

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 Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

alla 1882
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
in
Dežela Furlanija Julijska krajina
Pristojna Služba za ocene vplivov na okolje
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 dolge 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 predpogoj vsakršnega predloga spremembe obstoječega dokumenta);

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

V zadevnem primeru:

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

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



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

E.prot DVA - 2012 - 0020150 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 podatki nanaša na državno raven ali izključno na prizadeti deželi Veneta in Furlanije Julijske krajine) se prevaža na razdalji do 200 km.

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

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

Predvidena možnost izboljšave cestnega upravljanja skratka NE OBSTAJA.

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

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

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

Ultima cosa, non però per importanza, continua mancare il collegamento confinario verso Divaccia, destinato ad essere presentato in un quinto, scollegato, progetto. Però si afferma che Opicina sarà la stazione di collegamento della tratta internazionale, pur proseguendo allo smantellamento della stessa e del suo fascio di binari, come evidenziato anche recentemente nei programmi di dimissioni 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 dimissione.

Come pure in fase di dimissione 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.

Družbena vprašanja

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

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirihi se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev 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 jasn 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 canine sotto il carro in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
Roberto	Golubac	Trieste 08/06/58	CD/AR/17/19790	
RITA	BANVIN	SACILE (PN) 02-11-62	C.D AA020265	
MASSIMO	DEVIACQUA	TRIESTE 16-11-1903	AA050994	
BARBARA	FURLAN	TRIESTE 19-03-1963	C.I. TS N. 944620641	
MARIA	DAWIDE	UKASBO (CZ) 23-08-1955	C.I. PN N. AS5611014	

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
MATIJA	COLJA	TRIESTE 12/9/83	AA035660	Matja Colja
UMBERTO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 5/8/33	AA023232	Umberto Leghissa
ERMITA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 15/1/36	AA023231	Ermita Leghissa
DANILO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 27/1/48	AA037933	Daniilo Leghissa
ALICE	VISINTIN	TRIESTE, 27/01/1984	AA017087	Alice Visintin
DRAGA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 24/11/43	AA053625	Draga Leghissa
MARJAN	PERIC	TRIESTE 8/3/69	AA022887	Marjan Peric
KATIA	SARDO	TRIESTE 26/6/76	AA026239	Katia Sarde
LUCIANA	REOLA	DUINO-AURISINA 5/3/43	AA023268	Luciana Reola
GIORDANO	GARROVEC	DUINO-AURISINA 12/4/37	AA023175	Giordano Garrovec
BARBARA	GARROVEC	MONTALCONE 22/8/75	D610737	Barbara Garrovec
MARTINO	CLARICI	TRIESTE 24/8/86	AA050504	Martino Clarici
MATEJA	CLARICI	TRIESTE 25/9/89	AA020525	Mateja Clarici
WILMA	COLJA	TRIESTE 15/6/64	AA025432	Wilma Colja
DARIO	LEGHISSA	TRIESTE 17/9/64	4158737	Dario Leghissa
PATRICK	KOČJANČIČ	TRIESTE 5/6/83	AA035592	Patrick Kočjančič
MARIANNA	GOLEMAL	TRIESTE 25/5/72	AA028447	Marianna Golemal
LUCIANO	Georgolot	GORIZIA 13/11/1972	AJ4158767	Luciano Georgolot
KATIA	LEGIŠA	TRIESTE 28/4/1981	AA050638	Katia Legiša
ALESSANDRO	ANTONIČ	TRIESTE 11/5/68	AA038212	Alessandro Antonič
TAMARA	ANTONINI	GORIZIA 29/7/76	AA038211	Tamara Antonini
JASNA	LEGIŠA	TRIESTE 13/12/81	AA041476	Jasna Legiša
ENRICO	LEGHISSA	TRIESTE 07/05/93	AA035380	Enrico Leghissa
ADRIANO	LEGHISSA	TRIESTE 11/3/56	AA018608	Adriano Leghissa
BRUNA	ANTONIČ	DUINO-AURISINA 9/10/41	AA035544	Bruna Antonič

