

# Appello contro il finanziamento della linea ferroviaria Venezia-Ronchi dei Legionari

Ultimo aggiornamento venerdì 25 febbraio 2011

Il comitato No TAV Venezia-Trieste invita tutte le associazioni ad appoggiare la propria posizione: no tav, si ammodernamento della linea esistente (maggiori informazioni sul sito <http://notavveneziatrieste.tk/>). Per raggiungere questo obiettivo, sta promuovendo da qualche settimana la sottoscrizione di una petizione da portare all'Unione Europea che esprime tutte le ragioni delle perplessità su questo progetto tanto impattante quanto assurdo. Vi presentiamo il testo della petizione e un link al sito del Comitato per ogni approfondimento e per le sottoscrizioni.

Â

San DonÃ di Piave, 7 febbraio 2011

Dai Comitati e Associazioni NO TAV Venezia-Trieste:

- Comitato NO-TAV Basso Piave;
- Comitato No-TAV Venezia-Trieste;
- Movimento 5 Stelle San DonÃ di Piave;
- Associazione Naturalistica Sandonatese;
- WWF Veneto Orientale;Alla Cortese Attenzione di:

Al Presidente della Commissione Europea  
Mr. JosÃ© Manuel Barroso  
B-1049 Bruxelles, Belgio

European Parliament  
Committee on Petitions  
RMD 05J016  
1047 Bruxelles, Belgium

Al Presidente della Commissione Petizioni e ai suoi membri  
Mrs. Erminia Mazzoni  
European Parliament  
Bat. Altiero Spinelli  
09G269  
60,rueWiertz/Wiertzstratt 60  
B-1047 Bruxelles, Belgio

Al Presidente della Commissione Trasporti e ai suoi membri  
Mr. Siim Kallas  
200, Rue de la Loi  
Berlaymont  
B-1049 Bruxelles, Belgio

Al Presidente della Commissione Ambiente e ai suoi membri Mr. Janez Poto nik  
B-1049 Bruxelles, Belgio  
San DonÃ di Piave, 07 febbraio 2011

## OGGETTO: APPELLO CONTRO IL FINANZIAMENTO EUROPEO DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV/AC VENEZIA â€“ RONCHI DEI LEGIONARI.

I mittenti di questa lettera desiderano rivolgere un appello affinché venga annullata qualsiasi procedura di finanziamento europeo della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia - Ronchi dei Legionari in progettazione, in quanto rilevano innumerevoli problematiche connesse alla realizzazione di questo nuovo collegamento.

Nel Veneto Orientale, la linea ad alta velocitÃ " stata divisa in tre tratte: Venezia - Aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo â€“ Portogruaro e Portogruaro â€“ Ronchi dei Legionari; le prime due si trovano sul territorio veneto, mentre lâ€™Ã di competenza mista delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia.

La linea Venezia â€“ Aeroporto Marco Polo " stata collocata in posizione ipogea e pertanto transita sotto gli abitati di Mestre Est , Campalto e Tessera; la seconda si trova nellâ€™entroterra lagunare nord (Comuni di Venezia-Marcon-Quarto dâ€™Altino-Roncade-Meolo-Musile di Piave-San DonÃ di Piave-Eraclea-Torre di Mosto-San Stino di Livenza-Annone Veneto), mentre lâ€™ultima, oltrepassato il Comune di San Stino di Livenza, si affianca allâ€™attuale linea autostradale A4, passando per i Comuni di Portogruaro (VE), Pramaggiore (VE), Caomaggiore (VE), Teglio Veneto (VE), Fossalza di Portogruaro (VE), San Michele al Tagliamento (VE) per proseguire poi in territorio friulano.

La metodologia scelta dalla Regione Veneto per lâ€™elaborazione del progetto, la sua presentazione e i criteri di

realizzazione della linea ferroviaria per il tratto Venezia - Ronchi dei Legionari, stanno incontrando una forte opposizione popolare (allegati 1, 2, 3, 4, 5, 6).

