



Trst-Trieste, 19 agosto 2012

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
Pristojna Služba za ocene vplivov na okolje
RIM
in
Dežela Furlanija Julijska krajina
Pristojna Služba za ocene vplivov na okolje
Trst



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

E.prot DVA – 2012 – 0020159 del 22/08/2012



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 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 prevažna 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 prevažna po železnici. Iz tega izhaja, da konkurenčnost lahko dosežemo le z 12-13 % tovrnega prometa, pri čemer bi lahko uvedba manjših ukrepov, kar zadeva cestninske stroške, lahko zadoščala za znatno zmanjšanje cestnega prometa.

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 migrantne 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 prevažna na razdalji do 200 km.

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

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

Predvidena možnost izboljšave cestnega upravljanja skratka NE OBSTAJA.

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

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

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

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

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

Analisi del documento sottoposto a valutazione

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

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

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

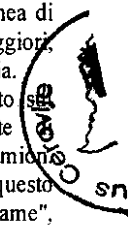
SUL PIANO DELLA UTILITA' DAL PUNTO DI VISTA TRASPORTISTICO

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

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



POTNIŠKI PROMET

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

PRENASIČENOST OBSTOJEČIH PROG

Tudi izjava na 42. strani, po kateri bi lahko obstoječe proge rahlo izboljšali z manjšimi posodobitvenimi ukrepi, je povsem vprašljiva in ne zagotavlja podpore projektu, saj nikjer ni 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 vrtni 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 spolkost 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 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 risoltrice 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 fliisch.

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

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

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

Zona veneta delle bonifiche.

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

Inquinamento atmosferico.

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

Družbena vprašanja

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

Vplivi na vodovje

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

Vplivi na obstoječe strukture

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

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

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

Sul piano sociale

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

Sull'interferenza con le acque.

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

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
.....
.....
.....
.....
.....

CELOVITE SR

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 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 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 corso 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 Pietrassa, 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
VLADIMIRO	MERVIC	TRIESTE-23/03/1956	AA 026104 ^{C.D.13.}	
ROBERTO	PEZZICARI	TRIESTE 21/02/1956	AA 023614 ^{C.D.13.}	
BOBIS	MERVI	DUVINO 01/05/1954	AN 4211484 ^{C.D.13.}	
FABIO	BROCCARDI	MONTALDO DUINO 12/05/1975		
TOROSINI	ANNA	DUINO 27/08/1924	AA 025360 ^{C.D.13.}	

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
ELZIO	ARCESE	VEJANO 05/02/1937	TS 20396762 ^{P.G.}	<i>Arcele Elzio</i>
FERRUCIO	MILIUSSI	04/12/1930 ^{NOVO}	TS 51692813 ^{P.G.}	<i>Ferruccio Miliussi</i>
ADRIANO	BRVIN	08/08/1938	AA 053706 ^{C.I.D.}	<i>Adriano Brvin</i>
VALERIA	COREN	17/08/1929	AA 019321 ^{C.I.D.}	<i>Coren Valeria</i>
TATIANA	MERVI	06/11/1962 ^{NOVO}	AA 017420 ^{C.I.D.}	<i>Mervi Tatiana</i>
BEAN	BOGATOC	12/03/1967 (TS)	AA 035650 ^{C.I.D.}	<i>Bojate R</i>
MICHELE	MORO	(TS) 28/12/1964	TS 2165624 M ^{P.C.}	<i>Michele Moro</i>
NADIA	ZOLI	(TS) 11/03/1967	TS 5131765 F ^{P.G.}	<i>Nadia Zoli</i>
KRISTINA	FERUGA	TS 19/06/1980	1739660AA ^{C.I.D.}	<i>Kristina Feruga</i>
ENRICO	CANALAZ	MONFALCONE (GO) 06/10/1968	AR 2583445 ^{C.I.D.}	<i>Enrico Canalaz</i>
Harub	PRIMOSIG	Tamiruz (B) 27.5.38	AR 7822597 ^{C.I.D.}	<i>Harub Primosig</i>
ALFREDO	BIGNOLINI	NOVO 07/10/1948	AN 4688777 ^{C.I.D.}	<i>Alfredo Bignolini</i>
FRANCESCA	CATERINA	COPATO 12/01/1951	TS 2068491 K ^{P.G.}	<i>Caterina Francesca</i>
ADRIANA	MERVIC	(TS) 13/03/1957	AA 027879 ^{C.I.D.}	<i>Adriana Mervic</i>
SERFIO	VIEZZON	NOVO 01/10/1954	AA 025862 ^{C.I.D.}	<i>Serfio Viezzon</i>
MAURIZIO	CANALAZ	ZELGO AUVELAIS 01/05/1959	AO 1873320 ^{C.I.D.}	<i>Maurizio Canalaz</i>
LINO	MILANI	OMAGO SELVORE 29/02/1952	2623085AA ^{C.I.D.}	<i>Lino Milani</i>
NADA	CANALAZ	BELGO AUVELAIS 29/12/1955	3443731AA ^{C.I.D.}	<i>Nada Canalaz</i>
WALTER	SVETINA	TRIESTE 22/08/1962	AO 4012382 ^{C.I.D.}	<i>Walter Svetina</i>
LUCIANA	ACERBI	TRIESTE 17/07/1960 ^{P.G.}	TS 5020250 P ^{P.G.}	<i>Luciana Acerbi</i>

