elementi contenuti nel documento si evince non solo l'inutilità dell'opera, bensì anche la elevata rischiosità ambientale della stessa.

L'inutilità risulta evidente da quanto affermato a pag. 21. Infatti se il 75% dei movimenti merci avviene entro i 200 Km questa quota di trasporto NON PUO' ESSERE DIROTTATA SU TRENO, per quanto moderno, rapido e funzionale il mezzo possa diventare. Infatti su un percorso di tale lunghezza il mezzo su gomma impiega ragionevolmente meno di 4 ore, mentre la logistica di carico e scarico ferroviario da sola supera abbondantemente questo dato orario. In compenso, del restante 25% già oggi circa la metà usa il treno, quindi la competizione oggettiva si limita ad un possibile recupero del 12 – 13% di traffico merci, per il quale probabilmente basterebbero alcuni interventi dissuasivi sul piano dei costi autostradali per ottenere una significativa riduzione.

Poročilo na 30. strani preučuje vprašanje potniškega prevoza, ki zadeva v večji meri dnevne migrante in študente. Iz analize je razvidno, da železnica ni konkurenčna na daljših razdaljah, temveč na srednje-krajših pod pogojem, da je promet učinkovit in reden.

Ob tem obstajajo predlogi neuresničljivih rešitev, kot na primer premaknitev avtoceste A4 prav na kraj trenutne gradnje tretjega voznega pasu na področju Portogruara, po katerem naj bi speljali železniško traso. Nikjer ni zaslediti ocene stroškov, načina izvedbe predlagane spremembe itd., kakor tudi morebitnega sklenjenega ali predlaganega sporazuma z družbo za upravljanje avtocest.

V nadaljevanju navajamo nekaj elementov. Seznam ni izčrpan, saj ne vsebuje na primer ugotovitev o predvideni možnosti odkritja jam na odseku Nabrežina-Prosek. Prav tako manjka ocena za ceroveljsko območje, za katerega je bila predvidena sestava nove, nikoli uresničene variante, manjka očitna navedba, ali bo za izvedbo beneškega odseka izbrana obalna ali avtocestna os (kar ni od muh). Nadalje, kot je bilo prej omenjeno, pripomb k ločenim načrtom še niso upoštevali.

Nenazadnje še vedno manjka projekt za obmejni odsek v smeri Divače, ki so ga morali posebej predložiti kot peti samostojni načrt. Poročilo navaja, da postaja na Opčinah bo služila kot povezovalna postaja mednarodne proge, vendar trenutno potekajo dela za odstranitev postaje in tirov po programih za deželo FJK. To velja tudi za suho пристanišče v Cervignanu, ki je bilo določeno za skladiščno postajo blaga na baltsko-jadranskem koridorju, na katerem se sicer trenutno izvajajo dela za njegovo odstranitev.

Tudi za prehitevalni tir na razcepu v Nabrežini se izvajajo dela za njegovo trajno odstranitev, kljub temu da je bila ugotovljena obremenitev prometa na tržiškem razcepu, čigar posledice bi prehitevalni tir nekako omilil.

Analiza dokumenta, predmeta ocene vplivov na okolje

Po mnenju predlagateljev dokument nudi potrebne elemente, ki omogočajo celostno upoštevanje kar 4 svojčas predloženih načrtov za traso skupne dolžine 156 kilometrov. Takrat je Ministrstvo za okolje poudarilo nedoslednost pristopa, češ da za oceno vplivov na okolje ni bil predložen enoten načrt, kar bi omogočalo celostno analizo vpliva dejanske enotnega in v manjših delih neločljivega projekta na okolje.

Kot kaže, slabe 300 strani dolgega besedila ne izpolnjujejo zahtev Ministrstva. V njem naj bi predlagatelji podali potrebne ukrepe za odpravo ali zmanjšanje vplivov projekta na izredno občutljiva in ranljiva območja.

Čeprav ni besedilo podrobno sestavljeno, vzbuja več dvomov glede ocene vplivov na okolje in ocene stroškov ter koristi, ki še niso bili podrobneje specificirani, upoštevajoč to, kar je bilo svojčas podano v 4 ločenih načrtih.

KORISTNOST IZ TRANSPORTNEGA VIDIKA

Na 21. strani piše, da 75 % blaga (ni znano, če se podatki nanaša na državno raven ali izključno na prizadeti deželi Veneta in Furlanije Julijske krajine) se prevaža na razdalji do 200 km.

Preusmeritev blaga s ceste na železnico je običajno smiselna rešitev, razen v primeru večjih količin nižjevrednega blaga, ko gre za veliko daljše razdalje, kot namreč že velja za približno polovico preostalih 25 % blaga, ki danes potuje po železnici.

Ali je mogoče del 75% deleža tovornega prometa preusmeriti na železnico? Zgleda, da je rešitev povsem težko izvedljiva tudi ob uvedbi olajšav ali omejitev prometa tovornjakov. Zaradi logističnih razlogov bi bil tovrstni promet znatno otežkočen, spremenil bi se namreč v storitev zbirnega pošiljanja, ki se že dolgo časa ne uporablja več v železniškem prometu.

Predvidena možnost izboljšave cestnega upravljanja skratka NE OBSTAJA.

