

**Prof. Pier Maria Gaffarini – Urbanista – Università di Padova**

**Non esistono tunnel** a “scarso impatto ambientale”, affermazioni di questo tipo dimostrano un’assoluta incompetenza sui meccanismi che determinano la formazione di un tunnel e delle ricadute negative in un ambito territoriale molto più vasto di dove è localizzata la stessa infrastruttura.

Basterebbe accennare alla sola questione del “marino”, il materiale che si accumula con lo scavo del tunnel e che deve essere rimosso e collocato “da qualche parte”, per non parlare del resto tenendo conto della Legge obiettivo, per la quale ogni luogo va bene anche senza un preventivo esame delle condizioni del marino, inquinato o meno che sia. La Legge Obiettivo, come si sa, unisce ai vari difetti quello di rendere risibile anche la VIA.

Per non parlare della VAS, secondo la direttiva dell’UE 2001/42 cui il nostro paese. magari obtorto collo, dovrà adeguarsi.

E’ anche risibile introdurre la proposta di una “strada turistica” nell’arroventato e variegato dibattito sullo “sfondamento a nord”, che non sembra visto in chiave turistica, ma come movimentazione delle merci e dei beni di consumo.

Progettare, ed avere un “strada turistica” interdetta ai TIR o al piccolo cabotaggio, non si ottiene con dei cartelli di divieto, ma con un controllo della larghezza delle corsie e l’abbassamento del tunnel al di sotto delle sagome d’ingombro, fatte salve le emergenze quindi a chi serve, e chi si prenderà la briga di approvare e finanziare una proposta così fuori di senno?

Le imprese? E con quanti anni di concessione, e con quale pedaggio?