

Trst-Trieste, \_\_\_\_ avgusta 2012

M  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma  
e alla  
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  
Prisotna Služba za ocene vplivov na okolje  
RIM  
Regija Furlanija Julijska krajina  
Prisotna Služba za ocene vplivov na okolje  
1882 Trst

**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.

Upoštevanje 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 populacija, ki jo na kakršenkoli način neposredno oškoduje.

Na zadevnem primeru:

številni predlogi, ki jih navaja dokument, kažejo na to, da je projekt 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.prof DVA - 2012 - 0020157 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 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 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 podatek 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 tovarnega 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.

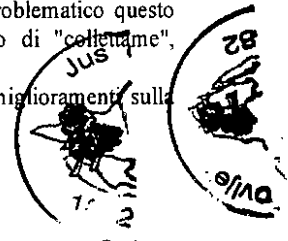
#### SUL PIANO DELLA UTILITA' DAL PUNTO DI VISTA TRANSPORTISTICO

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 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 omenbe 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 prehitvalne 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 (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 pronicanja 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 elektram. Dejstvo, da to povečanje ne prizadene območja, predmeta načrta, ne pomeni, da ni posredno povezano z njegovim 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 fliš.*

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 cattedre 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.

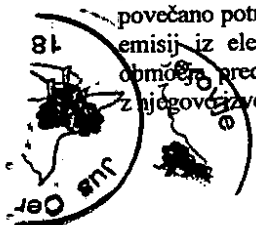
Eppure, nonostante le negative esperienze del Mugello e della attuale variante di valico appenninica (con frane di paesi e di strutture esistenti) sembra che nulla venga pensato per valutare i rischi concreti di simile un operato in area altamente abitata.

### *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, 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 plevela na tirih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izlivanja 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 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	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ZARRO	BUDIC	Zgonik 04/01/56	AA 024151	
VANDA	PETELIN	TRST 24/11/55	AA 026337	
LIVIA	FURATI	20.01.1958 MAUHINJE 47/A	AA 035419	
BORIS	GRUDEN	30-06-1904 MAUHINJE 47	AA 028657	
SERGIO	ZANUZI	TRISTE 01/02/1946	6402951200	



IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ILARIA	SENOU	Opacchiarello 16.08.1936	AA 023069	Lennosi Borina
ANA	RADETIĆ	Doberdob del lago 11.2.1952	AA 017239	Radetić Ana
MARCO	AMIONIĆ	TRIGGIE 31.07.1981	AA 035667	Marko Amionić
PAOLO	FERFOLIA	DUINO AURISINA 11.7.1937	AA 050974	Paolo Ferfolia
DORINA	TERCON	DUINO AURISINA 11.2.1941	AA 028362	Dorina Tercon
DARUBOR	PERIC	DUINO AURISINA 24.6.1946	AA 020530	Darubor Peric
NADJA	LEGIŠA	SESANA 15.5.1958	AA 022804	Nadja Legiša
SILVANA	HVAUČ	DUINO AURISINA 20.4.1952	AA 023704	Silvana Hvauč
SIMON	PERIĆ	DEVIN-NABREŽINA 07-12-70	AA 038232	Simon Perić
GIANNI	LEGHISSA	DEVIN-NABREŽINA 30-08-1951	AA 028214	Gianni Leghissa
LIVIO	PERL	GORIZIA 27.05.09	AA 022835	Livio Perl
DANIELA	LEGHISSA	DEVIN-NABREŽINA 12.05.1950	AA 028123	Daniela Leghissa
EDVINA	NABERGOJ	TRST 11.06.1955	AA 028215	Edvina Nabergoj
ADELE	PIERI	DEVIN-NABREŽINA 26.12.1960	AA 017114	Adele Piri
ELDA	FERLETIĆ	DOBERDOB GO 26.02.1934	AA 017116	Elda Ferletić
SILVANA	PERI	DEVIN-NABREŽINA 13.06.1957	XH 1952135	Silvana Peric
MANUEL	ŠUSTERSIČI	TRST 08.10.1987	AO 4932927	Manuel Šustersiči
IRENE	RADETIĆ	TRZIG 01.06.1969	AA 038155	Irene Radetić
PATRIZIA	RADETIĆ	DUINO AURISINA 28.08.1961	AA 038157	Patrizia Radetić
ERIK	ČADEL	TRZIG 12.03.1993	AA 035476	Erik Čadel
DAVID	ARGENTIN	GORIZIA 02.03.1968	AA 020536	David Argentin
IGOR	CORVATTI	TRST 26.07.1963	AA 032743	Igor Corvatti
LARA	PERNARČIČ	MONFALCONE 23-1-75	AA 028425	Lara Pernarčič
MARIA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 13-7-1938	AA 037923	Maria Leghissa

