

Trst-Trieste, 19 avgusta 2012

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
e 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: Priporabe 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-Triestna na 4 ločene načrte. Družba Italfer 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 sprememb 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 odštetiti slabe 4 ure, medtem ko čas za natovarjanje in raztovarjanje blaga na vlak krepko presega zgoraj omenjene hitrosti. Velja spomniti, da skoraj polovico preostalih 25 % tovora se že danes prevaža po železnici. Iz tega izhaja, da konkurenčnost lahko dosežemo le z 12-13 % tovornega prometa, pri čemer bi lahko uvedba manjših ukrepov, kar zadeva cestinske stroške, lahko zadoščala za znatno zmanjšanje cestnega prometa.



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

E.prol DVA - 2012 - 0000450 dal 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. Italfer 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 voznegra 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, pripomemb 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 Općinah bo služila kot povezovalna postaja mednarodne proge, vendar trenutno potekajo dela za odstranitev postaje in tirov po programih za dejelo FJK. To velja tudi za suho pristanišče v Cervignanu, ki je bilo določeno za skladisčno postajo blaga na baltsko-jadranskem koridorju, na katerem se sicer trenutno izvajajo dela za njegovo odstranitev.

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

Analiza dokumenta predmeta ocene vplivov na okolje

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

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

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

KORISTNOST IZ TRANSPORTNEGA VIDIKA

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

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

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

Predvidena možnost izboljšave cestnega upravljanja skratka NE OBSTAJA.

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

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

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

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

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

Analisi del documento sottoposto a valutazione

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

Quanto richiesto dal Ministero non sembra poter essere assolto da un testo di meno di 300 pagine che dovrebbe indicare le soluzioni da adottare, per i proponenti, per eliminare, o quanto meno 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, podobno katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

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

Vplivi na obstoječe strukture

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

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

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

Sul piano sociale

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

Sull'interferenza con le acque.

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

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Lago e data di nascita	Numero del documento	Firma
Robert	Golubec	Trieste 08/06/58	CP/AR/17/19790	
RITA	BALVIN	SACILE (PN) 09-11-62	C.D AA/02.8265	
MASSIMO	DEULACQUA	TRIESTE 16-11-1962	AA/050994	
BARBARA	FLRCAU	TRIESTE 19-03-1963	C.I. TS N.A.Y.GE.GLd	
MARIA	DAVIDE	UKASFO (Z) 23-08-1985	C.I. PD N.A.S.56.11.C.L	