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
ZAIRA	LEVIČA	TRIESTE 9-11-81'	AA 041860	<i>[Signature]</i>
BOZIDAR	PERIC	DUINO A. 11-1-52	AA 020339	<i>[Signature]</i>
ČARICI	LIDIA	24/1/49 DUINO-AURISINA	AA 023183	Clavic Lidia
ANNA	TERČON	DUINO-A. 10/10/33'	AA 019518	Terčon Anna
MARIKAZIA	GAUDEN	DUINO/AURISINA 12/8/60	AA 020452	Gauden Mariakazia
SONSA	VERC	TRIESTE 24/7/65'	AA 028673	Verc Sona
RADIVOS	LEGHISSA	DUINO-A. 21/12/62'	AA 037905	Leghissa Radivos
CRISTIAN	LEGHISSA	TRIESTE 21/2/93'	AA 035636	Leghissa Cristian
IDA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 18/3/36'	AA 022833	Leghissa Ida
GIOVANNI	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 1/10/32	AA 020412	Leghissa Giovanni
MARINO	GRILANC	TRIESTE 15/3/69	AA 028712	Grilanc Marino
NATAŠA	KRIZHANGIC	TRIESTE 21/9/74	AA 038255	Krizhanc Nataša
TATIANA	PIPAN	TRIESTE 28/7/70'	AA 028454	Pipan Tatiana
BRUNO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 1/11/61'	AA 035039	Leghissa Bruno
MANUEL	LEGHISSA	TRIESTE 1/8/90	AA 034932	Leghissa Manuel
URSZULA	RUSZENIK	WYSOKIE MARZOWIECIE 17/3/63	AO 7933030	Ruszenik Urszula
MARIO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 5/2/50	AA 023377	Leghissa Mario
LUIGI	CHIOT	CANNOPRIO 4/3/52'	AA 023402	Chiot Luigi
GIULIETA	SCAPINELLO	S. GIORGIO DI NOGARO 13/11/55	AA 023407	Scapinello Giulietta
ANDREA	MERVIC	MONFALCONE 5/1/75'	AA 020454	Mervic Andrea
NATAŠA	KOSMINA	TRIESTE 27/11/79	AA 028359	Kosmina Nataša
MIRNA	JURETIČ	NOVA GORICA 21/5/54'	AA 023624	Juretič Mirna
SERGIO	COLSA	TRIESTE 2/10/56'	AA 025790	Colsa Sergio
MARIA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 8/8/29'	AA 017143	Leghissa Maria