Anche sul piano dei movimenti di persone, sostanzialmente legati al pendolarismo lavorativo o studentesco, analizzato a p. 30, si evince che la ferrovia non assume competitività se diviene elemento di lunga percorrenza, bensì solo se diviene efficiente e regolare sui medio- brevi percorsi.

In compenso, ad esempio, vengono individuate soluzioni perlomeno "fantasiose", quali lo spostamento della attuale A4 proprio nel punto in cui si sta lavorando per la terza corsia, cioè in zona Portogruaro, per far passare la ferrovia dove oggi corre l'autostrada. Valutazione di costi, modo di attuare questa modifica ecc. non appaiono, ne vengono indicati accordi raggiunti o cercati con l'ente gestore delle autostrade.

Di seguito forniamo alcuni elementi, certamente non esaustivi, in quanto ad esempio mancano le considerazioni sull'accertato rischio di reperire grotte nel tratto da Aurisina a Prosecco, ad esempio, manca la valutazione sull'area di Ceroglie, per la quale era stata ventilata una variante, poi non realizzata, manca l'indicazione esplicita se per la tratta veneta si scelga la linea balneare o autostradale (cosa non da poco), oltre, come già detto, a mantenere tutte le obiezioni presentate ai precedenti progetti "spezzettati".

Ultima cosa, non però per importanza, continua mancare il collegamento confinario verso Divaccia, destinato ad essere presentato in un quinto, scollegato, progetto. Però si afferma che Opicina sarà la stazione di collegamento della tratta internazionale, pur proseguendo allo smantellamento della stessa e del suo fascio di binari, come evidenziato anche recentemente nei programmi di dismissioni per il FVG, come altrettanto si può dire per l'interporto di Cervignano, dichiarato stazione base merci per il corridoio adriatico - baltico, ma di cui pure si prosegue la dismissione.

Come pure in fase di dismissione risulta essere il binario di sorpasso di bivio Aurisina, pur a fronte dell'affermazione dell'esistenza di un collo di bottiglia sul tratto Monfalcone Bivio, che proprio tale binario consentiva di minimizzare come effetti.

Analisi del documento sottoposto a valutazione

Questo documento dovrebbe, secondo i proponenti, fornire gli strumenti per una lettura unitaria dei ben 4 progetti presentati a suo tempo per un percorso di complessivi 156 chilometri. A suo tempo il ministero per l'ambiente osservò che era incongruo non aver presentato per la Valutazione ambientale un unico progetto, con la possibilità di valutare il complessivo impatto di un'opera che di fatto era unitaria e non suddivisibile in singoli lotti.

Quanto richiesto dal Ministero non sembra poter essere assolto da un testo di meno di 300 pagine che dovrebbe indicare le soluzioni da adottare, per i proponenti, per eliminare, o quantomeno minimizzare, gli effetti complessivi su areali estremamente delicati e vulnerabili.

In compenso il testo, per quanto non dettagliato, offre, se possibile, ancor più materia di perplessità in merito alla valutazione ambientale e ai costi-benefici, tuttora non esplicitati, di quanto a suo tempo fornirono i 4 progetti distinti.

SUL PIANO DELLA UTILITA' DAL PUNTO DI VISTA TRANSPORTISTICO

A pag. 21 si afferma che il 75% del movimento merci (non è dato sapere se a livello nazionale o solo delle due regioni interessate, Veneto e Friuli Venezia Giulia) si svolge su distanze inferiori ai 200 chilometri.

Ora, il passaggio del trasporto da gomme a ferrovia può avvenire, salvo casi particolari di grandi masse di scarso valore, in linea di massima quando le distanze coinvolte sono decisamente maggiori, infatti circa la metà del restante 25% già oggi circola su ferrovia.

E' pensabile che parte di questo 75% possa essere dirottato sul ferro? Sembra estremamente difficile, anche a fronte di agevolazioni o di imposizioni restrittive alla circolazione di camion. La logistica infatti renderebbe estremamente problematico questo trasporto, che andrebbe ad assumere l'aspetto di "collettame", servizio da tempo dismesso dalle ferrovie.

Quindi NON ESISTE l'ipotesi prospettata di miglioramenti sulla gestione stradale.



POTNIŠKI PROMET

Podobno teorijo bi lahko aplicirali na potniški promet. Na 30. strani študije je navedeno, da se vlak uporablja za krajše, od 40 do 50 km dolge relacije. Vendar visokohitrostni vlak se ne more ustavljati tako pogosto. Kot posledica tega bi se promet osebnih vozil preusmeril na »glavne« postaje ali bi se enostavno preusmeril na ceste, ker bi s tem rešili težave, povezane s tranzitnim časom, potovanjem postaja-služba, itd. Tudi ta možnost je zgolj neutemeljena PROPAGANDA.