I passaggi piú significativi dell'iter adottato dalla Regione sono i seguenti:

6 dicembre 2001: la Tav/Tac Venezia-Trieste entra nel piano della "Legge Obiettivo" (Legge n. 443/2001), delibera n.121 del 21 dicembre 2001;

In data 18/11/2005 viene sottoscritta la convenzione fra Regione Veneto e Italferr - RFI Spa per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC (stabilita con D.G.R. n. 3161 del 25 ottobre 2005): la prima assume a proprio carico, quale anticipazione di spesa, una quota (pari a circa 3 milioni di Euro) dei fondi necessari per la progettazione, mentre il gestore dell'infrastruttura assume l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare; (allegato 7)

Il 27/03/2006 Italferr - RFI Spa, in accordo con la Regione Veneto, presenta alla stessa uno studio di pre-fattibilità sulle possibili alternative di tracciato;

Con la D.G.R. n.1816 del 13/06/2006, e senza una preventiva consultazione con le amministrazioni interessate, la Regione Veneto ha fornito indicazioni a Italferr - RFI Spa in merito alla localizzazione di eventuali tratti della nuova linea AV/AC in affiancamento all'autostrada A4 prevedendo eventuale avvicinamento alla stessa solo nel tratto ad est di Sarstino di Livenza; (allegato 8)

Il 10/05/2007 Italferr - RFI Spa invia una nota alla Regione Veneto con la quale si richiede la conclusione della progettazione preliminare della tratta Venezia Mestre - Quarto d'Altino, per la quale è stato attribuito un finanziamento dall'Unione Europea;

Solo in data 06/10/2010, dopo un'Interrogazione Parlamentare dei Deputati Viola, Rubinato e Mariani alla IX Commissione Permanente "Trasporti, poste e telecomunicazioni" viene portata a conoscenza dei cittadini veneti l'esistenza del Progetto TAV/TAC per la propria Regione; (allegato 9)

In data 12/10/2010 il Governatore della Regione Veneto, Luca Zaia, comunica attraverso la stampa locale la decisione di collocare la linea del TAV sulla gronda lagunare (allegato 10)

A seguito delle dichiarazioni del Governatore Zaia si registrano le prese di posizione contrarie dei sindaci in relazione a quest'ultima scelta e le richieste di maggiori chiarimenti accompagnate dalle riserve di quelli che aspettano il progetto per esprimersi (allegati 11, 12)

Intanto i cittadini si organizzano autonomamente al fine di conoscere il progetto e i relativi impatti e organizzano incontri, manifestazioni e convegni di informazione e di contestazione (allegato 13, 14);

In data 12/10/2010 la Commissione di Salvaguardia esprime parere negativo in merito alla realizzazione della nuova linea ferroviaria TAV/TAC; (allegato 15)

Nel frattempo la stampa pubblica interviste e prese di posizione del Governatore Zaia e dell'Assessore Regionale alle politiche della mobilità e infrastrutture Renato Chisso nelle quali questi affermano la necessità di realizzare fermate balneari nel tratto Tessera-San Donà di Piave (che distano circa 25 km l'una dall'altra); (allegati 16, 17, 18);

Il giorno 22/12/2010 Italferr - RFI Spa presenta alla Regione Veneto e al Ministero il Progetto Preliminare e la S.I.A. della Linea AV/AC Venezia - Portogruaro;

Il 30/12/2010, invece, vengono depositati anche il progetto preliminare e la S.I.A. della tratta Portogruaro - Ronchi dei Legionari;

In data 13/01/2011 e dopo ripetute sollecitazioni, il progetto viene presentato a quasi tutti i sindaci dei comuni interessati: tra gli elaborati depositati per la consultazione da Italferr - RFI Spa presso la Regione Veneto, non compare né l'analisi costi-benefici, imposta dalla normativa vigente sulla VIA per tutte le opere pubbliche (cfr. DPCM 27 dicembre 1988, art. 4, c. 3), né il piano economico finanziario previsto dall'articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003); (allegato 19)