289
snr

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
MONIKA	TOMASINI	DOINO 13/05/1947	AA 023751 ^{C.10}	
CLAUDIA	MINIUSI	^{TS} DOINO 28.6.63	AA 047301 ^{C.10}	
GIOVANNA	SEGALLA	TS - 8-3-46	AA 020601 ^{C.10}	
ROSANNA	PEZZIGAR#	17/08/39 DOINO	AA 023067 ^{C.10}	
STEFANO	SACCHER	TS 01/11/1962	AA 035247 ^{C.10}	
GIORGIO	JURISSEVICH	TS 12/02/1953	AA 034891 ^{C.10}	
CRISTIANO	CHENDA	MONFALCONE 29/04/1969	TS 5101363M ^{P.G.}	
ELIO	ZOLI	TRIESTE 11/07/1933	TS 518588D ^{P.G.}	
CAROLINA	PEZZICARI	TRIESTE 02/06/91	AM 5982238 ^{C.10}	
ALESSANDRO	KOBAL	GORIZIA 06/03/1965	AA 034404 ^{C.10}	
RINO	VARISCO	DOINO 26/02/1943	3463/3464 ^{P.N.}	
BRUNO	LEGHISSA	DOINO 18/07/1954	TS 5102292 Y ^{P.G.}	
SIMONE	NAPOLITANO	TRIESTE 27/05/1975	TS 5127802 P ^{P.G.}	
LUIGI	Verpilio	Volino 21-5-1938	AA 019590 ^{C.10}	
LEGHISSA	Bernardino	Duino 19-12-39	AA 019589 ^{C.10}	
LUCIANO	MERVIC	PIEVESINO 29/06/44	AA 035709 ^{C.10}	
MATIJA	PSHOR	GORIZIA 23/10/1992	AA 028416 ^{C.10}	
DAVIDE	MINIUSI	TRIESTE 05/10/1990	AA 050917 ^{C.10}	
STEFANO	CHIPPANI	TRIESTE 30/10/1962	AA 02272 ^{C.10}	
GIORGIO	MUESAN	TRIESTE 24/10/1962	JA 811916221 ^{P.G.}	
GIOVANNI	GRUDEN	TRIESTE 09/03/1959	AA 050627 ^{C.10}	
LUCA	BROCCARDO	MONFALCONE 15/04/1972	AA 050639 ^{C.10}	
SILVANA MARIA	FESTA	MILANO 19/11/1948	AR 8375070 ^{C.10}	
RENATA	FESTA	MILANO 20/02/1949	AQ 7615040 ^{C.10}	



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

Vplivi na obstoječe strukture

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

Tu ne govorimo o premiku trase kmetijske ceste, temveč o premiku avtocestne trase, na kateri se trenutno gradi tretji 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 Pietrassa, 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
PAOLO	SARDOČ	TRIESTE 15-01-1965	C.I. AA022882	
TANJA	LEGHISSA	TRIESTE 07-05-1974	C.I. AA 022827	
MARCO	SARDOČ	TOLMEZZO 26-2-70	C.I. AA022994	
GIULIANO	SARDOČ	AURISINA 28-12-1936	C.I. AA022964	
IRMA	LEGHISSA	AURISINA 20-12-1957	C.I. AA034334	

