

# Ecco il passante interrato: ci stanno statale, ferrovia e Tav

**Lo studio di fattibilità.** Lo ha realizzato lo studio E-Farm di Padova, autore dello stesso studio per la città di Vicenza. Uno scavo di 13 metri di profondità con i binari al piano più basso, sopra la strada e un paio di metri di copertura

LUCA MARSILLI

**ROVERETO.** La scelta tra tangenziale e secante è in questo momento tema di confronto politico. Tra i fautori della secante - che torna ciclicamente da 30 anni, a Rovereto - c'è Paolo Vergnano, fresco di passaggio a Forza Italia. Ribadisce che è l'unica soluzione sensata, visto che il traffico sulla statale che non ha origine o destinazione in città non supera il 17 per cento e quindi una tangenziale sarebbe prima di tutto inefficace. Ma soprattutto aggiunge un tassello: un "come si può fare". Qualificatissimo, perché si tratta di un vero e proprio studio di fattibilità e a realizzarlo è lo studio padovano E-Farm: lo stesso che ha studiato l'interramento della ferrovia a Vicenza. E la proposta è perlomeno suggestiva: un unico cantiere per interrare in un colpo solo normali binari della ferrovia, la Tav e la statale.

## Tutto in uno scavo

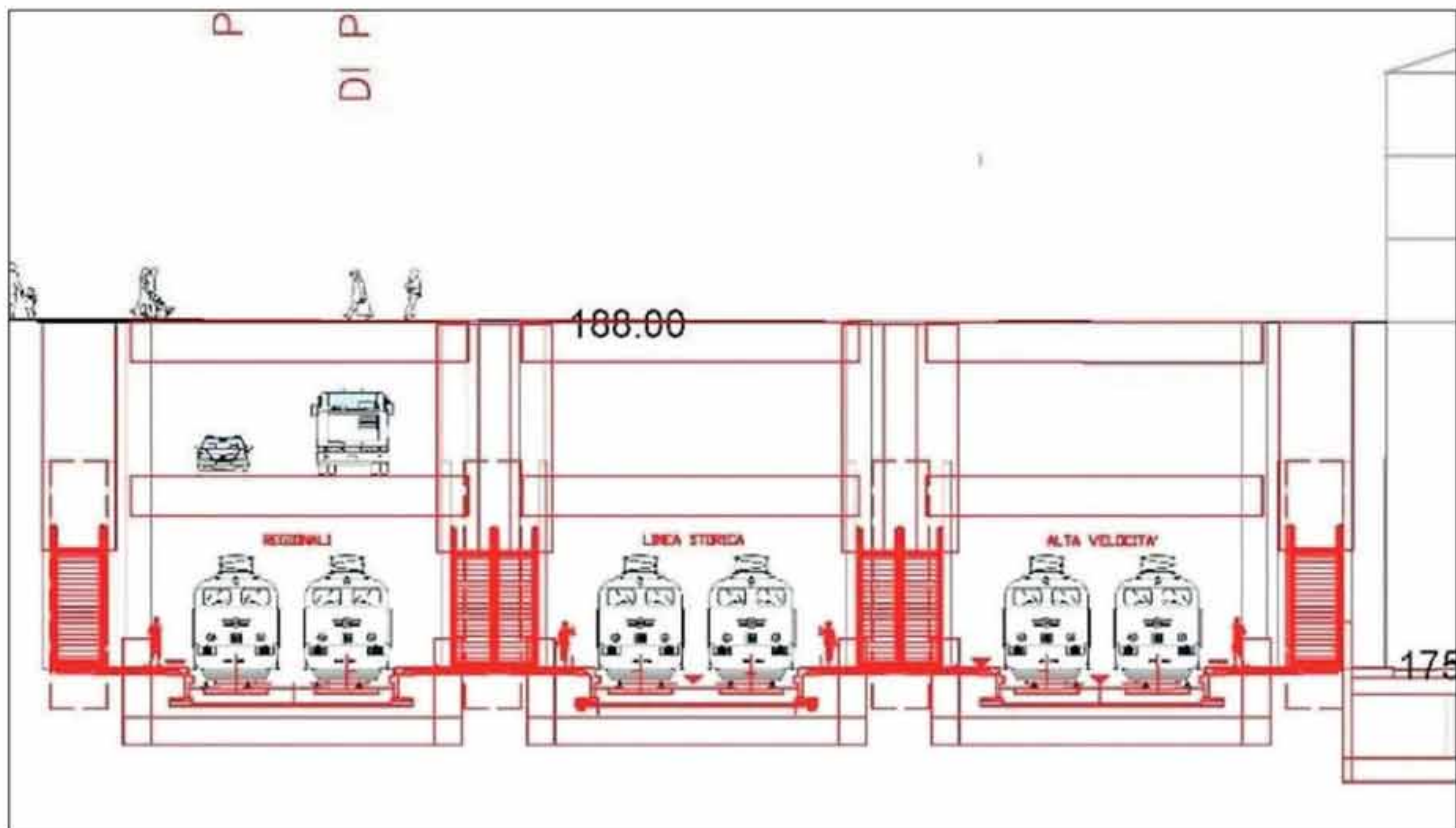
Secondo i progettisti si tratterebbe di realizzare uno scavo che abbassi di 13 metri i binari. Sul fondo si realizzerebbero, appunto, i tre binari affiancati di normali linee ferroviarie e Tav. Evitando

## HANNO DETTO



È uno studio serio realizzato da professionisti: lo metto a disposizione della città

Paolo Vergnano



• La situazione immaginata in stazione: sotto i binari, quindi il passante per le auto e in superficie una grande piazza fino alla Meccatronica

di mandarla in tunnel sotto Zugna, Pasubio e Finonchio si garantirebbe un accesso diretto all'alta velocità anche alla città di Rovereto e si risparmierebbero risorse e problemi ambientali enormi. Sopra i binari una soletta e il passante: il tratto urbano della statale. Che finirebbe quindi interrato dal viadotto dello Stadio (che si ipotizza rimanere) fino all'altezza di Lizzanella. In tutto 3 chilometri di passante, raccordato alla superficie e alla normale viabilità cittadina da una serie di svincoli a loro volta interrati. Il passante resterebbe quindi sotto il Lenò e sposterebbe sotto terra tutte le fonti di inquinamento acustico nel tratto della città.

Secondo i progettisti i vantaggi sono enormi. In primo luogo si coglie l'occasione del Tav, comunque da realizzare, e delle ri-

sorse che porta con sé. Poi il sedime interessato sarebbe quello dei binari attuali, consentendo di recuperare spazi molto significativi in superficie.

## In superficie, una piazza

Nella zona della stazione, ospiterebbero una grande piazza tra stazione e polo della Meccatronica, la stazione delle corriere e i parcheggi. Ma anche percorsi ciclabili e strutture di connessione tra le parti est ed ovest della città, finalmente riunite. La viabilità attuale, sgravata dal traffico parassitario di attraversamento, si può ripensare. I costi non sono calcolati, ma è difficile possano superare quelli di una tangenziale che richiederebbe almeno due ponti, espropri e una lunghezza molto maggiore. Senza contare lo scontro con i comuni confinanti.