Intanto il 22.12.2011 inizia il conteggio dei 60 giorni per la presentazione delle osservazioni al progetto preliminare, ma i files delle 3 tratte divisi in 6 DVD risultano reperibili solo dopo il 13 gennaio 2011 e in luoghi e con tempi diversi (mentre nel sito web della Regione Veneto, ad oggi, non risulta ancora pubblicato nulla);

alcune amministrazioni, sotto la spinta della pubblica opinione, promuovono incontri con esperti al fine di comprendere meglio la questione insieme ai propri cittadini e di giungere ad una decisione unanime; (allegati 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28).

Da cittadini sensibili alle problematiche ambientali desideriamo esprimere la nostra grande preoccupazione, non solo per il mancato coinvolgimento della popolazione nella stesura di un progetto che stravolge un territorio fragile e caratterizzato da notevoli valori e criticità, ma anche per l'assoluta mancanza di coinvolgimento e di informazione da parte dell'Amministrazione Regionale.

Le sole informazioni fornite ai cittadini sono giunte dalle riunioni organizzate dai Comitati spontanei sorti nel territorio. Riteniamo inoltre che l'applicazione della Legge n.443/01, detta "Legge Obiettivo", e la metodologia applicata dalla Regione non siano coerenti con i principi espressi con la Convenzione Internazionale di Århus del 25 giugno 1998, ratificata con Legge del 16 marzo 2001, n. 108, relativa all'accesso alle informazioni, alla partecipazione del pubblico ai processi decisionali e all'accesso alla giustizia in materia ambientale.

Pur condividendo la necessità di rafforzare e riorganizzare il sistema ferroviario attualmente in uso, riteniamo che tale obiettivo debba e possa essere raggiunto rispettando le modalità ben descritte nella "Relazione della Commissione per i Trasporti ed il Turismo sulla proposta al Consiglio relativa ad una decisione concernente lo sviluppo di una rete europea di treni ad AV", depositata il 15 aprile 1992, art. 1 bis in "Parlamento Europeo, Documenti di Seduta", (SEC(90)2402 del C3-0088/91), che sono le seguenti: "l'elaborazione della rete europea ad AV deve rispettare le seguenti priorità: garantire che la sua realizzazione non pregiudichi la necessaria qualità del servizio pubblico in particolare facendo in modo che non vada a scapito delle linee secondarie che devono continuare a consentire un buon servizio del territorio; rispettare scrupolosamente le zone naturali o sensibili ed i siti in cui si trovino monumenti storici, artistici o culturali, scegliendo di percorrere di preferenza i corridoi in cui già si registrino notevoli flussi di trasporti; sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".

Il progetto proposto di linea AV/AC Venezia - Trieste va in direzione esattamente opposta a quanto raccomandato e senza neppure considerare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti.

Oltretutto, l'attuale livello di saturazione e, in particolare, il volume di traffico merci sulla linea ferroviaria esistente, permette di ipotizzarne apprezzabili incrementi sia nelle condizioni attuali che a maggior ragione con adeguamenti tecnologici: l'attuale linea ferroviaria Venezia- Trieste consente infatti, fino a Portogruaro, velocità massime di 150 km/h ed utilizza sistemi di segnalazione e di distanziamento dei treni con una tecnologia di 50 anni fa (vedi blocco conta-assi). Con adeguati interventi tecnologici, tale limite può essere notevolmente aumentato facendo ricadere la linea storica nella definizione di rete europea ad alta velocità contenuta nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio (23 luglio 1996) sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti: "La rete ferroviaria ad alta velocità comprende: linee specialmente costruite per alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 Km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie; linee specialmente ristrutturare per alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h linee specialmente ristrutturare per alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso".

