



## SOTTOPASSO? NO, ELIMINIAMO LA FERROVIA

dal Comitato Valletta Valsecchi

**N**on va in ferie il dibattito sulle possibili soluzioni dell'annoso problema del traffico al passaggio a livello di Porta Cerese, dal quale sembra che ogni residente dell'hinterland abbia la soluzione giusta.

Sebbene il Comitato di Valletta Vasecchi, unitamente a Forum Mantova e al Comitato Fiera Catena, abbia esposto in svariati modi i motivi del NO al sottopasso, leggendo ancora opinioni a favore, vorremmo riproporre le nostre considerazioni, da residenti.

Nulla questo sul condividere le osservazioni del signor Dugoni circa le conseguenze ambientali dello "stop and go" automobilistico, altro è, però, sostenere che il sottopasso costituisca "un semplice intervento", che nulla abbia a che fare con la speculazione edilizia. Nel ricordare a tutti che in Via Brennero è in vigore l'ordinanza n. 1/2008 della Provincia di Mantova, che vieta il transito ai mezzi di massa superiore a pieno carico a 7,5 tonnellate, che se fosse rispettata

già porterebbe decongestione del traffico in questo nodo, siamo a disposizione del signor Dugoni per mostrare e discutere insieme del progetto di massima che lo studio Polaris aveva redatto su incarico del Comune, anche se ci auguriamo abbia già avuto modo come ex amministratore di studiarlo.

Nel rispetto della normativa vigente viene previsto un sottopasso interrato per 6 metri circa, con rondò di oltre 60 metri di diametro.

Le rampe d'accesso, per consentire le adeguate pendenze, inizierebbero all'altezza di via Grossi / via Isonzo a nord e, a sud, in prossimità del rondò di via Donati. Ne conseguirebbe quindi l'eliminazione di diversi accessi a Te Brunetti, Valsecchi e Bosco Virgiliano oltre all'isolamento degli abitanti di via Parma.

Sarebbe questo un intervento "semplice" e, magari, non devastante per il territorio e di veloce realizzazione?

Non solo: per un'opera del genere servirebbero così tanti milioni di euro che è impossibile non pensare che non possa costituire una tentazione importante.

Non si comprende poi perché la "voragine di incertezze" sia ravvisata da Dugoni unicamente nel completamento dell'asse sud (probabilmente opportuno) o nei tempi di spostamento della linea ferroviaria, ma non anche nella mastodontica impresa di sventramento e ricostruzione di uno dei pochi accessi alla città, per-

ché Porta Cerese non è alle porte della città, come sostiene Dugoni: è una delle porte della città!

Infine non è da ritenere che, soprattutto per il traffico pesante, la necessità di affrontare le rampe in salita per uscire dal rondò equivalga all'attuale stop and go semaforico delle auto, cui Dugoni unicamente si riferisce?

E dunque cosa avremmo risolto?

Allora non possiamo esimerci dal riconoscere e ammettere che a dispetto di un'opera faraonica e dai costi molto elevati, quale il sottopasso di Porta Cerese, appaia semplicemente più logica la soluzione di eliminare completamente una cintura ferroviaria anacronistica e assurda.

Perché liberandoci di essa otterremmo contemporaneamente di:

- 1) reintegrare Te Brunetti con la città,
- 2) liberare palazzo Te, patrimonio dell'umanità Unesco, dai pericoli dovuti alla ferrovia a tre metri di distanza (ricordiamo il trasporto di sostanze pericolose, tipo Viareggio, ma anche i danni da vibrazioni);
- 3) eliminare almeno tre passaggi a livello;
- 4) consentire ai residenti di dormire finalmente sonni tranquilli;
- 5) rendere parte della città anche Bosco Virgiliano e le strutture sportive,
- 6) allontanare l'incubo di un'altra Viareggio per la popolazione residente.