PRENASIČENOST OBSTOJEČIH PROG

Tudi izjava na 42. strani, po kateri bi lahko obstoječe proge rahlo izboljšali z manjšimi posodobitvenimi ukrepi, je povsem vprašljiva in ne zagotavlja podpore projektu, saj nikjer ni omembe o obstoječem obsegu uporabe proge. Velja spomniti, da se je v zadnjih letih obseg uporabe zmanjšal zaradi postopne ukinitve državnih in mednarodnih relacij tako za tovorni kot za potniški promet. Namesto okrepitve obstoječih struktur italijanske železnice RFI in Trenitalia so se odločile za njihovo krčenje, o čemer so poročali časopisi. Šlo je za prehitevalne ture na razcepu v Nabrežini, ture na Opčinah in na ranžirni postaji v Cervignanu, ipd.

Po drugi strani pa študija (na 31. strani) določa zgoraj omenjeni postaji kot osrednji postaji za železniški promet v smeri vzhod-zahod (tedanji 5. koridor) in sever-jug (baltsko-jadranski koridor).

OKOLJSKI IN DRUŽBENI VIDIK

Tržaško flišno območje.

Na 71. strani načrtujejo, da se za vrtnanje predorov v flišnem območju na Tržaškem uporabijo vrtnalni stroji, imenovani »krtki« za približno deset kilometrov dolg dvocevni predor od Proseka do Grete v Trstu, ki bi se priključil na obstoječi odsek, ki povezuje glavno postajo v Trstu s postajo Sv. Andreja.

V besedilu je bežno omenjeno izredno krhko ravnovesje fliša, to je razdrobljenega peščenjaka, pomešanega z zemljo, oz. rezultata izredno nestabilnega promicanja vode v podzemlje. Vsaka sprememba tega ravnovesja lahko povzroči spolzkost zemeljske plasti, kar privede do nastanka pomembnih plazov, katerih obseg ni mogoče predvideti. V besedilu je pojasnjeno, da izkopavanja ne bodo vplivala na kraje druženja ljudi, ker bodo dela potekala podzemno. Pri tem se ni upoštevalo dejstvo, da se vzdolž železniške trase, ob in pod njo, nahajajo tudi gosto naseljena območja, kjer so nekateri objekti oddaljeni le slabih deset metrov od vhoda predorov. Ta območja bi lahko (po vsej verjetnosti) močno prizadel že sam zemeljski plaz. Nadalje, vzdolž trase - ki poteka vzporedno z obalno črto Tržaškega zaliva - tečejo manjši površinski vodni toki, nekateri trajne narave, ki nastanejo, ko obilne količine vode v podzemlju pritekajo na površje. Sprememba teka teh voda lahko poruši ravnovesje flišne podlage.

Kaže, da kljub nesrečam, ki so se pripetile v kraju Mugello in ob izvedbi sedanje variante apeninskega prelaza (zasutje vasi in obstoječih struktur zaradi plazov), nič ni bilo storjenega, da bi se predvidela ocena tveganj tovrstnih posegov na gosto naseljenih območjih.

Bonificirana močvirnata območja v deželi Veneto.

Načrtuje se začasna preusmeritev bonifikacijskih in namakalnih kanalov (str. 74), kjer so predvidena gradbena dela.

Onesnaževanje zraka

Na 210. strani je navedeno, da naj bi se onesnaženost zraka zabeležilo le med izvajanjem gradbenih del, v času obratovanja pa naj bi bila nična. Pri tem je namreč potrebno upoštevati tudi povečano potrebo po električni energiji in posledično povečanje emisij iz elektrarn. Dejstvo, da to povečanje ne prizadene območja, predmeta načrta, ne pomeni, da ni posredno povezano z njegovo izvedbo.

SUL PIANO DEL TRASPORTO PASSEGGERI

Analogo ragionamento può essere fatto per il trasporto passeggeri. L'analisi presentata a p. 30 offre un dato in base al quale il treno viene usato per spostamenti di 45-50 Km. Ovviamente una linea ad alta velocità non può permettersi di effettuare fermate con tale frequenza, quindi il risultato sarebbe fatalmente quello del movimento di automobili verso le stazioni "cardine" o anche il passaggio alla gomma semplicemente, in quanto risolutrice di attese di coincidenze, problematiche di distanza stazione - lavoro ecc.

Quindi anche questa ipotesi si presenta come PROPAGANDA priva di alcun fondamento reale.

SATURAZIONE DELLE LINEE ESISTENTI

Anche l'affermazione a p. 42 che la fruibilità delle linee esistenti possa essere migliorata poco da interventi di ammodernamento non invasivo, pur essendo altamente opinabile, risulta insufficiente a permettere la decisione a favore dell'opera, in quanto omette di specificare quale sia l'attuale tasso di fruizione delle disponibilità della linea. Si rammenta che negli anni questo tasso di uso è diminuito, essendo progressivamente stati aboliti collegamenti sia nazionali che internazionali, sia per il traffico merci che per quello di persone. In compenso RFI e Trenitalia si premurano non di migliorare le strutture esistenti, bensì di ridurle, come appare anche da notizie di stampa, relativamente ai binari di sorpasso di bivio Aurisina, del fascio di binari di Villa Opicina, del fascio dello scalo di Cervignano ecc.

Questo, nonostante a p. 31 dello studio si indichino queste due stazioni come cardini del sistema rispettivamente per i traffici est-ovest (ex corridoio 5) che del traffico nord sud (corridoio adriatico - baltico).

SUL PIANO STRETTAMENTE AMBIENTALE E SOCIALE

Zona triestina del flysch.