Quindi, dopo aver preso visione, con i limiti su esposti, delle proposte progettuali per i tratti Venezia - Aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo - Portogruaro e Portogruaro - Ronchi dei Legionari, esprimiamo in sintesi i punti critici che a nostro avviso caratterizzano il progetto:

• mancata condivisione del progetto con le Amministrazioni locali e con la popolazione da parte della Regione;

• i progetti delle tre tratte in questione fanno evidentemente parte di un'unica infrastruttura, della lunghezza di circa 140-150 km (fino a Trieste) e la cui procedura di valutazione dovrebbe essere unitaria, evitando il metodo del project splitting, censurato dalla DG Ambiente della Commissione Europea e dalla Circolare del Ministro dell'Ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996 riguardante le "Procedure di valutazione di impatto ambientale"; (allegato 29, 30, 31, 32)

• assenza, nei documenti progettuali, della relazione costi-benefici imposta dalla normativa vigente sulla VIA per tutte le opere pubbliche (cfr. DPCM 27 dicembre 1988, art. 4, c. 3); (allegato 33)

• assenza, nei documenti progettuali, del piano economico finanziario previsto dall'articolo 4, comma 134 della Legge Finanziaria 2004 (l. n. 350/2003); (allegato 34)

• in violazione di quanto disposto dal Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, parte II, art. 14, c. 2 e s.m.i, alla data odierna non risultano ancora pubblicati sul sito internet della Regione Veneto i documenti progettuali in oggetto; (allegato 35)

• lo studio di impatto ambientale realizzato da Italferr - RFI Spa, risulta basato esclusivamente su Studi Strutturali Sovraordinati (Piano Assetto Idrogeologico) i quali non risultano aggiornati con le recenti prescrizioni delle Direttive UE;

• questo progetto prefigura una violazione degli obblighi imposti dalla Direttiva 2007/60/EC, recepita dall'Ordinamento Nazionale con il D.Lgs. 49/2010 e che ha l'obiettivo di ridurre i rischi di conseguenze negative derivanti dalle alluvioni; tale normativa, all'art. 6, comma 2, prescrive di realizzare delle mappe di pericolosità idraulica anche con tempi di ritorno molto elevati, fino a 500 anni, che per il progetto in oggetto non sono state inserite; (allegato 36)

• il progetto di tracciato di nuova linea ferroviaria viene ad interessare, in maniera devastante, zone sottoposte a diversi

vincoli ambientali, fra i quali il Parco Naturale del Fiume Sile, ed archeologici, fra i quali l'area di Altino, nonché votate a coltivazioni agricole di pregio e fragili dal punto di vista idrogeologico ed ecologico. Più precisamente, solo nel tratto Aeroporto Marco Polo - Portogruaro: il 37,70% del tracciato interferisce con aree vincolate, di cui il 66,12% sono aree a rischio idraulico e idrogeologico, il 14,75% aree di notevole interesse pubblico, l'8,74% aree sottoposte a vincolo monumentale, 5,28% aree di rispetto dei corsi d'acqua, 1,46% aree parco, 2,91% aree di tutela paesaggistica, 1,46% zone umide, 1,46% aree sottoposte a vincolo forestale ed infine zone appartenenti a Rete Natura 2000 (SIC 1,4 ZPS 1,09%);

Per la realizzazione di questa nuova linea ferroviaria sarà necessario ricorrere alla costruzione di plinti su terreni con caratteristiche geomeccaniche scadenti, che per questo dovranno essere fondati su pali spinti fino ad incontrare un terreno di buone caratteristiche meccaniche, con un aumento cospicuo dei costi e con una conseguente forte ricaduta sull'indebitamento pubblico futuro;

Per mancata considerazione nelle analisi progettuali del fenomeno di subsidenza dei terreni interessati dal passaggio di questa nuova linea ferroviaria: abbassamento del terreno fino a 5mm l'anno;