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
GIULIO	ZORZET	MONFALCONE 16/2/1991	AS 3851477	<i>[Signature]</i>
PATRIZIA	ZORZIN	MONFALCONE 6/5/1969	AA 053813	<i>[Signature]</i>
CRISTINA	ZORZIN	Monfalcone 05.07.1964	AA 05982080	<i>[Signature]</i>
RENZO	CRPINI	Duino Aurisina 21.06.55	AT-6213948	<i>[Signature]</i>
ENZO	MACUZZI	TS 11-7-60	2828035AA	<i>[Signature]</i>
DONATELLA	CARBONI	MONFALCONE 21.06.55	AT-6218536	<i>[Signature]</i>
MARCO	MAURIZIO	FE-24-647	AO 1871806	<i>[Signature]</i>
MASSIMO	PERCETTI	Monfalcone 07/24/1954	AA 054891802	<i>[Signature]</i>
FRANCA	MAZZONI	MAURIZIO 25.3.79	AT 9030970	<i>[Signature]</i>
TICHELE	PALMIERI	PITASSIO (FE) 13.10.79	AKC 93671	<i>[Signature]</i>
JAN	PERVARIĆ	?	?	<i>[Signature]</i>
GIANNA	PAHOR	MONFALCONE 24.06-70	AA 039082	<i>[Signature]</i>
BORIS	PERVARIĆ	DUINO-AURISINA	AA 035246	<i>[Signature]</i>
DAVIDE	PERIĆ	MONFALCONE 22/11/1965	DUINO-AURISINA C.I. AA028414	<i>[Signature]</i>
CLAUDIO	BRACH	TRIESTE (28/9/40)	TRIESTE 30071A	<i>[Signature]</i>
MARIA GRAZIA	GOSINA	TRIESTE 1/8/1951	TRIESTE/3333071AA 1708-1-A	<i>[Signature]</i>
ADAM	PAHOR	GORIZIA 25/09/1977	DUINO-AURISINA C.I. AA 053506	<i>[Signature]</i>
DAVID	BAJUN	03.06.1956 Sen. Car. d. 1502	IA AA 017223	<i>[Signature]</i>





IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
EZLO	MADOTTO	TS 30/06/1946	AK 7053607	<i>Modotto</i>
CLAUDIO	STARC	TS 19/08/1961	AA 046205	<i>Starc</i>
VOJKO	PERIC	TS 17/02/1947	AA 025385	<i>Peric</i>
ALJA	STERGONSEK	TS 28/02/1968	AA 031183	<i>Stergonsek</i>
ANTONIO	VOCCHI	<sup>PIRANO</sup> 18/07/1947	TS 5093142K	<i>Vocchi</i>
EDVIN	BOGATEZ	TS 11/06/1959	AA 050839	<i>Bogatez</i>
GUERRINO	BOGATEZ	TS 16/03/1929	AA 035423	<i>Bogatez</i>
BOGOMIL	GABROVEC	<sup>AURISINA</sup> 21/03/1948	AA 050992	<i>Bogomil</i>
CHRISTIAN	GABROVEC	TS 18/05/1973	AA 038045	<i>Gabrovec</i>
WALTER	KERPAN	TS 17/12/1970	AA 017291	<i>Kerpán</i>
MASSIMILIANO	HUSSU	TS 07/05/1956	AA 046150	<i>Hussu</i>
NAFALB	SEDMAK	TS 11/12/1939	AA 030283	<i>Sedmak</i>
IRMA	KRIZMAN	<sup>BEZGONIK</sup> 10/02/1947	AA 029004	<i>Krizman</i>
MARKO	SEDMAK	TS 08/07/1970	2120430 AA	<i>Sedmak</i>
ZARKO	BOGATEC	TS 03/12/1946	AH 4965311	<i>Bogatec</i>
MARIO	KOBAN	<sup>PIRANO (VE)</sup> 24/03/1939	A96719895	<i>Koban</i>
MARIO	FRASLI	TS 16/12/1945	AA 028836	<i>Frassli</i>
BOJANA	FURLAN	<sup>ZGONIK</sup> 12/09/1955	AA 024029	<i>Furlan</i>
RADOS	CLAUDIO	TS 12/08/1965	3370964 AA	<i>Rados</i>
PAOLO	KOSUTA	TS 25/08/1952	AA 037809	<i>Kosuta</i>
EDUARDO	SIRK	TS 19/07/1947	AN 4692070	<i>Sirk</i>
EDONIA	BANDELLI	<sup>DIVACCIA</sup> 19/07/1948	AO 7939560	<i>Bandelli</i>
ALENKA	SIRK	TS 03/10/1972	AA 042050	<i>Sirk</i>
LIVIO	SULLINI	TS 21/10/1954	3249701 AA	<i>Sullini</i>



IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
CLAUDIO	TRUBIC	SCARICO 23.05.59	AA 019828	
EDIS	KORSEK	COVARNA 29/17/61	AA 030274	Korosek
BORIS	TRETIK	DUINO AURISINA 3/10/52	AA 029209	Pretrich Boris
CARLO	KOSUTA	TS 30/07/1939	AR 035428	Carlo Kosuta
VOJKO	SIRK	TS 23/11/1946	AA 035483	Vojko Sirk
EDI	STACIL	TS 19/10/51	AA 046017	Edi Stacil
SIMON	KOSUTA	MONFALCONE 07/03/1941	AA 025323	
CARLO	ŽURIC	09/10/1929 TS	AA 030255	Carlo Žuric
DANILO	KORAU	19/12/1955 TS	AR 030010	Daniilo Korau
CLAUDIO	SEDMAK	04/05/1936 TS	AA 0302M	Claudio Sedmak
LADISLAV	LOZAR	TS 05/08/1928	AA 028726	Ladislav Lozar
ANGEL	ŠVAB	07/06/1937 TS	AA 028794	Angel Švab
FRANCESCO	STEFANČIČ	03/09/1938 TS	AA 030699	Francesco Stefančič
DARIO	SVAB	TS 16/05/1960	AK 7062997	Dario Svab
NEREO	GERMAN	DUINO AURISINA 16/05/1949	AA 016481	Nereo German
ANGRLO	BOLLINI	TS 01/06/1946	AN 4698905	Angelo Bollini
SALVATORE	PARISI	TS 28/02/1938	AJ 7671430	Salvatore Parisi
VIRGILIO	COSSUTTA	TS 12/10/1928	AA 030994	Virgilio Cossutta
FEDERICO	FERLAN	DUINO AURISINA 17/12/1931	AK 9617220	Federico Ferlan
FELICE	VIDONI	TS 16/09/1929	AM 5381688	Felice Vidoni
ALEXIO	BRZIN	TS 29/05/1949	AR 4741552	Alexio Brzin
SERGIO	ZOTTI	TS 05/02/1942	AA 023362	Sergio Zotti
CARLO	ROLICH	DUINO AURISINA 20/09/1947		Carlo Rolich
TAMARA	TRETIK	TS 16/12/1945	AA 046665	Tamara Tretjak

