

Trst-Trieste, 19 avgusta 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 1882 Porto Colombo 44 - 00147 Roma  
e alla

M  
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.

Upoštevajoč da,

še vedno manjka temeljita analiza stroškov in koristi (to naj bi moral biti predpogojo 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:

štěvimi 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, ceprav gre za sodobno, hitro in funkcionalno prevozno sredstvo. Za cestni prevoz na tej razdalji je treba odštetiti 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 % tovornega prometa, pri čemer bi lahko uvedba manjših ukrepov, kar zadeva cestinske 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 jām 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, pripombi 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 pristanišče v Cervignanu, ki je bilo določeno za skladnično 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 omilili.

#### 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 dejansko 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 podrobnejše 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 podatek nanaša na državno raven ali izključno na prizadeti deželi Veneta in Furlanije Julijskih 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 omejitve 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 "fantastiche", 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, scolliegato, 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 TRASPORTISTICO**

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.

JUS

## 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 »glavnem« postaje ali bi se enostavno preusmeril na cesto, 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 omenje o obstoječem obsegu uporabe proge. Velja spomniti, da se je v zadnjih letih obseg uporabe zmanjšal zaradi postopne ukinitev državnih in mednarodnih relacij tako za tovorni kot za potniški promet. Namesto okrepitev obstoječih struktur italijanske železnice RFI in Trenitalia so se odločile za njihovo krčenje, o čemer so poročali časopisi. Šlo je za prehitevalne tire na razcepu v Nabrežini, tire 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 (tedanj 5. koridor) in sever-jug (baltsko-jadranski koridor).

## OKOLJSKI IN DRUŽBENI VIDIK

### Tržaško flišno območje.

Na 71. strani načrtujejo, da se za vrtanje predorov v flišnem območju na Tržaškem uporabijo vrtalni stroji, imenovani »ktki« 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 pronicanja vode v podzemlje. Vsaka spremembra 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 tokovi, nekateri trajne narave, ki nastanejo, ko obilne količine vode v podzemlju pritekajo na površje. Spremembra 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 i traffici merci che per quelli 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 flišch.

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

Questo con solo fuggevoli accenni alla estrema fragilità del sistema del flišch, 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 flyschoide.

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.



### Družbeni 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 prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

### Vplivi na vodovode

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 tleh se ne več uporablajo 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 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 državljanji 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 dedito 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 caro 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 interpoderale, 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	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
Antonija	Karl	TRIESTE 23/11/1975	C.I.249531188	M. M.
Mentlo	Sečuršek	TRIESTE 29/8/1980	AA 046517	Sečuršek Renata
CLAUDIO	STERGONŠEK	TS 30/10/1939	AA 028860	R. Stergonšek
Zlatič	Avdulij	TS 18.02.1961	AA 034811	Zlatič Avdulij
Slavko	Kosuta	85 13-11-61	AS 070037	Slavko Kosuta

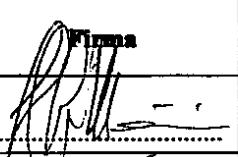
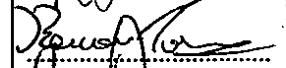
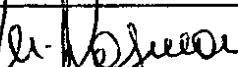
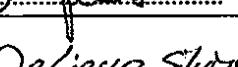
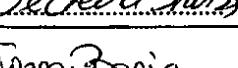
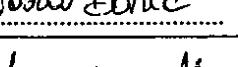
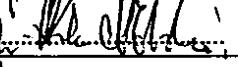
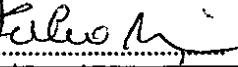
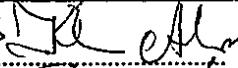
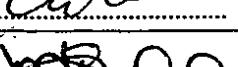
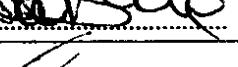
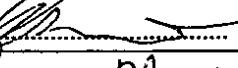
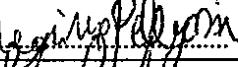
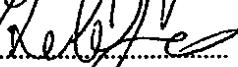
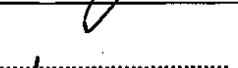
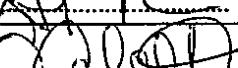




IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ALESSIO	CENDRON	LIVORNO 13.08.70	A07948015	<i>Alessio Cendron</i>
ELENA	LANCI	TRIESTE 26.12.76	AR47441500	<i>Elena Lanzi</i>
ALESSANDRO	DRIZZI	TS 05.09.58 MACCONE (NU) Q2-Q1-1964	C.I. AK 5049420	<i>Alessandro Drizzi</i>
MAULU	BACHISIO	ARSIA 18.03.42	PATENTE U-18079030M	<i>Maurizio Bachisio</i>
CLAUDIO	MILO	ARSIA 18.03.42	AR 4744 587	<i>Claudio Milo</i>
ANDREA	GIACUTTO	MONF. 28/01/66	AQ 1873336	<i>Andrea Giacutto</i>
LUCIANO	FERLIPPI	MONF. 11/6/66	AN 9243350	<i>Luciano Ferlippi</i>
ROBERTA	FALZARI	MONF. 20/12/71	AT 62.11633	<i>Roberta Falzari</i>
BARBARA	SATRI	MONF. 12/07/70	AT 5270630	<i>Barbara Satri</i>
SHAULA	MARTINOLI	TS 26/05/75	GO 5081569L	<i>Shaula Martinoli</i>
LAETITIA	LAURENT	ESA 10/01/77	AR 8857432	<i>Laetitia Laurent</i>
PAOLO	DAVIDE	NAPOLI 01/10/1966	PAT. NA 2910175L	<i>Paolo Davide</i>
GABRIELLA	MIRONI	MARANO (NA) 06/02/69	PAT. NA 3236922 N	<i>Gabriella Mironi</i>
Giovanni	BARTOLI	TRIESTE 08/03/67	PAT. TS 515 6235L	<i>Giovanni Bartoli</i>
FRANCESCO	CAZZATO	TRIESTE 9/8/56	PAT. IT 66 536665	<i>Francesco Cazzato</i>
PREDOT	ANNA	MONTREAL CANADA 11.7.68	AT 4171847	<i>Anna Predot</i>
ANTONELLI	ANTONIO	MILANO 31.10.'71	AT 4171868	<i>Antonello Antonelli</i>
SERENELLA	D'IRRE	TRIESTE 28/04/56	AR 425321	<i>Serenella D'Irrera</i>
ANTONIO	CASSONE	GENOVA 3/6/71	108935180	<i>Antonio Cassone</i>
DANIELE	DEL CICLO	TRIESTE 4/7/78	AR 4728002	<i>Daniele Del Ciclo</i>
LUCIANO	LEGNIESA	AURISINA 12.4.84	AS 060782	<i>Luciano Legniesa</i>
PATRIZIA	DI STADID	ROMA 17/10/65	AS 0388 P7P	<i>Patrizia Di Stadid</i>
SUSAN	PAYNE	ROMA 13/9/44	AS 7931665	<i>Susan Payne</i>
DAVIDE	VISINTIN	TRIESTE 03/02/72	PA 9686864	<i>Davide Visintin</i>

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Lazgo e data di nascita	Numero del documento	Firma
LINEA	REBECH	TRIESTE 09/09/1939	AJ 9695266	José Rebech
GRAZIELLA	STANISLA	TS 23/04/1943	AJ 7695265	Grazia Stanisla
NORMA	ZULIAN	TS 13/05/1949	AA 024372	Norma Zulian
NATALE	PETTIROSSO	TS 23/07/1949	AA 018400	Natale Pettirocco
CLAUDIA	MIGLIORINI	TS 27/9/37	2622554406	Claudia Migliorini
ELIANA	CHICCO	ISOLA DI ISTRIA 10/10/1942	AK 7050943	Eliana Chicco
NOELIA	PERUZZI	TS 28/09/1936	AM 5973576	Noelia Peruza
ALBERTO	COTIZANDO	ODINE 06.06.1962	UD 5089296	Alberto Cotizando
MARIA	DOTTENICANE	CASSINO (FR) 24/10/68	PIATTELLA 01 - TS	Maria Dottenicane
DARIO	MOSSETTI	TRIESTE - 01/08/46	TS 4742485	Dario Mossetti
MARIA GRATZIA	MONEGRO	TRIESTE - 29/11/42	AK 9607443	Maria Gratzia Monegro
CLAUDIA	HONEGO	TRIESTE 22-1-46	X 904013560	Claudia Honego
LADRA	STINCO	J. MELICAITE 3 34100 TS	GL AN 4696765	Ladra Stinco
GIULIA	IACOBACCI	POLA 14.8.38	41397443AA	Giulia Iacobacci
AMINA	STAGNA	POLA 26/04/95	3248319AA	Amna Stagna
FRANCA	MAZZEI	FERRARA 19/03/37	AS 4208122	Franca Mazzei
PAOLO	CADENARO	TRIESTE 11/10/1963	TS 20293 (5)	Paolo Cadenaro
LAURA	BENCINA	TRIESTE 19/01/1973	TS 5179813M	Laura Bencina
MARIA CRISTINA	ZANI NOTTI	BELGIO 10/08/1957	AS 4340967	Maria Cristina Zani Notti
RADAMES	COGAT	TRIESTE 6/03/1958	2613405AA	Radames Cogat
TIZIANA	DRIZIOVA	TRIESTE 21/01/1961	2622543AA	Tiziana Driziova
ROBERTO	ZUEBEL	TRIESTE 8/08/1956	3643685AA	Roberto Zuebel
ELISABETTA	CARSI	TRIESTE 30/06/1960	3643686AA	Elisabetta Carsi
PICCARDO	REZZOGLI	TRIESTE 30/7/66	AN 52124961	Francesca Rezzogli

