

# Demoliremo il cavalcavia

Tale era la decisa intitolazione di un articolo apparso sulla stampa trevigiana alcuni giorni fa. Si prospettava la soluzione di un problema vecchio quanto scabroso, emerso in Giunta Comunale.

Anche parecchi anni addietro si sono avuti annunci analoghi, corredati da studi di fattibilità e previsioni di ampi benefici, specie per la emarginata fetta di città a sud della stazione. La quale presenta più gli aspetti negativi di una 'enclave', che quelli di una immediata periferia cittadina qual è: dista poche centinaia di metri dal centro storico, ma resta compressa da ferrovia e tangenziale, tagliata a metà dal Terraglio, con degradi vari.

Confrontando i borghi di S. Zeno e S. Lazzaro con le periferie di S. Maria del Rovere e di Viale Monte Grappa sembra di essere in città diverse. Di là ai lati del bel viale, oltre a corsi d'acqua, sorgono ville e palazzi signorili, attornati da parchi. Di qua, nel meridione vero della città, pur a poche centinaia di metri da Piazza dei Signori, sfilano appiccate presso la strada case basse, anche in abbandono, primo un palazzotto fatiscante da decenni e dalla staticità compromessa.

A 'vivacizzare' il sito s'impone il Terraglio, sì 'strada napoleonica tutelata' dalla Sovrintendenza Veneziana (così è statuito), ma per il traffico che vi confluisce è per lo più intasata dai motori. Qui capita che recandosi in centro con le proprie gambe, in bici o a piedi, si giunga anche prima delle quattro ruote, tanto quelle sono costrette a procedere a strappi. Inoltre, i motori accesi e le ripetute accelerazioni, erogano quantità micidiali di fumi e polveri, congiuntamente a pericolosi sfioramenti.

Perciò, ogni qualvolta si legge dell'abbattimento del vecchio cavalcavia, nei residenti a sud della ferrovia si accendono speranze di migliorie generali (meno negli artigiani operanti sotto le volte). Ma se invece si progettasse un tunnel per i treni, come già fatto in altre stazioni di città italiane? Già si contrappongono dubbi e resistenze per tali ipotesi: passare sopra o sotto la ferrovia cambia poco; per di più lo scavo di un tunnel idoneo con i relativi adeguamenti, comporterebbe spese enormi. Però simili costi sarebbero un'inezia rispetto a quelli del berlusconiano 'Ponte di Messina', soprattutto minori del 'gentiliniiano' scavo di Piazza della Vittoria, tanto inutile, pericoloso, antiestetico, tuttavia già deciso.

**Francesco Fontana, pedagoga**

**Il Treviso, 30 novembre 2009**