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ALDEVIS	TIBALDI	ROREPETTO OD 16/7/47'	AO 4014474	<i>[Signature]</i>
NATAŠA	DANEU	TRIESTE 16/4/46'	AJ 4179976	<i>[Signature]</i>
MARCO	LEGHISSA	MONFALCONE 4/6/66'	AA 053752	<i>[Signature]</i>
ANDREA	ANTONIC	MONFALCONE 23/8/71'	TS 5167934 D	<i>[Signature]</i>
GIOVANNI	ANTONIC	DUINO/AURISINA 10/1/37'	AA 035272	<i>[Signature]</i>
VANDA	PERIC	DUINO-AURISINA 18/6/51'	AA 035271	<i>[Signature]</i>
ANITA	KOCIANCEJ	TRIESTE 8/3/71'	AA 017287	<i>[Signature]</i>
KATJA	RAVBAR	TRIESTE 12/8/79'	AA 022859	<i>[Signature]</i>
CLAUDIO	LEGHISSA	TRIESTE 21/8/73'	AA 050957	<i>[Signature]</i>
LUCIANO	LEGHISSA	TRIESTE 30/4/50'	AM 5984402	<i>[Signature]</i>
BORIS	RAVBAR	SGONICO 25/7/50'	AT 5269688	<i>[Signature]</i>
BORIS	LEGISA	BELVEDO (70) 25/9/48'	AA 020508	<i>[Signature]</i>
ROBERTO	UMEK	TRIESTE 12/06/75	AA 053933	<i>[Signature]</i>
TATIANA	LEGHISSA	TRIESTE 11/06/75	AA 053848	<i>[Signature]</i>
Giovanni	Trampus	Duino - Nabisizza 14/11/1927	AA 050950	<i>[Signature]</i>
ZUZELK	ARIN	DUINO AURISINA 15.04.1936	AA 037928	<i>[Signature]</i>
ZUZEK	TERRY	DUINO-AURISINA 19.05.1990	AA 035238	<i>[Signature]</i>
ANTONIC	KATJA	TRIESTE 05.12.1964	AA 038144	<i>[Signature]</i>
CARZI	SERGIO	TRIESTE 7-10-1951	AA 028313	<i>[Signature]</i>
MICHELA	STEFANI	TRIESTE 22-07-1968	AY 666658	<i>[Signature]</i>
FRANCESCO	KRIVEC	TRIESTE 190957	AA 035044	<i>[Signature]</i>
Maria	Leghissa	DUINO-AURISINA 03/04/1937	AA 028591	<i>[Signature]</i>
ANTONELLA	GODELLI	DUINO-AURISINA (TS) 07.05.1964	AA 053924	<i>[Signature]</i>
DOMENICO	GHERLANI	SGONICO 04/03/1930	AA 077826	<i>[Signature]</i>

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	ropps
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
FABIO	GERCOLET	MONFALCONE 09/03/1960	AM 6268389	
VIVIANA	MARC	TRIESTE 31/3/1939	TS50027941 F	
KARIN	RADOVIČ	TRIESTE 21/11/89'	AA 034312	Sam Esboio
SUSANNA	LAURECICH	TRIESTE 20/10/60'	AA 025804	J. Lomercich
PAVEL	KRIZMAN	TRIESTE 22/3/76'	AA 029116	Paul Krizman
FEDERICO	BRESCIANI	TRIESTE 16/12/42'	AA 3247109	Brescia Federa
IDA	TRETSAK	TRIESTE 13/10 1935	AA 030256	Kristina Gde
EDVIN	FORCIC	COMENO 21/12/53	TS5123175B	
LUCA	NAZZI	UDINE 9/1/63'	AR 0369033	Luca Nazzi
FRANCO	REGENT	TRIESTE 24/5/56'	AA 020230	Franco Regent
DESENKA	SKRK (SKRERK)	DUINO-AURISINA 26/1/48'	AA 028503	Desenka Skrk
DRAGO	KOSUTA	TRIESTE 13/10/44'	AA 036811	Kristina Kosuta
PETER	SUHADOLC	TRIESTE 20/1/50'	TS5147438K	Peter Suhadolc
ALESSANDRA	GIORGESSI	UDINE 28/5/67'	AR 0368962	Alessandra Giorgessi
MILJA	KOSUTA	TRIESTE 23/6/78'	AA 028905	Milja Kosuta
PETRA	SEGINA	TRIESTE 11/12/81'	AA 026466	S.M.
IGOR	SEDMAN	TRIESTE 2/11/69'	AA 026675	
BRUNO	TOHASETIC	S. LEONARDO UD. 15/12/46'	AA 023634	Bruno Tohasetic
ANNA	D'ANGELO	PADOVA 16/5/72'	AR 4741263	Anna D'Angelo
MARGHERITA	BOTINO	VIMERCATE (MI) 7/7/75'	AO 4019635	Margherita Botino
MARTIN	TERCON	TRIESTE 18/7/73'	AA 025165	Martin Tercon
UGO	SIMCIC	DUINO-AURISINA 11/1/61'	AA 028704	Ugo Simcic
DAVID	KOSUTA	TRIESTE 18/10/54'	AM 5988310	David Kosuta
INGRID	LOZAR	TRIESTE 21/9/58'	TS5016966L	Ingrid Lozar