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
ALBERTO	TURLAN	DUINO AURIZIANT ^{14/5/41}	C.I. AT5268884	
LARA	PERIC	GORICA (GORICA) 23/11/1972	C.I. AA 028763	
MIJA	TERCON	TRST 16/10/1963	C.I. AA 098201	
MARIA	STOPPER	TRST 09/09/1969	C.I. AA 019727	
WISLA	FRAACINOTTO	28/11/52 (TRISTE) VISOONIANO	C.I. AA 050768	
LAJA	TERCON	DEVIN NABRESINA ^{24/6/68}	C.I. AA 023438	
FRANCO	CANCELLI	VICENZA 20/2/66	C.I. AA 038238	
LORENZO	GORIAN	SESTIA 01/11/1943	C.I. AA 050631	
Paola	Antonio	TRST 08/10/1962	C.I. AA 019102	
MARIWA	ZERIALI	TRST 11/10/1943	C.I. AA 019103	
GIULIO	TERCON	MARINHE 42 - DEVIN-NABRESINA		
ROBERTO	CRISI	V. CARANTO V. 12 TRISTE	AA 0102771	
MARINA	LIPER	TRISTE MARANJAN 08	AA 04687442	
SOUVA	ANTONI	3/01/60 MARLANOCHESE	C.I. AA 026041	
STEFANO	SACHER	1/11/62 TRST	C.I. AA 035257	
FLAVIO PIOTR	CAPUZZO	22/7/60 MILANO	C.I. AA 04659192	
KARIN	CRISANZI	TRST, 24/05/1982	AA 029325	
Marija	Lisjak	Lipenbenec 20.09.40	AA 023507	
Jelena IENA	TERCON	MARINHE 42 - DUINO-ARZIGNANO		

1/1e



1882

FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
PAOLA	SCAREL	TRIESTE, 4-2-78	AT6218015	<i>[Handwritten Signature]</i>
Alessandra	NEDIC	SISTIANA 3/7/12	AN 938665	<i>[Handwritten Signature]</i>
Corrado	FUCCI	TRIESTE 4/6/69	AN 973537	<i>[Handwritten Signature]</i>
ALESSANDRO	VISINTIN	SMART MART. 10-06-52	X	<i>[Handwritten Signature]</i>
UREDANA	MAZZONI	TRIESTE 11/08/60	TS 50105180	<i>[Handwritten Signature]</i>
DAVID	PERINICA	TRIESTE 29/1/57	TS 50058481	<i>[Handwritten Signature]</i>
MARICA	TERCON	SL. VIA 2.12.31	N.A.A.020518	<i>[Handwritten Signature]</i>
ALESSANDRO	CALVINI	CURTZELAZ 11/11/79	AS 38510251	<i>[Handwritten Signature]</i>
VLADIMIR	VREMEC	Cettigne 28/11/1977	AA 030414	<i>[Handwritten Signature]</i>
SOLIDEA	SACI	MALCUNA 48	GO 50024360	<i>[Handwritten Signature]</i>
ADRIANO	MADALEN	SISTIANA 11/8	AA 016433	<i>[Handwritten Signature]</i>
GIOSO	EMBRINI	TRIESTE	AI 7571543	<i>[Handwritten Signature]</i>
ALBERTO	WAGNER ALESSI	NERVESA (TV)	AT 38 45766	<i>[Handwritten Signature]</i>
ROBERTO	VECCHI	03. 8. 3. 1953	AA 2623336	<i>[Handwritten Signature]</i>
MARIAGRAZIA	BREGANT	TRIESTE 04.10.1953	3370717 AA	<i>[Handwritten Signature]</i>
ELENA	BEREBIRZA	TRIESTE 29/10/74	AS 5756278	<i>[Handwritten Signature]</i>
GIOVANNI	TONIN	LOSCANA 25/6/80	AI AR 4258182	<i>[Handwritten Signature]</i>