JUS  
7  
S  
S  
S

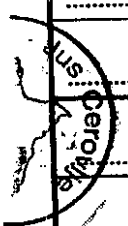
IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ROBERTA	SULČIČ	TRIESTE 09/03/72	P.G. U19336063P	<i>[Signature]</i>
MARTIN	SOSIČ	GORICIA 08/02/72	AA 029327	<i>[Signature]</i>
MIRELLA	TRETIAR	TS 01/04/1935	AA 028881	<i>[Signature]</i>
EUGENIO	SOLI	TS 24/04/1948	AN 4696750	<i>[Signature]</i>
ELIDIO	PURGER	<sup>SAD PORČIČ</sup> TS 03/04/1934	TS 51869762	<i>[Signature]</i>
MAURO	MAURI	TS 06/03/1960	0172243AA	<i>[Signature]</i>
SERGO	SEDMAR	TS 12/01/1942	<sup>PATENTE</sup> TS 5053345C1	<i>[Signature]</i>
EVA	CARLI	TS 25/11/1982	AA 024104	<i>[Signature]</i>
SERGO	FERRARI	TS 08/11/1946	AA 033974	<i>[Signature]</i>
FRANCO	SOLI	TS 24/07/1949	A07939758	<i>[Signature]</i>
BORIS	KOSUTA	TS 24/05/1948		<i>[Signature]</i>
CRISTIANA	GIORGOMILLA	TS 08/08/1959	A07939986	<i>[Signature]</i>
EMILIANO	PORCILE	<sup>MONFALCONE</sup> 11/11/1967	AR 023162	<i>[Signature]</i>
ALESSANDRO	TRETIACH	TS 23/04/1961		<i>[Signature]</i>
SILVIO	BEZIN	TS 26/08/1941	AA 046301	<i>[Signature]</i>
TATJANA	KOBAU	TS 17/01/1960	AA 019379	<i>[Signature]</i>
ERIK	SEDMAR	TS 16/12/1972	AA 029794	<i>[Signature]</i>
BRUNO	FINOTTO	<sup>POA</sup> 12/02/1946	AN 4704224	<i>[Signature]</i>
GIOVANNI	SEDMAR	TS 24/06/1933	AA 046221	<i>[Signature]</i>
BREDA	BEZIN	TS 10/06/1946	AR 4741865	<i>[Signature]</i>
IOLANDA	ANTONAZ	<sup>CEVIC</sup> 31/03/1937	<sup>TESSERA SANARA</sup> 45864	<i>[Signature]</i>
VOJNIC	TRETIJAK	TS 26/04/1944	<sup>PATENTE</sup> TS 2061050P.1	<i>[Signature]</i>
GIOVANNI	MAGAINA	TS 30/05/1940	AA 038075	<i>[Signature]</i>
MIROSLAV	SVAB	<sup>LOJNOVA</sup> 03/06/1928	AN 4965223	<i>[Signature]</i>

Perdona

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
EPICO	BONICCI	TS 20/08/68	CI 407931580	
EUSA	ZANNIER	MONFELCONE 15/10/82	CI AN 9243981	



IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
JURNEJ	LEGIŠA	TRST 23/02/1991	AA CI 038069	Juri Legiša
LEONAR	LEGIŠA	TRST 30/12/1993	AA CI 039289	Leon Legiša
CAROLINA	VISINTIN	GORIZIA 28/10/1969	AA CI 022873	Carolina Visintin
CLARA	POČUŠI	POMERANJE 20/05/1969	AJ CI 916324	Clara Počuš
DAVIDO	BENCINA	TRISTE 20/11/1962	C.I. NO AA 035767	David Benčina
FABRIZIO	RAPPIN	SAN CARZIAN D'ISONZO 02/12/1966	CI AJ 917505	Fabrizio Rappin
VINCENZO	LAZZARI	TRISTE 05/05/1926	CI AO 7998979	Vincenzo Lazzari
MARIA GRAZIA	LEGIŠA	TRISTE 10.08.1963	AA-035553	Maria Grazia Legiša
FULVIO	GELASSI	DIJNO AURISINA 21/08/1959	CI AO 7998182	Fulvio Gelassi
PETRA	KRAVANJA	DIJNO AURISINA 14/09/1935	CI AA 028725	Petra Kravanja
JURIJ	BRAJKOVIČ	TRST 28/10/1936	CI AA 037702	Jurij Brajkovič
LENIA	ARGENTI	TRISTE 20.03.1975	C.I. 3283706AA	Lenia Argenti
RENATO	NICOLETI	DIJNO AURISINA 30/11/1959	CI AA 027933	Renato Nicoletti
ANDREA	NICOLETI	TRISTE 09/09/1989	CI CI AJ 7661819	Andrea Nicoletti
ORIANA	PUZZER	TRISTE 15/11/1977	AJ CI 7661951	Oriana Puzzer
ALESSANDRO	COSTIWA	POMERANJE 02/07/1977	AA CI 025634	Alessandro Costiwa



IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
MARIA	PELOS	DUINO 45/01/1920	AN CI 2208247	Pelos Maria
NORA	BLASIZZA	TRIESTE 11/01/1932	AK CI 24143781	Blasizza Nora
DAVID	KRAJ	TRIESTE 21/10/1969	AN CI 4710876	David Kraj
LILIANA	LEGHISSA	DUINO AURISINA 17/12/1938	AA CI 013586	Leghissa Liliana
FABIO	CEGLASLI	TRIESTE 06/03/1955	AA CI 023116	Ceglasi Fabio
SUSANNA	SEDRNIK	SGONICO 16/07/1952	AA CI 035653	Sednik Susanna
FRANCO	SKABAR	MONROVINO 25/03/1965	AA CI 020910	Skabar Franco
DAVID	PUPIC	TRIESTE 23/04/1968	AA CI 023526	Pupic David
MARTA	REBULA	TRIESTE 29/01/1968	AA CI 023345	Rebula Marta
NIVES	RLIČ	SGONICO 25/02/1966	AA CI 024087	Rlič Nives
SANJA	REBULA	TRST 20/08/1960	AA CI 019595	Rebula Sanja
LARA	STRAIN	TRST 22.11.1967	AA CI 023197	Strain Lara
ILIOS	SUSTERSEK	TRST 23/08/1971	AA CI 2301219	Sustersek Ilios
DEAN	PERIC	GORIZIA 27/11/1974	AA CI 028697	Peric Dean
MATEJA	PERMARICH	TRST 20/09/1991	AA CI 026070	Permarich Mateja
SARA	COVOCO	TRST 07/10/1978	AA CI 030247	Covoco Sara
STOJAN	ŽUŽEK	DUINO AURISINA 28/09/1953	AA CI 023272	Žužek Stojan
PUNTVAN	KANOKVAN	04-08-1968	AA CI 0233233	PUNTVAN KANOKVAN
LEVI	TEWCE	DUINO AURISINA 09/07/1953	AA CI 034994	Tewce Levi
CINZIA	AUBER	TRIESTE 23/01/1960	AA CI 053739	Auber Cinzia
PAOLO	VIGONIN	TRISTE 02/09/1965	AJ CI 4167294	Vigonin Paolo
TANJA	UKRAN	JESOLO (VE) 23/10/1970	AK CI 4185601	Ukran Tanja
ZVONKO	LEGIŠA	DUINO AURISINA 15/04/1957	AA CI 022781	Legiša Zvonko
TONAZI	LEGIŠA	TRISTE 30/06/1988	AA CI 041326	Legiša Tonazi

## 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
PIZZA	KRANČIČ	TRIESTE 04.09.1963	C.i. AA 017367	<i>Krančič Piza</i>
MALIC	PUGLISI	GORIZIA 04.08.1968	AA C.I. 9897890	<i>Malic Pugi</i>
ALENKA	KRALJ	TRIESTE 06/06/1968	PASSAPORTO 203430 F	<i>Kralj Alenka</i>
RAJČIČ	ŠVAJČIČ	TRIESTE 20/03/1951	C.I. AR 2574570	<i>Švajčič Rajčič</i>
BOREČ	BOREČ	VIENE VENETO 19/07/1935	C.I. AK 41 43773	<i>Boreč Boreč</i>



### 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
BRUNO	LACUMIN	CERVIGNANO 20/07/31	6050305511	
ANGELO	LUCATI	TRIESTE 11/04/55	CD-AK 7049093	
ALFONSO	MOREU	ROVERETO 14/07/37	CD-AT 5265724	
ERSI	CESTARO	GRANISANIS 10/01/30	CD-AT 5265728	
CATERINA	MOREU	ROVERETO 17/08/35	CD-AK 4133931	