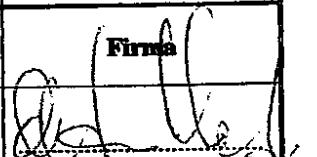
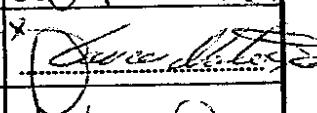
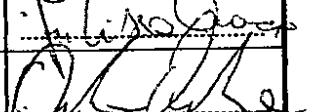
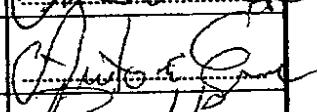
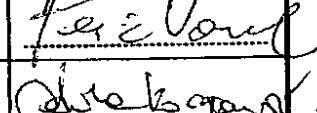
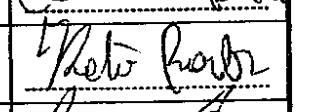
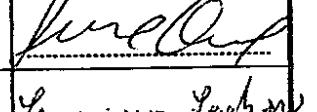
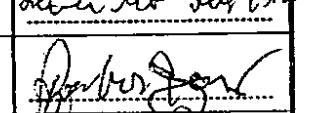
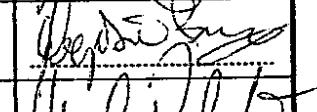
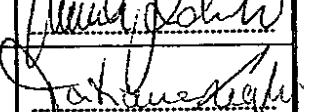
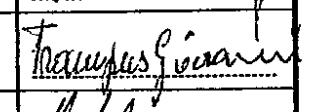
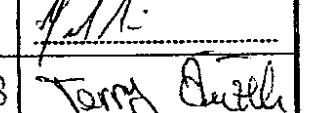
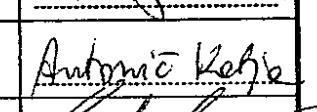
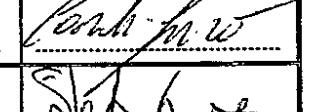
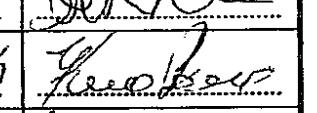
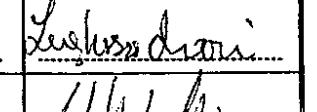
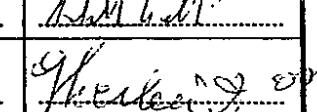
IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
NEREO	VERMIGLIO	GORIZIA 22/6/35'	GOSO10184DS	Alester
MIRELLA	MULUSSI	MONTALCONE 20/11/39'	GO SO 33549 X	Mirella
MATEJ	PERIC	MONTALCONE 2/1/85'	AA 035130	
NADIA	BIZJAK	TRIESTE 24/9/62'	AA 020727	Nadia
ALBINA	SEMOLI	DUINO-AURISINA 1/3/36'	AA 028368	Albina
ANNA	PURIC	MONRUPINO 26/2/63'	AA 020327	Anna
ANAMARIA	ANTONIĆ	TRIESTE 14/5/77'	AA 028827	Anamaria
ANDREA	ŠTOKA	TRIESTE 5/6/77'	AA 2425671	Andrea
VALTER	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 30/6/63	AA 053923	Valter
Sonja	Pirš	SEONIK 26/08/1946	AA 096079	Sonja Pirš
MILENA	EMIL	TRIESTE 17/8/55'	AM 59.81.523	Milena
Giorgio	TEGACCI	TRIESTE 5/3/56'	IS 5167156 J	Giorgio Tegacci



IME	PŘIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
MATÍJA	COLIŠA	TRIESTE 12/5/93	AA035660	Matíja Coliša
CHRISTIAN	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 5/8/33'	AA 023232	Christian Leghissa
ERMITA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 15/11/36'	AA 023231	Ermita Leghissa
DANILO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 27/1/48'	AA 037933	Danilo Leghissa
ALICE	VISINTIN	TRIESTE, 27/01/1984	AA 017087	Alice Visintin
DRAGA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 24/11/43'	AA 053625	Draga Leghissa
MARTJAN	PERIC	TRIESTE, 8/3/69'	AA 022887	Martjan Peric
KATJA	SARDI	TRIESTE 26/6/76'	AA 026239	Katja Sardi
LUCIANA	REONIA	DUINO-AURISINA 5/3/43'	AA 023268	Luciana Reonia
GIOGLANDO	GARROVEC	DUINO-AURISINA 12/4/37'	AA 023145	Giolando Garrovec
PARRAVÀ	GARROVEC	MONTALCONE 22/8/75'	D 610737	Parrava Garrovec
MARTINA	CLARIĆ	TRIESTE 24/8/86'	AA 050504	Martina Clarić
MATEJA	CLARIĆ	TRIESTE 25/9/89'	AA 020525	Mateja Clarić
WILMA	COLIŠA	TRIESTE 15/6/64	AA 025432	Wilma Coliša
DARIO	LEGHISSA	TRIESTE 17/9/64'	4158737	Dario Leghissa
PATRICK	KOCJANCIC	TRIESTE 5/6/83	AA 035592	Patrick Kocjančič
MARIANA	GOLEMAL	TRIESTE 25/5/72'	AA 028447	Mariana Golemal
LUCIANO	GETGALET	GORI 218 13/11/1972	AJ 4158767	Luciano Getgallet
KATJA	LEGIŠA	TRIESTE 28/4/1981	AA 050638	Katja Legiša
ALESSANDRO	ANTONIĆ	TRIESTE 11/5/68'	AA 038212	Alessandro Antonić
TANIA	ANTONINI	GORI 21A 29/7/76'	AA 038211	Tanja Antonini
YASNA	LEGIŠA	TRIESTE 13/12/81'	AA 041476	Yasna Legiša
ENRICO	LEGHISSA	TRIESTE 07/05/93	AA 035380	Enrico Leghissa
ADRIANO	LEGHISSA	TRIESTE 41/3/56'	AA 019608	Adriano Leghissa
Bruna	ANTONIĆ	DUINO-AURISINA 9/10/41'	AA 035544	Bruna Antonić