82

Družbena vprašanja

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

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izliti nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremljivost 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 incidenti (se non per le carni sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
GIUSEPPINA	TERČON	DUINO - AURISINA 20/2/37	AA 025929	Terčon Giuseppina
STANISLAVO	LECHISSA	DUINO - AURISINA 17/3/25	AA 027920	Lechi S
SUSANNA	CREVATO	TRIESTE 5/4/59	AA 016422	Crebato Susanna
ANNA	KOČEVAR	COMENO 29/7/44	AA 027861	Kočevar Anna
FRANCESCO	LECHISSA	DUINO - AURISINA 10/3/41	AA 022888	Lechi F

Družbena vprašanja

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

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izliti nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v 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 canine sotto il carso in un inciso) e le modalità di minimizzazione e controllo di effetti devastanti tipo incidente di Viareggio. In compenso poi si notano nel documento (p. 223) criticità specifiche date dall'esistenza in alcune delle zone di cantiere di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
DAVILE	SULIC	TRST 15/5/71	AA 017458	
DARIMA	ŠEMEC	PREŠNIK 12/1/43	AA 022796	
SILVIO	SULIC	GORICA 3/5/40	AA 023522	
SARAH	BEKOVICH	MONFALCONE 05/28/80	AO 4008037	
MOHAMED	DJENI	ALGERIA 9/9/71 TIARET - ALGERIA	AS 3856892	

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
GIOVANNI	PACOR	DOINO-AURISINA 28-07-1943	N° AAC 23449	<i>[Signature]</i>
DANJAN	PACOR	TRST 09/10/82	N° AA 035389	<i>[Signature]</i>
KRISTIAN	PACOR	TS 21/02/75	N° AA 020478	<i>[Signature]</i>
REBOLO	DALICO	6/3/49	N° AA 016833	<i>[Signature]</i>
ERIKA	PACOR	TRST 15/01/40	N° AA 025679	<i>[Signature]</i>
LEONANA	LOZEC	15.12.56	003544292	<i>[Signature]</i>
DAMIANA	SIMONAZZI	2/11/57	AS 0773952	<i>[Signature]</i>
RICCARDO	LACONARA	17/1/48	AS 0773917	<i>[Signature]</i>
BIGLIA	REBULA	1/11/52	A.F. 023448	<i>[Signature]</i>
IVAN	PERNARICH	28/06/68	N. AA 023344	<i>[Signature]</i>
BRIGIDA	ONE	29.01.1950	0052251414	<i>[Signature]</i>
DARIA	RENCELI	16.06.1970	AA 028489	<i>[Signature]</i>
ALFES	PACOR	31/8/1976	AA 035665	<i>[Signature]</i>
FABIANA	PERDOT	01/01/1984	AA 019278	<i>[Signature]</i>
WALTER	SKERK	DOINO-AURISINA 18.E. 1963	AA 017189	<i>[Signature]</i>
ROZIS	KRALJ	TRST - TRIESTE 16-1-1955	TS 2164945	<i>[Signature]</i>
DRAGO	REBULA	22-5-1959	AA 023553	<i>[Signature]</i>
ALBINO	ELARICI	01/03/1950	AA 038097	<i>[Signature]</i>
RINO	DESTRI	13-02-1967	AA 03305	<i>[Signature]</i>
Peter	Automic	21-09-1966	AA 025273	<i>[Signature]</i>
ANTONIA	ALBINI	27.02.1938	AA 025512	<i>[Signature]</i>
EDUARDO	KETERC	21-01-1960	AJ-7661717	<i>[Signature]</i>
CIRZIA	TIERPOLO	18-03-1962	AJ-7661718	<i>[Signature]</i>
SILVIA	Keterc	17-02-1992	E 244371	<i>[Signature]</i>