Viene previsto l'uso di talpe per lo scavo delle gallerie nella zona flyschoidi di Trieste, p. 71 del testo, indicativamente una decina di Km in doppia galleria da Prosecco a Trieste Grotta, per il collegamento con la linea di cintura esistente.

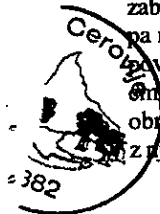
Questo con solo fuggevoli accenni alla estrema fragilità del sistema del flysch, arenaria degradata, mista a terre sciolte con percolamenti di acqua di notevole variabilità che, se alterati, possono rendere scivolosi gli strati e avviare fronti di frana notevoli e dalla imprevedibile estensione. Questi scavi vengono indicati come privi di interferenze con recettori antropici, essendo in galleria, ignorando che lungo tutto il percorso si sviluppano, sopra e a fianco della linea, rioni anche densamente abitati, con costruzioni a volte a poche decine di metri dalle canne delle gallerie e che possono essere (e presumibilmente sarebbero) pesantemente coinvolti anche dall'apertura di un solo fronte di frana. Inoltre lungo tutto il percorso (che segue la linea di costa del golfo di Trieste) vi sono numerosissimi ruscellamenti superficiali di acque anche con carattere fisso, che indicano l'esistenza di affioramenti di abbondanti acque sotterranee che appunto, se deviate, rischiano di rendere instabile il fronte flyschoidi.

Eppure, nonostante le negative esperienze del Mugello e della attuale variante di valico appenninica (con frane di paesi e di strutture esistenti) sembra che nulla venga pensato per valutare i rischi concreti di simile un operato in area altamente abitata.

Zona veneta delle bonifiche.

Viene proposto la deviazione temporanea di interi canali di bonifica e irrigazione (p. 74) per permettere il cantieramento dell'opera *Inquinamento atmosferico.*

Viene indicato a p. 210 come esistente solo in fase di cantiere, ma nullo in fase di esercizio, eppure dovrebbe essere valutato l'effetto dato dall'aumentato fabbisogno di energia elettrica, con le conseguenti aumentate emissioni delle centrali elettriche. Il fatto che questo aumento non sia localizzato nell'area dell'opera non lo rende meno collegato all'opera stessa.



Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in tržaško ozemlje), da imajo razlastitve manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici morala spodbujati k nasprotovanju načrta, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podoba katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehranske potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirihi se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izlitja nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

A najbolj absurdno ugotovitev dobimo na 229. strani, kjer je izpostavljena morebitna ogroženost gozda v Alvisopolijem naravnem rezervatu. Predlagatelji in nosilci projekta predlagajo premik avtocestne trase A4 in speljava železniške proge po območju trase današnje avtoceste.

Tu ne govorimo o premiku trase kmetijske ceste, temveč o premiku avtocestne trase, na kateri se trenutno gradi tretji vozni pas. Nikjer v besedilu ni omenjeno, da so predlagatelji prišli v stik z avtocestno družbo Autovie Venete, da bi skupaj preučili izvedljivost tega predloga, morebitna tveganja in posledice izvedbe načrta, ki bi med drugim predvidel dolgoročno zaprtje avtoceste.

Zaradi vsega zgoraj povedanega podpisani državljani izražamo svoje popolno nasprotovanje načrtu, ki je predmet tega zapisa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le carne sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Considerato quanto sopra i sottoscritti cittadini esprimono la propria ferma opposizione al progetto preliminare di cui all'oggetto.

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
Andrija	Karol	TRISTE 27/11/1945	C.1.249531188	
Mirko	Eduard	TRISTE 29/8/1980	HA 046517	
CLAUDIO	STERGONŠEK	TS 30/10/1939	AA 028860	
ZARJEL	ANDRŠIČ	TS 18.02.1961	AA 026811	
SILVANO	KOSIČ	8513-11-61	AS 012034	