Per nei documenti progettuali non sono presenti studi circa la domanda di mobilità ferroviaria a lunga percorrenza e che sostengano l'esigenza di tale infrastruttura;

Per presentazione del progetto su base cartografica non aggiornata con conseguente non considerazione, nella progettazione preliminare, delle innumerevoli interferenze con le infrastrutture costruite negli ultimi anni;

Per rilevante impatto ambientale su zone di elevatissimo valore paesaggistico e ambientale e al tempo stesso particolarmente fragili e vulnerabili, quali la fascia territoriale di gronda lagunare, soggetta a specifico decreto di vincolo ambientale-paesaggistico dal 1985, individuata e delimitata dal P.A.L.A.V. (Piano Regionale ambientale-paesaggistico a valenza statale sovraordinata rispetto ai piani territoriali e urbanistici e, soprattutto, rispetto ai progetti infrastrutturali - approvato nel 1995) come l'Area di interesse paesaggistico-ambientale che prevede azioni di tutela attiva e riqualificazione ambientale e paesaggistica e non consente interventi come quelli necessari al passaggio della TAV (vedi, in particolare l'art. 21 del Piano); (allegato 37)

Per interferenza con le falde freatiche che alimentano gli acquiferi su cui si regge l'intero sistema idrogeologico della Laguna nord di Venezia e la stessa città lagunare;

Per passaggio ai margini dell'area archeologica di Altino, con pesanti interferenze sul paesaggio dell'Agro altinate, conservatosi intatto e in cui si colloca uno dei giacimenti archeologici più importanti dell'Italia settentrionale; (allegato 38)

Per forte impatto sociale nei territori antropizzati del Veneto Orientale, già interessati dalla presenza di numerose infrastrutture autostradali e ferroviarie, con compromissione di decine e decine di aziende agricole, anche di pregio elevato (vigneti D.O.C. di Lison, Portogruaro, VE);

Per impatto distruttivo sui Paesaggi agrari della bonifica del Basso Piave, del Basso Livenza e della gronda lagunare nord di Venezia: paesaggi che appartengono all'identità storica del Veneto Orientale;

Per stravolgimento della viabilità locale per oltre due decenni a causa dell'apertura dei cantieri del TAV, con nuove escavazioni, movimentazione di milioni di metri cubi di inerti e forti ripercussioni sul traffico locale e sul traffico balneare già congestionato;

Per nei documenti progettuali che analizzano le potenzialità della nuova linea AV (quindi la sua saturazione e non la domanda reale, attuale e in prospettiva) vengono previsti 24 treni passeggeri al giorno, ovvero 1 solo treno ogni due ore per ogni senso di marcia;

Per indisponibilità a prendere in seria considerazione un'azione di ammodernamento della linea ferroviaria esistente, considerata la sua non saturazione, come risulta da relazioni ufficiali di Italferr - RFI Spa, e il completamento di progetti già esistenti e complementari ad essa (SFMR - Sistema Ferroviario Metropolitan di Superficie) che riuscirebbero a risolvere i maggiori problemi del trasporto pubblico nella Regione Veneto; l'attuale livello di saturazione e in particolare il volume di traffico merci sulla linea storica, permette di ipotizzarne apprezzabili incrementi, sia alle condizioni attuali che, a maggior ragione, con adeguamenti tecnologici (allegato 39);

Tutto ciò premesso, invitiamo questa Spettabile Commissione a verificare quanto esposto e ad effettuare un attento controllo sull'applicazione delle Convenzioni Internazionali ratificate prima di procedere all'erogazione di qualsiasi finanziamento relativo all'opera in oggetto.

L'obiettivo delle organizzazioni e dei cittadini firmatari della presente petizione è quello di garantire al presente e alle generazioni future la vivibilità del territorio Veneto Orientale, pesantemente interessato dall'ipotesi di tracciato della nuova linea ferroviaria, con la perdita di superfici agrarie, integrità paesaggistica e vivibilità.