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
ZAIRE	LEVIČA	TRIESTE 9-11-81'	AA 041261	Leviča
BOŽidar PERLIC		DOLINA A. 21-1-52	AA 080331	Božidar
CURICI	LIDIA	DUINO-AURISINA 24/1/49	AA 023183	Lidia Curici
ANNA	TEOČON	DUINO-AU. 10/10/39'	AA 019518	Teočon Anna
MARIJA PAVLOVIĆ	GARDEN	DUINO-AURISINA 12/8/60	AA 020452	Garden Marija
SONJA	VERC	TRIESTE, 24/7/65'	AA 028673	Verc Sonja
RADIWOJ	LEGHISSA	DUINO-AU. 21/12/62'	AA 037905	Leghissa Radiwoj
CRISTIAN	LEGHISSA	TRIESTE 21/8/93'	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	GRILANG	TRIESTE 15/3/69	AA 028712	Grilang Marino
NATAŠA	KAZHANAC	TRIESTE 21/9/74	AA 038255	Kazhanac Nataša
TATJANA	PIPAK	TRIESTE 28/7/70'	AA 028454	Pipak Tatjana
Bruno	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 1/11/61'	AA 035039	Leghissa Bruno
MANUEL	LEGHISSA	TRIESTE 1/8/90	AA 034932	Leghissa Manuel
WESZLA	RUSZENIK	WYSOKIE MAZOWIECKIE 17/3/63	AO 7933030	Ruszénik Wiesława
MARIO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 5/2/50	AA 023377	Leghissa Mario
Luigi	CHIOT	CANNOBIO 4/3/52'	AA 023402	Chiot Luigi
GIULIANA	SCAPINELLO	S. GIORGIO DI NOVARA 13/11/55	AA 023407	Scapinello Giuliana
ANDREA	MERVIC	MONTFALCONE 5/11/75'	AA 020454	Mervic Andrea
NATAŠA	KOSMINA	TRIESTE 27/11/79	AA 028359	Kosmina Nataša
MIRNA	JURETIĆ	NOVA GORICA 21/5/54'	AA 023624	Juretić Mirna
SERGIO	COLSA	TRIESTE 2/10/56'	AA 025790	Colsa Sergio
MARIA	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 8/8/23'	AA 017143	Leghissa Maria

IME	PRIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Lokalce e data di nascita	Numero del documento	Firma
AUDEVIS	TIBALDI	POZPETTO OD 16/7/47'	AO 4014174	
NATASA	DANEU	TRIESTE 16/4/46'	AJ 4179976	
MARCO	LEGHISSA	MONTFALCONE 4/6/66'	AA 053752	
ANDREA	ANTONIC	MONTFALCONE 28/8/71'	TS 5167934 D	
GIOVANNI	ANTONIC	DUINO/AURISINA 10/1/37'	AA 035272	
VANDA	PERIC	DUINO-AURISINA 18/6/51'	AA 035271	
ANITA	KOLCIANIC	TRIESTE 6/3/71'	AA 017287	
KATJA	RAVBAR	TRIESTE 12/8/79'	AA 022859	
CLAUDIO	LEGHISSA	TRIESTE 21/8/73'	AA 050957	
LUCIANO	LEGHISSA	TRIESTE 20/4/50'	AM 5984402	
BORIS	RAVBAR	SGONICO 23/7/50'	AT 5269688	
BORIS	LEGISA	BELGRAD (70) 25/9/48'	AA 020508	
ROBERTO	UMEK	TRIESTE 12/06/75	AA 053933	
TATIANA	LEGHISSA	TRIESTE 11/06/75	AA 053848	
Giovanni	Trampel	Duino - Nabrežina 14/11/1977	AA 050950	
ZVIZEK	ARIN	DUINO AURISINA 18.04.1986	AA 037928	
ZVIZEK	TERRY	DUINO-AURISINA 19.05.1990	AA 035238	
ANTONIC	KATJA	TRIESTE 05.12.1964	AA 038144	
882	SERGIO	TRIESTE 4-10-1951	AA 028313	
MICHELA	STEFANI	TRIESTE 22-07-1968	AY 4661658	
FRANCESCO	TERRYEC	TRIESTE 130957	AA 035076	
Maria	Leghissa	DUINO-AURISINA 03/04/1937	AA 098591	
ANTONELLA	GODELLI	DUINO-AURISINA (TS) 02.05.1966	AA 053926	
DOMENICO	GHERLANI	SGONICO 04/09/1930	AA 077826	