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
Giuliano	Rosso	12.05.65	TS 51067286	Giuliano
Benedetta	Puglisi	TS - 21.11.53	TS - A 1025298	Benedetta Puglisi
Francesca	Rodino	95 13-08-12	UD 15-10-1969	Francesca Rodino
Kristina	Pere	TS 22-07-78	TS 22-07-1978	Kristina Pere
Ursula	McCleod	UD. 5.5.58	N. AM 6285761	Ursula McCleod
Domenico	Trovato	GRADO 08.09.56	AK 4102445	Domenico
Stefano	Sorobos	AURONZO DI CADORE 28.X.1960	PATENTE UD 2066259 K	Stefano Sorobos
David	Wiseley	POZzuoli DFC F 24.U.58	0956194360	David Wiseley
Maria	Uboldini	Magdeburg 16.08.1944	C.I. AK 1148072	Maria Uboldini
Lisanna	Minissi	Turnier 02.08.1952	C.J. AM 6263729	Lisanna Minissi
Maria Felisa	Millido	(1960)		Maria Felisa Millido
Giorgio	Tortoni	FORRIGLIETTI (A26)	11.14.6716	Giorgio Tortoni
Francesca	Udelle	BARU	11.14.6612	Francesca Udelle
Massimo	Zacch	60.2.2.2	7	Massimo
Massimo	Inzani	Gorizia 15-06-1926	10586682	Massimo Inzani
Adriano	Puccio	Gorizia 7/3/62	AR 25.8.1457	Adriano Puccio
Antonio	Santovasi	Gorizia 29.01.78	AR 25.7.7637	Antonio Santovasi
Ursula	Perinich	PALMARES 24/04/76	GO 50685571	Ursula Perinich
Paul	Cattling	03-10-63 London	305260378 U.K.	Paul Cattling
Kerry-Jane	Monaghan	10-11-65 London	305240375-UK	Kerry-Jane Monaghan
francesca	Cattling	13-04-94	UK - London	francesca Cattling
EMILIANO	GIOAT	Montevarone 16.02.72	AA 0172/14	Emiliano Gioat
SILVIA	VELLICO	GORIZIA 25.07.80	AT 5268332	Silvia Vellico
DANIELA	BARETTA	VERONA 15/10/83	AS 69.62.654	Daniela Bareta

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
STEFANO	MERALI	MONTALONI 30/03/73	AA 017027	
MASSIMO	ROMARO	NAPOLI 25/02/74	AM 0052992	
MARINA	RASHMAN	TRIESTE 10/6/60	AK 7049438	
Silvia	DELIEVA	BULGARIA 14/09/72	AM 40412236	
TOSCA	BARIC	TRIESTE, 08/04/71	AA 035110	
GIANFRANCO	DAROZIA	COSTANZA 3/4/59	CB 54310	
VALERIA	NIKOLAEVA	LIBIA SR. 25/3/70	PL 457802	
FULWIA	BRADASSE	Trieste 01/04/69	AK 7046312	
ADRIANO	KLIMA	TRIESTE 7/06/60	A 32 83335 AA	
ANNAMARIA	CAPPELLA	TRIESTE 9/05/64	3128652 AA	
DIEGO	NADAIA	TRIESTE 11/6/62	AA 055110	
SARA	NADAIA	TRIESTE 11/11/85	3206689 AA	
BRUNO	CAPPELLA	TRIESTE 5/10/1943	2612150 AA	
MARINA	Pellegrini	TRIESTE 16/11/1965		
PAOLO	FIAFFERO	TRIESTE 30/10/70	AO 4028039	
VITTORIO	RATTA	TRIESTE 30/6/82		
ANDREA	MENIS	TRIESTE 11/01/74	AN 4414898	
ELISABETTA	DEBETTO	TRIESTE 28/10/75	AO 4021502	
HARIS	MILJAVIC	TS 28/02/1985	017078919K	
ZIN	FEDRIG	TS 04/12/1972	AO 6013947	
MARCO	VÖNEKI	TS 09/06/1993	AO 6008732	
ALAN	MILIC	GO 16/12/1978	AA 033816	
GARIBOLDI	CARMANI	TS 07/11/1977	AN 226216	



IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
VITA	SILVESTR	25. 9. 1941 TRATTA 01	AA 014261	Lidia Vito
MARINA	GARDASCI	DUINO-AURISINA 16.02.1962	C.I. AA 6971622	John Anderson
Ang. Norma	Angelini	Capodistrio 22.09.1935	C.I. AA 083612	Ang. Norma Angelini
Leahung	Olga	Eraclea 21-1-1939	AA 022812	Leahung Olga
DR. ROBERTO	DEPOLI	Trieste 19-06-1964	64061981020619411A	DR. Roberto Depoli
GIUSEPPINA	ABRUZZATO	VICARI (PA) 16.9.1929	AA 025873	Giuseppina Abruza
ROBIS	ZUGLIK	TRST 19.9.1967	AA 010399	Robis Zuglik
MARTINA	LEGISA	DEVIN - NAZREZINA 20.01.1965	AA 023391	Martina Legisa
PAOLA	PERLUSSONI	SORENGO (SUIZERIA) 26.3.63	AA 028639	Paola Perlusson
CHIARA	TARANTINO	PALMANOVA (UD) 29-8-1972	3246808AA	Chiara Tarantino
DAVID	SIRGA	TRST 26.01.1975	AA 035118	David Sirga
Wally	Tricarico	TRIESTE 16.10.45	AA 050767	Wally Tricarico
BENZANIN	METLICOVÉ	TRST, 19.03.1993	AA 035638	Benzanin Metlicové
DRAGICA	SUC	LUBIANA 29.09.1968	AA 017376	Dragica Suc
GIOVANNI	VLADIMO	VENEZUELA 20/06/1954	AA 028351	Giovanni Vladimiro
Kerrre	Connor	Galveston 28/05/02	AA 028352	Kerrre Connor
JANEZ	UMGLIK	HARIBOR 8.09.1966	AA 028480	Janez Umgluk
MILENA	RAZMAN	GORIJA 27/6/1950	AA 020540	Milena Razman
GUERRINO	STEPANCICH	PINGUENTE 8/5/1940	AA 035016	Guerrino Stepancich
BACOMINA	TRABBER	DUVNO ALBANIJA 4-7-1980	AA 037935	Bacolina Trabber
Giovanni	PERMELLO	DUVNO ALBANIJA 21-1-1988	AA 033813	Giovanni Perello
VERC	VIDOJSKA	AUDISSLINA 8.3.68	AA 003611	Veronica Vidojska
SILVANA	PIPAN	UDOBREŽINA	AA 020350	Silvana Pipan
ANTONIO	IORI	CASIEI RADDAKO (PA) A.A.022883	AA 022883	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 prehrambene 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 tleh se ne več uporablajo 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 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 državljanji 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 dedicate 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? Pictrico 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 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 interpodale, 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	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
IGOR	POLJAK	TS 26-01-61	2561586 AA	Poljako
MARIA	PERTOT	TS 14-01-1934	3244870 C. ID.	Perrot
Alma	Regule	1/03/1927	029347A	Regule Alma
JANINA	PERTOT	18/24.9.1946	AM5992567	Perrot
Michael	Bark	25/04/1971 GB	A04009181	NBB

### Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in triško ozemlje), da imajo razlastive manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena pojedelstvu, 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 prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

### Vplivi na vodotuje

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 tleh 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 Preostnega 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 gorovimo 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 državljanji 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 dedicate 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 falda acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Liseret ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Questo 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 interpodale, ma una autostrada, questo tratto è esattamente quello su cui oggi sono operativi i cantieri per la creazione della testa corsia. Nel testo non si parla minimamente di eventuali contatti avuti con Autovie Venete per verificare la perennità 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
Nenadka	SKRJIV	Trst 3/1/1961	CARTA DI IDENTITÀ 0.114016910	Nenadka Skrij
Dorotea	Vivazza	TS 2/2/1938	CARTA DI IDENTITÀ AG 6419467	Vivazza Dorotea
Brono	PAOLETTI	TS 19/11/1934	CARTA DI IDENTITÀ AN 5696701	Paoletti Brono
Vlasta	STUBEL	TS 07/09/1958	C.L. N° AA026463	Stabel 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, podobno katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

### Vplivi na vodoje

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 tleh 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 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 državljanji 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 dicate 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 falda 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...