JUS



IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ALESSIO	CENDRON	LIVORNO 13.08.70	AO7948015	<i>Alessio Cendron</i>
ELENA	LANCI	TRIESTE 26.12.76	AR4741500	<i>Elena Lenci</i>
ALESSANDRO	ORZAN	TS 05.09.58	C. AK 704942	<i>Alessandro Orzan</i>
MAURIZIO	BACHISIO	MACCHERANO 02-01-1944	PATENTE U-18079030M	<i>Maurizio Bachisio</i>
CLAUDIO	MILO	ARSIA 18.03.42	AR4744587	<i>Claudio Milo</i>
ANNA	GIACUHO	MONF. 28/01/66	AQ1873336	<i>Anna Giacuhò</i>
LUCIANO	FERRIPOLI	MONF. 11/6/66	AN9243350	<i>Luciano Ferripoli</i>
ROBERTA	FALZARI	MONF. 20/12/71	AT6211433	<i>Roberta Falzari</i>
BARBARA	SATTI	MONF. 12/07/70	AT0270630	<i>Barbara Satti</i>
SHAULA	MARTINOLI	TS 26/05/75	GO5081569L	<i>Shaulla Martinoli</i>
LAETITIA	LAURENT	ESA 10/01/77	AR 8857432	<i>Laetitia Laurent</i>
PAOLO	DAVIDE	NAPOLI 01/10/1966	PAT. NA2910175L	<i>Paolo Davide</i>
GABRIELLA	MIRONE	MARANO (NA) 06/02/69	PAT. NA3236922N	<i>Gabriella Mirone</i>
GIOVANNI	BARTOLI	TRIESTE 08/03/67	PAT. TS5156295L	<i>Giovanni Bartoli</i>
FRANCESCO	CLAUDIO	TRIESTE 9/10/64	PAT TS6654665	<i>Francesco Claudio</i>
FREDOT	ANNA	MONFALCONE 11.2.88	AT4171847	<i>Fredot Anna</i>
ANTELLI	ANTONIO	MILANO 31.10.71	AT4171848	<i>Antelli Antonio</i>
SERENELLO	DI ROE	TRIESTE 28/04/56	AR425321	<i>Serenello Di Roe</i>
ANTONIO	CASSONE	TRIESTE ^{GUVENCO} TRIESTE 3/6/71	A08935180	<i>Antonio Cassone</i>
DAMIELE	DEL CIELO	TRIESTE 4/7/78	AR4728002	<i>Damiele Del Cielo</i>
LUCIANO	LEGNISIA	AURISINA 17/12/48	AA060782	<i>Luciano Legnisia</i>
PATRIZIA	DI STADIO	ROMA 1/11/46	AS 0388 879	<i>Patrizia Di Stadio</i>
SUSAN	PAYNE	ROMA 13/9/44	AS 7931665	<i>Susan Payne</i>
DAVIDE	VICINTI	TRIESTE 03/02/72	PAAN4686864	<i>Davide Vicinti</i>

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
VIVCO	REBECH	TRIESTE 02/09/1939	AA 7695266	<i>[Signature]</i>
GRAZIELLA	STANISIA	TS 23/04/1943	AA 7695265	<i>[Signature]</i>
VORMA	ZULIAN	TS 13/05/1949	AA 024372	<i>[Signature]</i>
NATALE	PETTIROSSO	TS 23/07/1949	AA 018400	<i>[Signature]</i>
CLAUDIA	MIGLIORINI	TS 27/9/37	262255406	<i>[Signature]</i>
ELIANA	CHICCO	10/10/1942 ISOLA DI TRIESTIA	AK7050943	<i>[Signature]</i>
NOELIA	PERUZZI	TS 28/09/1936	AM 5973576	<i>[Signature]</i>
ALBERTO	COZZAMOLO	UDINE 06.06.1962	PATENTE DI GUIDA UD 5089496	<i>[Signature]</i>
MARIA	DOTTENICANE	CASSINO (FR) 21/10/69		<i>[Signature]</i>
DARIO	MOSETTI	TRIESTE - 01/08/47	CI - TS AA 4742485	<i>[Signature]</i>
MARIA GRAZIA	HONEGO	TRIESTE - 29/11/42	CI - TS AA 4607443	<i>[Signature]</i>
CLAUDIA	HONEGO	TRIESTE 22-1-46	AA 4013560	<i>[Signature]</i>
LARA	STINCO	U. METLICOVITE	CI AA 4696365 3 34100 TS	<i>[Signature]</i>
GIULIA	IACOBACCI	POLA 14.8.33	CI AA 41397443AA1	<i>[Signature]</i>
ANNA	STAGNI	POLA 25/04/25	CI AA 3248319AA	<i>[Signature]</i>
FRANCA	MAZZESI	FERRARA 19/03/37	CI AS 4208122	<i>[Signature]</i>
PAOLO	CADENARO	TRIESTE 14/10/1963	PA TS 2029365	<i>[Signature]</i>
LAURA	BENCINA	TRIESTE 19/01/1923	PA TS 5179813M	<i>[Signature]</i>
MARIA CRISTINA	ZANINOTTI	BELGIO 10/08/1957	AS 4340967	<i>[Signature]</i>
RAFAEL	COGAT	TRIESTE 6/03/1958	2613405AA	<i>[Signature]</i>
TIANA	ORSINA	TRIESTE 21/01/1961	2622543AA	<i>[Signature]</i>
ROBERTO	ZUEBEL	TRIESTE 8/08/1956	3643685AA	<i>[Signature]</i>
ELISABETTA	CARSI	TRIESTE 30/06/1960	3643686AA	<i>[Signature]</i>
RICCARDO	RELOCI	TRIESTE 30/7/66	AN 52125941	<i>[Signature]</i>