IME	PRIMÉK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Priimek
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
FABIO	GERSOLET	MONTFALCONE 09/03/1960	AM 6268389	<i>Fabio Gersolet</i>
VIVIANA	MARC	TRIESTE 31/3/1939	TS50017941 F	<i>Viviana Marc</i>
KARIN	RADOVIĆ	TRIESTE 21/1/1989	AA 034312	<i>Karin Radović</i>
SUSANNA	LAURECICH	TRIESTE 20/10/60	AA025804	<i>Susanna Laurecich</i>
PAVEL	KRIZMAN	TRIESTE 22/3/76	AA029116	<i>Pavel Krizman</i>
FEDERICO	BRESCIANI	TRIESTE 16/12/42	AA 3247409	<i>Federico Bresciani</i>
IDA	TRETSAK	TRIESTE 13/10/1935	AA 030256	<i>Ida Tretjak</i>
EDVIN	FORCIC	GOSTONE 21/12/53	TS5123175B	<i>Edvin Forcic</i>
LUCA	NAZI	UDINE 9/11/63	AR0369033	<i>Luca Nasti</i>
FRANCO	REGENT	TRIESTE 24/5/56	AA 020230	<i>Franco Regent</i>
DECENKA	SKRK (SKERK)	DUINO-AURISINA 26/1/48	AA028503	<i>Decenka Skrk</i>
DRAGO	KOČUTA	TRIESTE 13/10/44	AA 036811	<i>Drago Kocuta</i>
PETER	SUHADOLC	TRIESTE 20/1/50	TS5147438K	<i>Peter Suhadolc</i>
ALESSANDRA	GIORGESKI	UDINE 28/5/67	AR0368962	<i>Alessandra Giorgeski</i>
MITJA	KOSUTA	TRIESTE 23/6/78	AA028905	<i>Mitja Kosuta</i>
PETRA	SEGINA	TRIESTE 11/12/81	AA 026466	<i>Petra Segina</i>
IGOR	SEDMÁK	TRIESTE 21/11/69	AA 026675	<i>Igor Sedmak</i>
BRUNO	TOMASETI	S. LEONARDO UD. 15/12/46	AA 023634	<i>Bruno Tomasetti</i>
ANNA	D'ANGELO	PADOVA 16/5/72	AR 4741263	<i>Anne D'Angelo</i>
MARGHERITA	BOTTINO	VIMERCIATE (MI) 7/7/75	AO 4019635	<i>Margherita Bottino</i>
MARTIN	TERZON	TRIESTE 18/7/73	AA 025165	<i>Martin Terzon</i>
UGO	SIMCIC	DUINO-AURISINA 11/1/61	AA 028704	<i>Ugo Simcic</i>
DARIO	KOČUTA	TRIESTE 18/10/59	AM 5988310	<i>Dario Kocuta</i>
INGRID	LOZAR	TRIESTE 21/9/58	TS5011966L	<i>Ingrid Lozar</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, podobno katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehramberic 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 tarih 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 močvirnast območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

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

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

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

Sul piano sociale

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

Sull'interferenza con le acque.

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

Interferenza con le opere esistenti

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

A parte il fatto che non si indica di spostare una strada 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	Lnago e data di nascita	Numero del documento	Firma
GIUSEPINA	TERČON	DUINO-AURISINA 20/2/37'	AA 025929	Francesca Giuseppina
STANISAO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 17/3/25	AA 027920	Leghissa
SUSANNA	CREVATO	TRIESTE 5/4/54'	AA 016422	Reabsh
ANNA	KOČEVAR	GOHENZ 29/7/44'	AA 027861	Francesca Kočevardna
FRANCESCO	LEGHISSA	DUINO-AURISINA 10/3/41'	AA 022888	Leghissa

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 moral spodbujati k nasprotovanju načrta, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podobno katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato neprecenljivo obnovljeno in obnovljajočo vrednost (zaradi svoje neizčrpnosti).