Družbena vprašanja

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

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izliti nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasn 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 Pietrarsa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
190	LEGHISSA	Lenon 13/1/41	A-A05 2602	
MARIA ADDALENA	PERTOT	TRIESTE 12/4/47	AA 028096	
DANVEL	DEVETAK	GORIZIA 11/2/80	AK 4 141278	
MARTA	LEGHISSA	TRIESTE 9/10/35	AA 037886	
FANIKA	DI LENARDO	NOVA GORICA 24/04/33	AA 035600	

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
LORENZO	SLAMA	TS 08.08.1978	CI.A07931977	
ANTONELLA	CURCI	TS 27/10/1979	CI.A07943210	
BARBARA	RIVA	TS 03/08/1967	CI.A07938601	
DINO	SURMAN	TS 18/06/1970	CI.A07937371	
ALBERTO	BOVIFACIO	AR 85 8/4/1962	CE.AR.4737460	
ALBA	FREGO	Moukha 12/04/41	CI.AN.4688566	
Nereo	DOMINI	" 03/03/40	CI.AN.4688577	
COBLADO	GRECO	TS 28/04/1972	CI.AA.01.9488	
ROBERTA	GRECO	TS 19/01/1977	CI.AA.01.9488	
BARBARA	BASSI	TS 27/12/1959	CI.26.10.22.44	
BORIS	Doubrov	Belarus 16/07/1973	B.117013221	
Irene	Doubrova	Belarus 21/06/1972	NP 268.5233	
Maria	Timchenko	Russia 04/07/1971	77YE149600	
Oleg	Timchenko	Russia 18/08/1969	50ET37369	
RIZERO	NERONI	SARANO 10/11/1965	PATENTE UD2086389	
LOHATA	CAMARDETTI	UD 23/02/67	CI.8531253	
ALESSANDRO	GUNI	TS 16-07-00	TS 23-09-68	
ALESSIA	LOSINA	TS 14-05-74	AH4951677	
GILBERTO	CAUAPUN	TS 11.04.1957	A.N.P.C.43820	
CHIARA	TREVIGIAN	TO 1907 1973	A.4.968010	
MONILLA	LALUITO	PA 25/2/69	PA 3557651	
FRANCESCA	DEI BOSTI	RE 27/12/68		
GRAZIA	De Rossi	PD 29.8.1947	C.I.D.N. AN.4688929	
SEFANO	Defilippi	TS 24/11/76	CI.053602	

1982

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
KETI	PUNTIN	GORIZIA 30/72	AA 526472	
KIM	VANIER	TRIESTE 4.8.74	AA 625622	
BRODO	IZOLICH	TRIESTE 29-1-44	703448234	
BISCI	ALBERTO	TRIESTE 26/8/6	AA 037888	
WANO	TEUFEL	TRIESTE 20/10/84	0371043AA	
FRANCA	STOK	TRIESTE 05/04/55	3870441 AA	
MIRCO	BEOLACQUA	TRIESTE 20/01/72	2435305 AA	
CRISTINA	MARSI	TRIESTE 3/2/72	2612518 AA	
Ubrine	Geuzo	Colfiorite 3.4.42	AJ 7691288	
SERGIO	COSSI	GORIZIA 14/05/1960	AS3865780	
KATJA	BRESCIANI	GORIZIA 02/01/1983	AA 040175	
MASSIMO	FRIGO	VALDAGNO 30/05/1981	AS6962655	
GIACOMO	BURMI	AURISTEA 23	AA 022972	
MEDICO	DE TUNICON	MILANO 4/1/1960	AT 642614	
STEFANO	TARON	TRADATE 18/8/62	AK 7021452	
MATILDA	CREM	AREAZIO 22/12	AA 3101402	
ANNA	FIORINO	Novafeltria 26/11/65	AS3858298	
MARISA	FAVARO	Bologna 16/9/44	AM 766163	
BIANCATTARIA	LAZZANA	TRIESTE 4/2/70	CI AA 035277	
ANNA MARIA	LAZZANA	UDINE 18/07/1964	CI AA 05342	
MICHELE	OBRISSA	GORIZIA 12/07/6	AA 040664	
ALEKSI	BUDIN	TRIESTE 28/11/85	AA 035023	
MARTIN	LOVAENIC	TRIESTE 31/5/93	AA 033831	
TOMAS	URICH	Non phone 25/02/69	A07965085	