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
Roma	Roma	12.05.65	TS51067286	[Signature]
Cristina	Pupelini	TS-21.11.53	TS-AA025298	[Signature]
Michela	Rodino	95.13-08-12	UD 15-10-1969	[Signature]
Kristina	Peric	TS 22-07-78	22-07-1978	[Signature]
Lucia	Felice	UD. 5.5.58	N. AM 6285761	[Signature]
Lucia	Felice	UD. 8.09.58	AK410245	[Signature]
Giulio	Lorobus	AURONZO DI CADORE 28.X.1960	PATENTE UD2066259K	[Signature]
Luigi	Alcorno	POZZUOLO DEL F. 24.11.58	0956191300	[Signature]
Maria	Uboldina	MARSALE 16-02-1944	C-AK4148072	[Signature]
Liriana	Minicassi	Thurmann 02-08-1952	C.J. AM6263739	[Signature]
Mario G. de	Deledda	(G. de)		[Signature]
Sergio	F. Antoni	Corriciano (AR)	11.14.716	[Signature]
Francis	V. de	BARI	11.6.642	[Signature]
Don	Zacc	BARON	π	[Signature]
Luigi	Albi	GOZZA 15-06-1926	A05886682	[Signature]
Adriano	Arco	Corcia 7/3/62	AR25811457	[Signature]
Antonio	Saracene	Corcia 29/10/78	AR 25 77631	[Signature]
Luigi	Rovini	PALMARCA 24/04/76	GO5068547M	[Signature]
Paul	Cotling	London 03-10-67	305260378 U.K.	[Signature]
Kerry Vane	MURGETTS	10-11-65 London	305246375-UK	[Signature]
francesca	Cotling	London 13-04-94	U.K. - London	[Signature]
EMILIANO	GIOAT	MONTECONE 16/02/77	AA0172114	[Signature]
SILVIA	VELLICO	GORIZIA 25/04/80	AT5268332	[Signature]
DANIELA	BARETTA	VERONA 15/10/83	AS 6962654	[Signature]

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
STEFANO	MERIALI	MONFALCONE 30/03/73	AA 017027	
MASSIMO ROSON	ROMARO	NAPOLI 25/02/74	AM6062992	
MARIWA	RASTAN	TRIESTE 10/6/60	AK7049438	
SILVIA	DELIEVA	BULGARIA 14/03/70	AM40412236	
TOSCA	BARIC	TRIESTE 08/04/71	AA 035110	
GIANNFRANCO	DIAROLA	COSTANZA 3/4/59	CB 54310	
VATIMIA	NIKOLAEVA	DUBINSK 25/3/70	B 4 57802	
FULVA	BRAASSI	Treviso 01/04/60	AK7046312	
ADRIANO	KLIMA	TRIESTE 7/06/60	A 32 83335AA3	
ANNAMARIA	CAPPELLA	TRIESTE 01/05/64	3128652 AA	
DIEGO	NADAIA	TRIESTE 11/4/62	AA 058740	
SARA	NADAIA	TRIESTE 11/1/85	3246489AA	
BRUNO	CAPPELLA	TRIESTE 5/10/1943	26.12.150AA	
MARINA	Pellgrini	TRIESTE 16/11/1945		
PAOLO	FILAFFRO	TRIESTE 30/10/60	A04008039	
VITTORIO	RATA	TRIESTE 30/6/82		
ANDREA	MENIS	TRIESTE 11/01/74	AN 4414898	
ELSONORA	DEBETTO	TRIESTE 28/10/75	AO 4027502	
HARIS	MOSUNOVIC	TS 25/02/1985	017078919K	
ZIU	FEDERICO	TS 01/12/1972	AD 6013947	
MARCO	VÖNEK	TS 09/06/1993	A04008732	
ALAN	MILIC	GO 16/12/1978	AA 033816	
GIACOMO	CAROMANT	GO 31/11/1977	AN 210216	

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
VITA	SILVANO	25. 9. 1941 TRIESTE	AA 014268	Vita Silvano
MARIALU	GARDONIC	DUINO-AURISINA 16. 02. 1962	C.I. AA 6931427	Maria Lucrezia Gardonici
ANG. NAUHA	ANGELINI	Capodistria 25. 09. 1935	C.I. AA 023617	Angela Nauha
LEONINA	OLJE	Črna Koba 21. 1. 1939	AA 022812	Leonina Olje
ROBERTO	DEJOLA	Trieste 19. 06. 1964	6406198020	Roberto Dejola
GIUSEPPINA	ABRUSCATO	VIGARIE (PA) 16. 9. 1929	AA 025873	Giuseppina Abruscato
ROBIS	ŽUŠEK	TRST 19. 9. 1967	AA 019399	Robis Žušek
MARTINA	LEGIŠA	DEVIN-NABREŽINA 20. 01. 1965	AA 023391	Martina Legiša
PAOLA	BERNARDINI	SOPRANO (SVIZZERA) 26. 3. 63	AA 028639	Paola Bernardini
CHIARA	TARANTINO	PALIANOVA (UD) 29. 8. 1972	3246808AA	Chiara Tarantino
DAVID	SIRCA	TRISTE 26. 01. 1975	AA 035118	David Sirca
WALLY	TRINICIC	TRISTE 16. 10. 45	AA 050767	Wally Trinčič
BENJAMIN	METLIČEVIC	TRST, 19. 03. 1993	AA 035638	Benjamin Metličevič
DRAGICA	SUC	LUBIANA 29. 09. 1968	AA 017376	Dragica Suc
GIOVANNI	VLADILLO	VENEZUELA 20/06/1959	AA 028351	Giovanni Vladillo
KERRIE	CANNAR	Galveston 28/05/62	AA 028352	Kerrie Cannar
JANEZ	UMEK	MARIBOR 8. 09. 1966	AA 028580	Janez Umek
MILENA	RAZMAN	RAVAGONA GORUJA 27. 6. 1950	AA 020540	Milena Razman
GUERRINO	STEPANICHI	PINGUENTE 8/5/1960	AA 035016	Guerrino Stepanich
BOCOMIDA	TROBBI	4-7-1960 DUINO AURISINA	AA 037935	Bocomida Trobbi
GIUSEPPE	PERMARICHI	DUINO AURISINA 27-1-1968	AA 023213	Giuseppe Permarichi
VERI	VIDOSKA	AUDISSINA 8. 6. 68	AA 023611	Veri Vidoska
SILVANA	PIPAN	NABREŽINA	AA 020350	Silvana Pipan
ANTONIO	IORI	CASTEL MADRID (PA)	AA 029833	Antonio Iori

Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in tržaško ozemlje), da imajo razlastitve manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici morala spodbujati k nasprotovanju načrta, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podobno katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehranske potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevla na tiri se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izliti nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

A najbolj absurdno ugotovitev dobimo na 229. strani, kjer je izpostavljena morebitna ogroženost gozda v Alvisopoljem naravnem rezervatu. Predlagatelji in nosilci projekta predlagajo premik avtocestne trase A4 in speljava železniške proge po območju trase današnje avtoceste.

Tu ne govorimo o premiku trase kmetijske ceste, temveč o premiku avtocestne trase, na kateri se trenutno gradi tretji vozni pas. Nikjer v besedilu ni omenjeno, da so predlagatelji prišli v stik z avtocestno družbo Autovie Venete, da bi skupaj preučili izvedljivost tega predloga, morebitna tveganja in posledice izvedbe načrta, ki bi med drugim predvidel dolgoročno zaprtje avtoceste.

Zaradi vsega zgoraj povedanega podpisani državljani izražamo svoje popolno nasprotovanje načrtu, ki je predmet tega zapisa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le canine sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Considerato quanto sopra i sottoscritti cittadini esprimono la propria ferma opposizione al progetto preliminare di cui all'oggetto.

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
IGOR	POČISAK	TS 26-01-61	2561586AA	Počisak Igor
MARIA	PERTOL	TS 14-01-1934	3244870C10	Pertol Maria
Almy	Reggule	1/03/1927	029347A	Reggule Almy
JATANA	PERTOL	TS/24.9.1934	AM5992567	Pertol J. J.
Michael	BARK	25/04/1971 GB	A04009131	MB

Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in tržaško ozemlje), da imajo razlastitve manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici morala spodbujati k nasprotovanju načrta, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podoba katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehrabene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izliti nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Lizercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

A najbolj absurdno ugotovitev dobimo na 229. strani, kjer je izpostavljena morebitna ogroženost gozda v Alvisopolijem naravnem rezervatu. Predlagatelji in nosilci projekta predlagajo premik avtocestne trase A4 in speljava železniške proge po območju trase današnje avtoceste.

Tu ne govorimo o premiku trase kmetijske ceste, temveč o premiku avtocestne trase, na kateri se trenutno gradi tretji vozni pas. Nikjer v besedilu ni omenjeno, da so predlagatelji prišli v stik z avtocestno družbo Autovie Venete, da bi skupaj preučili izvedljivost tega predloga, morebitna tveganja in posledice izvedbe načrta, ki bi med drugim predvidel dolgoročno zaprtje avtoceste.

Zaradi vsega zgoraj povedanega podpisani državljani izražamo svoje popolno nasprotovanje načrtu, ki je predmet tega zapisa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le carne sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devianti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarsa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità delle falde comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali rischi avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Considerato quanto sopra i sottoscritti cittadini esprimono la propria ferma opposizione al progetto preliminare di cui all'oggetto.

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
Nevenka	SKVLI	Trst 3/1/1961	CARTA d'IDENTITA 0114A016910	Nevenka Skvli
DROBETA	VINAZZA	TS 2/2/1938	CARTA d'IDENTITA AC 641947	Vinazza Drobeta
BRUNO	PAOLETTI	TS 10/1/1934	CARTA d'IDENTITA AN 4696701	Bruno Paoletti
VLASTA	STUBEL	TS 04/09/1958	C.L. N° AA026463	Stubel Vlasta



Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in tržaško ozemlje), da imajo razlastitve manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici morala spodbujati k nasprotovanju načrta, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podoba katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehrabene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tiri se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izlita nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

A najbolj absurdno ugotovitev dobimo na 229. strani, kjer je izpostavljena morebitna ogroženost gozda v Alvisopolijem naravnem rezervatu. Predlagatelji in nosilci projekta predlagajo premik avtocestne trase A4 in speljava železniške proge po območju trase današnje avtoceste.

Tu ne govorimo o premiku trase kmetijske ceste, temveč o premiku avtocestne trase, na kateri se trenutno gradi tretji voznik pas. Nikjer v besedilu ni omenjeno, da so predlagatelji prišli v stik z avtocestno družbo Autovie Venete, da bi skupaj preučili izvedljivost tega predloga, morebitna tveganja in posledice izvedbe načrta, ki bi med drugim predvidel dolgoročno zaprtje avtoceste.