Vplivi na vodovje

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

Vplivi na obstoječe strukture

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

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

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

Sul piano sociale

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

Sull'interferenza con le acque.

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

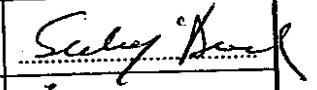
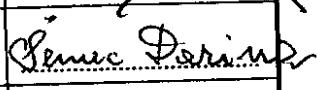
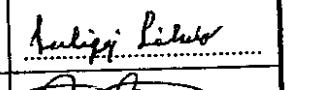
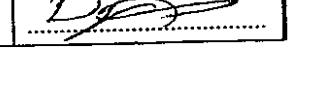
Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
DAVID	SULIGOJ	TRST 15/5/71	AA 017458	
DARINA	ŠIBMEC	IREBIVIK 12/1/43	AA 022796	
SILVIO	SULIGOJ	GORICA 3/15/40	AA 023522	
SARAH	BEKOVICH	MONTAGNE 05/08/80	AO 4008037	
MOHAMED	DIERBI	ALGERIA 9/9/77	AS 3856892	

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
GIOVANNI	PACOR	DCIN C AURISINA 28-07-1943	N° AAC 23449	Giovanni Pacor
DANJAN	PACR	TRST 09/10/82	N° AAC 35349	Danjan Pacr
KRISTJAN	PACR	TS 2.1.02/75	N° AAC 02047	Kristjan Pacr
REBELA	DALEK	6/3/48	N° AAC 016833	Rebelo Dalek
ERIKA	ZACT	TRST 10/07/46	N° AAC 06679	Erika Zact
LUCJANA	LOZEX	15.12.56	003549292	Lucjana Lozex
DAMIAN	SIMONETTI	21.11.57	AS 0223952	Damian Simonetti
REIZARNO	LACAKA	17/11/48	AS 0443814	Reizarno Lacaka
Bogita	REBOLTA	11.11.52	A.A. 033448	Bogita Rebolta
IVAN	PERNAZZI	28/06/68	NAA 023344	Ivan Pernazzi
BLAŽIČ	ALONCI	28.01.1950	005225181M	Blažič Alonci
DARIA	LENCEV	16.06.1970	AA 028489	Darja Lenčev
ALLES	PACOR	31/8/1976	AA 035665	V. Alles
TARANA	PERROT	01.01.1984	AA 019278	Tarana Perrot
WALTER	SKERK	DUINO-AURISINA 15.8.1963	AA 017189	Walter Skerk
ROZIS	KRALJ	TRST - TRIESTE 16-1-1955	TS 2161045	Rozis Kralj
DRAGO	KOMINA	22-5-1959	AA 023553	Drago Komina
ALBINO	ZARIC	01/03/1950	AA 038097	Albino Zaric
RING	DESTRI	13-02-1967	A-A 03305	Ring Destri
RETOR	FUTOMICO	24.09.46	A.A. 025273	Retor Futomico
ANTONIO	GBINI	27.02.1938	A.A. 025512	Antonio Gbini
EDDARDO	HETERC	21-01-1960	A.J.-766171	Eddardo Heterc
CINDRA	TIPOLO	18-03-1962	A.J.-766171	Cindra Tipolo
SILVIA	HETERC	14-02-1992	E 244371	Silvia Heterc

Družbena vprašanja

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

Vpliv 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 tarih 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 znajšanje 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 ...

Vpliv na obstoječe strukture

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

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

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

Sul piano sociale

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

Sull'interferenza con le acque.