Le associazioni firmatarie hanno a cuore lo sviluppo di un trasporto ferroviario compatibile. Proprio per questa ragione

ravvisano in questa ipotesi aspetti che la fanno ritenere prevalentemente speculativa e fortemente impattante, a livello ambientale, sociale ed economico.

Denunciano inoltre gravi azioni di disinformazione e di informazione ingannevole da parte degli organi di stampa e degli stessi amministratori regionali circa l'effettiva utilità reale dell'opera per il territorio.

Si trasmettono in allegato i seguenti documenti utili a chiarire i fatti:

allegato 01:

“Tav: Allarme per i vitigni di Lison”, La Nuova Venezia del 8 novembre 2010;

allegato 02:

“La Tav e il suo passaggio in gronda”, lettera inviata ai quotidiani dal Presidente dell'Istituzione Parco della Laguna, Alessandra Taverna, il 22 novembre 2010;

allegato 03:

“No alla Tav tra parchi e discariche”, La Nuova Venezia del 4 dicembre 2010;

allegato 04:

“L'alta velocità da bocciare in tronco”, La Nuova Venezia del 10 gennaio 2010;

allegato 05:

“La Tav fa infuriare comune e cittadini”, Gente Veneta n. 4/2011 del 01 febbraio 2011;

allegato 06:

“La Tav nel Veneto Orientale”, presentazione del portavoce di Confagricoltura Venezia Orlandi Giampietro al Convegno dell'Associazione Veneto Orientale 2000 del 19 febbraio 2011;

allegato 07:

deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 3161 del 25 ottobre 2005;

allegato 08:

deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 1816 del 13 giugno 2006;

allegato 09:

testo interrogazione On. Viola alla IX Commissione permanente trasporti, poste e telecomunicazioni del 6 ottobre 2010;

allegato 10:

“Alta velocità, Zaia e Tondo confermano: passerà lato mare”, La Nuova Venezia del 13 ottobre 2010;

allegato 11:

“Il comune di Eraclea contro la tav”, il Gazzettino del 14 novembre 2010;

allegato 12:

“Lo strappo di Bertoncetto”, il Gazzettino di Venezia e Mestre del 20 novembre 2010;

allegato 13:

manifesto Convegno “TAV: SOLUZIONE O PROBLEMA?” del 12 dicembre 2010;

allegato 14:

“Cento trattori in difesa del territorio”, La Nuova Venezia del 6 febbraio 2011;

allegato 15:

“La salvaguardia blocca la Tav balneare” di Zaia e Tondo”, La Nuova Venezia del 15 ottobre 2010;

allegato 16:

“Chisso: la tav dovrà servire il turismo”, La Nuova Venezia del 14 dicembre 2010;

allegato 17:

“Tracciato basso solo con stazioni”, Il Mattino di Padova del 23 dicembre 2010;

allegato 18:

“Alta velocità e ferrovie, confusione in Regione”, articolo pubblicato sul portale [www.ferrovieanordest.it](http://www.ferrovieanordest.it) il 31 gennaio 2011;

allegato 19:

atto di protocollo del progetto preliminare tratta Mestre-Aeroporto Marco Polo-Portogruaro che attesta l'avvenuto deposito

presso i Comuni in data 13 gennaio 2011;

allegato 20:

manifesto Incontro Pubblico "Portogruaro: camera con vista sul corridoio 5" del 4 dicembre 2010;

allegato 21:

manifesto convegno "La TAV a Quarto d'Altino. Il tracciato e le problematiche" del 24 gennaio 2011;

allegato 22:

manifesto incontro pubblico "La Tav a Quarto d'Altino: un'opportunità per chi?" del 4 febbraio 2011;

allegato 23:

manifesto incontri pubblici sul tema TAV a San Stino di Livenza dell'8 e 9 febbraio 2011;

allegato 24:

verbale deliberazione consiglio comunale Noventa di Piave del 29 dicembre 2010;

allegato 25:

verbale deliberazione consiglio comunale Quarto d'Altino del 10 febbraio 2011;

allegato 26:

ordine del giorno del consiglio comunale di Portogruaro approvato il 15 febbraio 2011;

allegato 27:

verbale deliberazione giunta comunale San Stino di Livenza del 17 febbraio 2011;

allegato 28:

osservazioni al progetto preliminare nuova linea AV/AC Venezia-Trieste della Provincia di Venezia;

allegato 29:

lettera della Direzione Generale Ambiente presso la Commissione Europea del 1 ottobre 2007 in risposta ad una richiesta avanzata dai Comitati No TAV del Friuli Venezia Giulia;

allegato 30:

Circolare del Ministero dell'Ambiente 7 ottobre 1996 n. GAB/96/15208;

allegato 31:

appello presso Ministeri e Regione del WWF Trieste-Venezia del 4 gennaio 2011;

allegato 32:

appello presso Commissione Europea del WWF Trieste-Venezia del 5 febbraio 2011;

allegato 33:

DPCM 27 dicembre 1988, articolo 4, comma 3;

allegato 34:

legge 24 dicembre 2003 n. 350, articolo 4, comma 134;

allegato 35:

Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, parte II, art. 14, c. 2 e s.m.i;

allegato 36:

Decreto Legislativo 23 febbraio 2010 n. 49: "attuazione direttiva 2007/60/EC relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni", articolo 6, comma 2;

allegato 37:

Piano di Area della Laguna di Venezia (PALAV), articolo 21;

allegato 38:

"The map of Altinum, Ancestor of Venice", Science, vol. 325 del 31 luglio 2009;

allegato 39:

mappe pubblicate sul sito internet <http://www.rfi.it> sul grado di saturazione delle linee ferroviarie in Italia, nelle diverse fasce orarie.

In questa fase sono in corso di svolgimento incontri informativi, organizzati nelle numerose località interessate al tracciato della nuova infrastruttura. I contenuti della petizione vengono presentati ai cittadini, cui viene chiesta lâ€™adesione mediante la sottoscrizione del documento.

La campagna informativa e di raccolta adesioni si concluderÃ  entro la fine del mese di marzo p. v., Le ulteriori firme di sostegno alla petizione verranno pertanto inviate nei primi giorni del mese di aprile.

Pertanto, si allegano alla presente petizione, le sottoscrizioni raccolte fino ad oggi di Associazioni, Comitati e Cittadini, che esprimono parere contrario alla realizzazione dellâ€™opera.

Le firme originali sono depositate presso il Comitato No TAV Venezia-Trieste.

I Comitati e le Associazioni firmatari della presente petizione: Rappresentano le istanze di una molteplicitÃ  di persone della societÃ  civile sia delle zone direttamente coinvolte che delle aree limitrofe. Intendono con questa azione testimoniare al Parlamento Europeo la democratica opposizione popolare allâ€™opera; tale opposizione viene attuata sempre in modo nonviolento, con manifestazioni pubbliche, conferenze informative, attivitÃ  di studio e incontri con istituzioni locali.

Attuano le loro iniziative anche attraverso la sollecitazione di rappresentanti delle Istituzioni e delle AttivitÃ  economiche locali â€“ Sindaci, Consiglieri Comunali ed Amministratori di aziende â€“ con i quali hanno da tempo attivato un costruttivo rapporto interlocutorio.

Mittente della Petizione: [spessotto.arianna@gmail.com](mailto:spessotto.arianna@gmail.com) a nome di tutti i firmatari.

Recapito per eventuali comunicazioni:

Comitato NO-TAV Venezia-Trieste

Arianna Spessotto

Via delle Statue, 5

30027 San DonÃ  di Piave (VE)

ITALIA

Per maggiori informazioni: <http://notavveneziaTrieste.tk/>

Ã