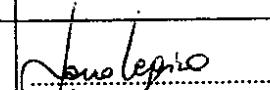
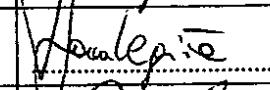
### Interferenza con le opere esistenti.

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 interpodale, 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	PRIIMEK	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	
LUIGLIA	LEGIŠA	20.06.1922 DUINO-AURISINA	AA 016121	
GREGOR	BRISCO	09/03/1979 Sempeter 19/50-560	AT 6209331	



### Družbena vprašanja

V dokumentu je večkrat zapisana trditev (na primer na 90. strani za goriško in tržaško ozemlje), da imajo razlastitive manjšo pomembnost, ker zadevajo zemljišča, namenjena poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici moral spodbujati k nasprotovanju načrtu, 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 prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato nepreklenljivo 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 tleh 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 Preostnega 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 tremutno 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 državljanji 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 dedicate alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi arre 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 rimovibile 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 disinfezione chimico (sostituita da quali accorgimenti? Pietrisco sterilizzato?). Però non vengono indicate le modalità di raccolta di eventuali fuoruscite di materiali inquinanti in caso di incidente (se non per le carri sottili il caso 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 falda 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 interpodale, 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	PRIIMEK	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	Peri Melita
IGOR	OMASSETIG	MONFALCONE 30.09.1971	AA 28689	Igor
ELISABETTA	LEGHIBSSA	TRIVENTE 28.10.1980	AA 053524	Elisabeta Leghibssa
NATALE	STRAIN	VILLA DECANI 24.12.1961	PAENTEN N. TS5103088C	Natale Strain
DANIJAN	JARE	GORIZIA 18/61 1968	PI 902603449	Danijan Jare

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
FABRIZIO	COLPOSK	TRIESTE 26/07/1965	AR 4750725	F. Colposk
MICHELE	ZAPPIA	NUOVOCA 5/2/69	AN 4751555 060 A.T. 15 55-14781	Michele
MAURIZIO	BATTISTELLA	TRIESTE 02/03/58	A07949665	Maurizio
ALDO	GRACONINI	TRIESTE 08/09/86	AA 021396	Aldo
GABRIELLA	DEL BELLO	TRIESTE 11/10/59	AJ 7673909	G. Delbello
FERRIA	MAYERGRECO	TRIESTE 17/12/86	AN 4686827	F. Mayer G.
CINZIA	ZANNIER	TRIESTE 17/7/1960	AM 5973276	Cinzia Zannier
ANTONELLA	PINAFIO	(Sicilia, 03/07/80)	AN 4702507	Antonella
ALESSANDRO	SCOLLO	TRIESTE 2/3/1994	3334712AA	Alessandro
MAURO	TRENTUL	TS 21/11/62	TS 5028390	Mauro
CORINNE	ZAGNET	LANZO TORINESE (TO) 29/01/88	AN 4706862	Corinne
ALESSANDRA	PERUTTO	TRIESTE, 11/03/72	AN 4717609	Alessandra
ANDREA	D'BUCHI AMICO	LANCIANO (CH) 02-04-1983	A08631103	Andrea D'Buichi Amico
TANJA	PIREC	20.03.74 Slovenija	PRCTN 74 C602MS	Tanja Pirec
MARCO	CERNAZ	TRIESTE, 09.06.74	C. I. AA 032695	Marco Cernaz
NATAJA	GOMBAC	TRIESTE, 28.05.85	AA 802263	Nataja Gombac
CARMEN	NATURAL	TRIESTE, 11.05.1972	AA 2122342	Carmen Natural
DANIELA	TESSORE	TRIESTE, 17/01/1979	AJ 7666060	Daniela Tessore
ESSAM	AL MOHTASEB	HEBRON, 10/01/1961	AR 4744767	Essam Al Mohtaseb
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

1882