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

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

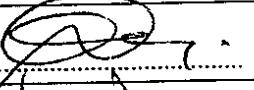
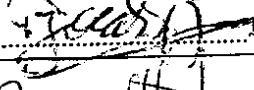
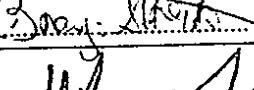
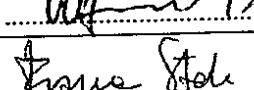
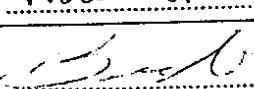
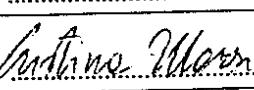
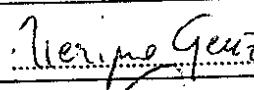
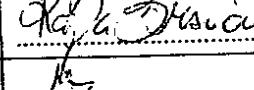
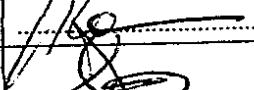
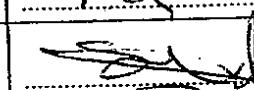
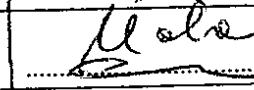
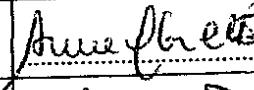
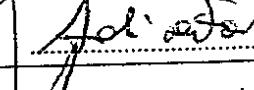
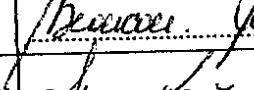
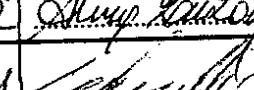
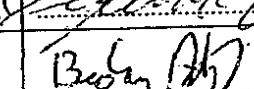
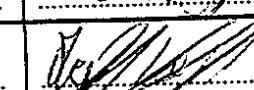
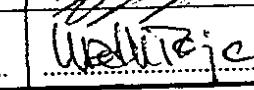
Considerato quanto sopra i sottoscritti cittadini esprimono la propria ferma opposizione al progetto preliminare di cui all'oggetto.

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
IGOR	LEGHISSA	Ljubljana 13/7/41	A-A05 0607	Igor Leghisza
MARIA NADDALENS DARIA NADDALENS	PERTOT	TRIESTE 12/4/42	AA 0X8046	Maria Pertot
DANUEL	DEVETAK	GOREZNA 11/2/80	AK 9 151278	Leonel Devetak
DARITA	LEGHISSA	TRIESTE 9/10/35	AA 037886	Leghisza Darita
PANIKA	DI LENARDI	NOVA GORICA 24/07/83	AA 035600	Giovanni Di Lenardi

SEZNAM PODPISNIKOV

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
LORENZO	SLAMA	TS 03.08.1973	C.I.AO7931977	
ANTONELLA	CURCI	TS 27.10.1979	C.I.AO7943210	
BARBANA	RIVA	TS 03.08.1867	C.I.AO73P621	
DINO	SURMAN	TS 19.06.1920	C.I.AD5P77371	
ALBERICO	BONIFACIO	AR 25 8/6/1962	CLEAR 4737469	
ALBA	FLEGU	Montana 13/04/41	C.I.AN4688546	
Nereo	DEMINI	u 03/03/40	C.I.AN4688547	
GABRIELE	GABRIELE	TS 28/04/1972	C.I.AAO18488	
ROBERTA	GHECO	TS 19/01/1977	C.I.AAO18689	
BARBARA	BASSI	TS 27/12/1959	C.I.Z610234414	
BORIS	Doubrov	BELARUS 16/03/1973	B.17013221	
Irene	Doubrova	Belarus 21/06/1972 NP 2685233		
Maria	Timchenko	Russia 04/07/1971 77 YE 149600		
Oleg	Timchenko	Russia 18/08/1959 50 ET 37369		
RITZER	NERONI	SACZANO 10/11/1865 PATENTE UD208638K		
SOMMA	CAMISETTI	UD 23/02/67	C.I.8531253	
ALESSANDRA	GINI	TS 16.07.00	TS 23-05-68	
FRANCESCA	LUSINA	TS 15-05-74	AH 4951677	
GILBERTO	CAGLARIN	TS 11.04.1951 ANPLU 3820		
CHIARA	TRIVISONI	TO 19.07.1973 A H 4968010		
MONICA	LALVITTO	PR 25/2/69 PR 3557651		
FRANCESCA	DEL ROSSI	RE 22/12/68		
GRAZIA	DEL ROSSI	PD 29.8.1947 C.I.D.N. 444688929		
SOFIANA	DET. LIPPI	TS 24.11.76 C.I.053602		