52

Družbena vprašanja

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

Vplivi na vodovje

Na 218. strani piše, da edini morebitni vpliv na okolje so biološke tekočine (predpostavljamo, da gre za odpadne vode iz wc-jev), ki jih vlak spušča za sabo, saj za uničenje plevela na tirihi se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev 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 jasn 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 cantieri di falde acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
SLAVA	STARC	TRST, 24.7.1949	OSEBNA IZKAZNICA A A 047032	Slava Starc
JADRANKA	KRIŽMAN	TRST, 27.7.1979	OSEBNA IZKAZNICA AR 7430619	Jadranka Krizman
MATEJA	BOGATEC	TRST, 13.5.1982	OSEBNA IZKAZNICA AA 026411	Mateja Bogatec
ILJA	BUFON	TRST, 12.1.1989	OSEBNA IZKAZNICA AA 033917	Ilja Bufon
OLIVER	REGENT	TRST, 04.05.1988	OSEBNA IZKAZNICA AA 2502118	Oliver Regent

IME	PRIMÉK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
LIDIA	RUPEL	TS 4-04-1919	AA028950	Lidia Rupe
DUŠAN	KRIZMAN	PRETORIA 14.08.1947	OSEBNA IZKAZNICA AA 029077	Dušan Krizman
ALENKA	PETIROSSO	TS 24-04-1968	OSEBNA IZKAZNICA AN 4696506	Alenka Petiroso
VERONIKA	BOGATEC	TS 18-11-1957	AA024025	Veronika Bogatec
NORMA	TRETIJAK	TS 20-12-1952	OSEBNA IZKAZNICA AA 020262	Norma Tretjak
ANGELO	SPADONI	TS 17-04-1974	C.I. AA029870	Angelo Spadoni
ALENKA	ŠTOKA	TS 7.2.1981	OSEBNA IZKAZNICA AA 029181	Alenka Štoka
JASNA	KALC	TS 29.6.1982	AA 047200	Jasna Kalc
DEVAN	JABOPIČ	TS 20.07.1978	AA 029430	Devan Jabopič
MICHEL	GRBEC	TS 10.08.1975	PAT. TS5510500K	Michel Grbec
FEDERICA	WDEH	TS 16.10.1984	C.I. AS3858320	Federica Wdeh
SASA	ZUPPIN	TS 8.6.1975	PATENTE TS 5061316Z	Sasa Zuppin
SVAB	MARKO	TS 1.9.1963	AA021221	SVAB
DEAN	CERNE	TS 28.07.1975	AA030654	Dean Cerne
EDVIN	ŠTOKA	TS 20.02.1986	AA 028962	Edvin Štoka
SERGIO	SPADONIA	Bo 14-12-1948	AO 79.492.52	Sergio Spadonia
ROSANNA	DANIELI	TE 18-02-1947	AN 4693132	Rosanna Danieli
DIEGO	DONIELI	TS 02/04/1976	AK07062906	Diego Donieli
ROSSANA	BECCARI	TS 21.04.1961	AN 5977936	Rossana Beccari
ROBERTO	SOAVE	TS 23.12.1964	AO 7939612	Roberto Soave
MARCO	DELIŠIČ	TS 08/05/1976	AN 4697281	Marco Delišič
FAUSTA	SISTI	TS 25/06/1957	AY 4659703	Fausta Sisti
MASSIMO	KRASNA	TS 22/04/1971	D478968	Massimo Krasná
DAVID	BOGATEC	TS 25/09/1978	YA 2136966	David Bogatec