Zaradi vsega zgoraj povedanega podpisani državljani izražamo svoje popolno nasprotovanje načrtu, ki je predmet tega zapisa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le canne sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Considerato quanto sopra i sottoscritti cittadini esprimono la propria ferma opposizione al progetto preliminare di cui all'oggetto.

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
JANA	LEGIŠA	TRIESTE 15.03.1978	AA 029661	
LUIGIA	LEGIŠA	20.06.1922 DUINO-AURISINA	AA 016121	
GREGOR	BRISCO	09/03/1979 SEMPRECH 32 PR. GO. (SLO)	AT 6209391	

188

Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in tržiško ozemlje), da imajo razlastitve manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici morala spodbujati k nasprotovanju načrta, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podoba katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehranske potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izliva nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

A najbolj absurdno ugotovitev dobimo na 229. strani, kjer je izpostavljena morebitna ogroženost gozda v Alvisopolijem naravnem rezervatu. Predlagatelji in nosilci projekta predlagajo premik avtocestne trase A4 in speljava železniške proge po območju trase današnje avtoceste.

Tu ne govorimo o premiku trase kmetijske ceste, temveč o premiku avtocestne trase, na kateri se trenutno gradi tretji vozni pas. Nikjer v besedilu ni omenjeno, da so predlagatelji prišli v stik z avtocestno družbo Autovie Venete, da bi skupaj preučili izvedljivost tega predloga, morebitna tveganja in posledice izvedbe načrta, ki bi med drugim predvidel dolgoročno zaprtje avtoceste.

Zaradi vsega zgoraj povedanega podpisani državljani izražamo svoje popolno nasprotovanje načrtu, ki je predmet tega zapisa.

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dedicati all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione e dedicate al costante sostentamento delle necessità alimentari della società, quindi di valore inestimabile (perché tendenzialmente infinito) e costantemente rinnovato e rinnovabile nel tempo.

Sull'interferenza con le acque.

A p. 218 si afferma che le interferenze esistono solo per materiali biologici dei treni in corsa (si presume residui dei wc) in quanto non viene più effettuata l'operazione di diserbo chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoriuscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le carme sotto il carro in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

Il punto di maggior assurdo però lo si raggiunge a p. 229, dove gli estensori ed i proponenti, parlando del rischio di interferire con il bosco oasi faunistica di Alvisopoli propongono di spostare il sedime dell'autostrada A4, per fare correre la nuova opera ferroviaria sul tratto oggi occupato da questa.

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada interpodereale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della terza corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la percorribilità di questa ipotesi ovvero i rischi e le conseguenze di una scelta che porterebbe a chiusure per anni della stessa autostrada.

Considerato quanto sopra i sottoscritti cittadini esprimono la propria ferma opposizione al progetto preliminare di cui all'oggetto.

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
MELITA	PIERI	DUINO-AURISINA 19.11.1948	AA 023633	Pieri Melita
IGOR	TOMASETIG	MONFALCONE 30.09.1971	AA 28689	Igor Tomasetig
ELSABETTA	LEGHISSA	TRIESTE 28.10.1980	AA 053524	Elisabetta Leghissa
NATAVE	STRAIN	VILLA DEGANI 24.12.1941	PARENTE N. TS 5103088C	Natave Strain
DARIJAN	JARE	GORIZIA 18/01/1968	PT 90260349	Darijan Jare

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
FABRIZIO	GAZZON	TRIESTE 26/07/1965	AR 4750725	[Signature]
NICOLETTA	ZUPIN	MUGGIA 5/2/69	dedo A.T. TS 55-14781	[Signature]
MARIANO	EATUCSTELLA	TRIESTE 02/09/58	A07949665	[Signature]
MATTEO	GIACOMINI	TRIESTE 08/09/86	AA 021396	[Signature]
GABRIELLA	DEBELLO	TRIESTE 11/10/59	AN 7672909	[Signature]
FABRIZIA	MAYERGREGO	TRIESTE 13/12/86	AN 4655027	[Signature]
CINZIA	ZANNIER	TRIESTE 17/7/1960	AN 5973276	[Signature]
ANTONIOLO	PINAZZO	Scienze, D.P. (A)	AN 4302507	[Signature]
ALESSANDRO	SCOLLO	TRIESTE 2/3/1944	3334712AA	[Signature]
MAURO	TRENUL	TS 21/11/62	TS 5028390	[Signature]
CORINNE	ZAGHET	LANZO TORINESE (TO) 29/01/88	AN 4706862	[Signature]
ALESSANDRA	PERUZZO	TRIESTE 11/03/72	AN 4717609	[Signature]
ANDREA	DI BUCCIANICO	LANCIANO (CH) 03-04-1983	A08637103	[Signature]
TANJA	PIREC	20.03.74 Slovenija	PRTN 7400218	[Signature]
MARCO	CERNAZ	TRIESTE, 09.06.74	C.I. AA032695	[Signature]
NATAJA	GOMBAC	TRIESTE, 28.05.85	AA 802263	[Signature]
CARMEN	NATURAL	TRIESTE, 11.05.1970	AA 2122342	[Signature]
DANIELA	TESSITORE	TRIESTE, 17/01/1979	AN 7666060	[Signature]
ESSAM	ALNIGHTASEB	HEBRON, 10/01/1961	AR 4744767	[Signature]