IME	PRIJEMEK*	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
KETTI	PUNTIN	GORIZIA 3.5.72	AA 526472	
KIM	VANIER	TRIESTE 4.8.74	AA 625622	
BRIJU	BOVENSCH	TRIESTE 29.1.74	701469234	
BISCI	ALBERTO	TRIESTE 26.6.66	AA 037883	
MARIO	TEZZONI	TRIESTE 24.10.54	03104544	
FRANCIA	SICK	TRIESTE 05.04.55	3370441 AA	
MARCO	BERLIAQUA	TRIESTE 26.04.72	2435305 AA	
CRISTINA	MARSI	TRIESTE 3.2.72	2612513 AA	
MIRNA	GENZI	GOZO 3.4.42	AJ 7691288	
SERGIO	CLOSS	GORIZIA 16.05.1960	AS 3865780	
KATJA	BRESCIANI	GORIZIA 02.01.1983	AA 060175	
MASSIMO	FREGO	VALDAGNO 30.05.1981	AS 6962655	
GIANFRANCO	BURMI	AURISI 23	AA 022972	
INTERNO	DEFUNEGON	MILANO 4.1.1960	AT 6424614	
STEFANO	TARION	TRADATE 18.8.62	AK 9021452	
MATILDA	CREMI	AREAOF 22.12.56	31.01.602	
ANNA	FIORETTI	Roma 26.11.65	AS 3858298	
MARIASSA	FAVARO	Bologna 16.1.2001	AM 7666163	
ZIAKATTARIA	LAZZANA	TRIESTE 4.2.70	C1 AA 035777	
ANNA MARIA	LAZZANA	UDINE 18.07.1964	C1 AA 05340	
MICHAEL	OGHISSE	GORZIA 12.07.01	AA 0406641	
ALEKSIS	BUDIN	TRIESTE 28.11.85	AA 035023	
MARTIN	LOVRENČIĆ	TRIESTE 31.5.93	AA 033831	
TOMA	VRDOLJK	Moncalvo 25.02.69	A07965085	

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, namenjenà poljedelstvu, kar je povsem napačno. Ta ugotovitev bi v resnici morala spodbujati k nasprotovanju načrtu, saj ta neposredno vpliva na kmetijske površine (pridelovanje osnovnih dobrin), ki so nenadomestljive, podobno katerih človeške dejavnosti niso trajno spremenile. Te površine omogočajo kontinuirano zadovoljevanje prehrambene potrebe domačega prebivalstva in imajo zato 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 tarih se ne več uporabljajo kemični izdelki (s čim so nadomestili te snovi? S steriliziranim gramozom?). Niso pa navedeni ukrepi za odstranitev izlitja nevarnih snovi v okolje v primeru železniške nesreče (razen za predore na Krasu, podatek je sicer omenjen v oklepaju) in ukrepi za zmanjšanje ter nadzorovanje posledic večjih nesreč, kakršna se je pripetila v kraju Viareggio. Nadalje, na 223. strani je izpostavljenih nekaj resnih težav pri gradbiščih, kjer je podtalnica (izvirsko območje) ali v njeni neposredni bližini (območje Prelostnega jezera in močvirnasto območje v Ližercu, ipd.). To lahko ogroža kakovost voda in podtalnice, kakor tudi potek del, saj spremenljivost podtalnice zahteva uvedbo posebnih gradbenih tehnik. Ni zato jasen razlog, če so dela, ki ogrožajo podtalnico ali obratno ...

Vplivi na obstoječe strukture

A najbolj absurdno ugotovitev dobimo na 229. strani, kjer je izpostavljena morebitna ogroženost gozda v Alvisopolijan 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 vojni pas. Nikjer v besedilu ni omenjeno, da so predlagatelji prišli v stik z avtocestno družbo Autovie Venete, da bi skupaj preučili izvedljivost tega predloga, morebitna tveganja in posledice izvedbe načrta, ki bi med drugim predvidel dolgoročno zaprtje avtoceste.

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

Sul piano sociale

Non è valida l'affermazione riportata in varie parti del documento (es. p. 90 per il territorio goriziano e triestino) relativamente alla scarsa importanza degli espropri, in quanto prevista soprattutto in terreni dediti all'agricoltura. Questa considerazione dovrebbe invece far propendere contro l'opera, proprio in quanto essa incide su aree 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 falda acquifere in piano campagna (zona delle risorgive) o a brevissima distanza (zona dei laghi di Pietrarossa, del Lisert ecc.) con il possibile deterioramento della qualità delle acque e delle opere, in quanto la variabilità della falda comporta necessità tecniche particolari nella realizzazione. Quindi non si riesce a capire se l'inquinamento risultante è quello dell'opera sulla falda o viceversa...

Interferenza con le opere esistenti.

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

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

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

SEZNAM PODPISNIKOV - FIRME DEI SOTTOSCRITTORI

IME	PRIIMEK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Luogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
SLAVA	STARČ	TRST, 24.7.1949	OSEBNA IZKAZNICA A A 047032	Slava Starč
JADRANKA	KRIŽMAN	TRST, 27.7.1979	OSEBNA IZKAZNICA AR 7430619	Jadranka Križman
MATEJA	BOGATEC	TRST, 13.5.1982	OSEBNA IZKAZNICA AA 026411	Mateja Bogatec
ILJA	BUFON	TRST, 12.1.1989	OSEBNA IZKAZNICA AA 033.917	Ilja Bufon
OLIVER	REGENT	TRST, 04.05.1988	OSEBNA IZKAZNICA AA 25562118	Oliver Regent

IME	PRIMÉK	Kraj in datum rojstva	Številka dokumenta	Podpis
NOME	COGNOME	Lnogo e data di nascita	Numero del documento	Firma
LIDIA	RUPEL	TS 4-04-1979	AA028950	Lida Rupel
DUŠAN	KRIŽMAN	TS 14-08-1967	OSOBNI IZKAZNIČA AA 029077	D. Križman
ALENKA	PETTIROSSO	TS 24-04-1968	OSOBNI IZKAZNIČA AN 4696506	Petruška Alenka
VERONIKA	BOGATEC	TS 18-11-1987	AA024025	Veronika Bogatec
NORMA	TRETIJAK	TS 20-12-1952	OSOBNI IZKAZNIČA AA 020262	Norma Tretjak
ANGELO	SPADONI	TS 17-01-1977	C.I. AA029870	Angelo Spadoni
ALENKA	ŠTOKA	TS 7-2-1981	OSOBNI IZKAZNIČA AA 028181	Alenka Štoka
JASNA	KALC	TS, 29.6.1982	AA 047200	Jasna Kalc
DEGAN	ZAGODIC	TS, 20.07.1978	AA 029430	D. Dejan
MICHEL	GRBEC	TS, 10.08.1975	PAT. ISSMNO505K	Michel Grbec
FEDERICA	WDEH	TS, 16.10.1984	C.I. AS3858320	Federica Wdeh
SASA	ZUPPIN	TS, 8. 6. 1975	PATENTE TS 506.13.16.Z	Sasa Zuppin
SVATI	MARKO	TS, 1. 9. 1963	AA021221	S. Marko
DEAN	CERNE	TS 28.07.1975	AA030654	Dean Cerne
EDVIN	ŠTOKA	TS 20.02.1986	AA 028962	Edvin Štoka
SERGIO	SPADONI	BO 17-12-1948	A07949852	Sergio Spadoni
ROSANNA	DANIELI	TE 18-02-1947	AN 4693132	Daniela Rosanna
Diego	CONVELI	TS 02/04/1976	AK 07062906	Diego Conveli
ROSSANA	BECCARI	TS 21.04.1961	AM 5977936	Rossana Beccari
ROBERTO	SOAVE	TS 23.12.1969	A07939612	Roberto Soave
MARCO	DELISE	TS, 08/05/1976	AN 4697281	Marcos Delise
FAUSTA	SISTI	TS, 25/06/1954	AY 4659703	Fausta Sisti
HASSIM	KRASNA	TS, 22/04/1971	D478968	Hassim Krasna
DAVID	BOGATEC	TS, 25/09/1978	YA 2136966	Bojan David

