

Arriva Alptransit, ma c'è ancora un passaggio a livello in città

Pubblicato: Mercoledì 27 Gennaio 2016



Anche l'Italia farà la sua parte per il “terminale Sud” dell'Alptransit, il grande progetto di trasporto ferroviario attraverso le Alpi che la Svizzera sta – con [preciso cronoprogramma](#) – completando. Sia chiaro: per ora in Lombardia non si parla di nuove linee ferroviarie, ma solo di un adeguamento di quanto già esiste, in particolare risolvendo il **problema delle intersezioni strada-ferrovia**. FS e Regione Lombardia hanno [stanziato 30 milioni di euro](#) per eliminare i passaggi a livello: un impegno che riguarda in particolare l'area tra Luino-Laveno a Nord e Gallarate e Sesto Calende a Sud.

Leggi anche

- **Trasporti** – Passaggi a livello, firmato l'accordo Regione-Provincia-ferrovie
- **Alptransit** – E dopo il Gottardo, è l'ora del supertunnel del Ceneri
- **Alptransit** – Via la barriera, stretta di mano nel tunnel del Ceneri
- **Biasca** – Nelle gallerie dell'Ottocento, costruendo la ferrovia Alptransit
- **Luino** – Alptransit e sicurezza. Magrini risponde a Pellicini
- **Svizzera** – Alptransit è pronta, è festa per la galleria dei record
- **Svizzera** – 1 giugno, il giorno di AlpTransit

Ma il tratto di ferrovia non finisce a quell'area: ad esempio **si devono affrontare i nodi nella città di**

Gallarate e nella vicina Busto, un polo tra i più importanti nel Nord-Ovest per le merci. A Gallarate la “trasversale delle Alpi” – opera da miliardi di franchi svizzeri – si riduce a un solo binario da Laveno, che attraversa l’area di collina prima di collegarsi al resto della rete (linea Milano-Gallarate)

Eppure, dentro alla città abitano migliaia di persone e anche qui si sta facendo i conti con la previsione di aumento del traffico: la stessa **Rete Ferroviaria Italia (gruppo FS) ha intenzione di eliminare il passaggio a livello in località Crenna**, l’unico rimasto, posto in un punto considerato potenzialmente a rischio, dove il treno che viene da Nord si avvicina in curva e all’interno di una “trincea”, quindi con limitata visibilità (pericoloso anche in caso di veicoli che per colpa degli automobilisti rimangono bloccati tra le sbarre: è successo, [vedi qui](#)). «La richiesta che abbiamo fatto è che la chiusura sia accompagnata dall’**ampliamento del sottopasso vicino**» spiega **Cinzia Colombo**, assessore all’ambiente del Comune di Gallarate. Il tema era stato ripreso anche all’interno del consiglio comunale, che aveva chiesto – su **proposta di Matteo Ciampoli**, consigliere della Lega Nord attento al tema – di prendere posizione per tempo.



Il passaggio a livello è quello all’incrocio tra le vie Bellini, Bassetti, Micca e Galvani: proprio sull’ultima di queste vie citate sta il **sottopasso che costituirebbe buona alternativa, ma che attualmente è a senso unico** (ci passa solo un’auto alla volta). Di qui la necessità di ricostruirlo, allargandolo: «Il sottopasso stato inserito nella lista delle opere previste dalla Provincia» continua l’assessora Colombo. Solo che l’intervento a Gallarate è attualmente – nella lista di priorità del territorio, «a metà della lista, che non è interamente finanziata». Nel lotto d’interventi da 300 milioni ci sono prima nodi di viabilità decisamente più problematici, come i passaggi a livello sulla Provinciale a Ispra o quelli che danno accesso al paese di Leggiuno (che si trova nel punto di confluenza tra due linee). «La richiesta della Provincia al Ministero è comunque quella della attuazione di tutte le opere».

Altro tema è invece quello delle barriere antirumore: strumento a volte contestato (per la tendenza a creare alti “muri” lunghi anche centinaia di metri), ma che è spesso molto gradito a chi abita lungo la ferrovia. RFI, in base ad una legge del 1995, ha proceduto a individuare una graduatoria sulla base del rumore prodotto e del contesto: a Gallarate come in molte altre aree si è molto in ritardo nella

definizione degli interventi. «Noi abbiamo fatto presente l'aumento di traffico che si è verificato negli anni, a fronte di mancati interventi: RFI ha attualmente stanziato risorse per poco meno di 10 milioni di euro». L'intervento prioritario, in questo caso, prevede **barriere antirumore sulla linea per Domodossola**, per centinaia di metri, dalla zona sotto a Crenna (Corso Sempione) fino al periferico quartiere di Moriggia.

Gallarate vorrebbe che si facesse di più: «Con richiesta ufficiale – continua Colombo – **abbiamo chiesto anche un tratto della linea per Luino in via Pietro Micca**, a ridosso del passaggio a livello», dove i treni passano in poche decine di metri dalla trincea a un rilevato con le rotaie all'altezza delle finestre. «RFI ha risposto che questo intervento è attualmente molto più in basso in graduatoria. Servirebbe declassare altre opere con autorizzazione di altri Comuni». Il Comune però vorrebbe rilanciare la richiesta, sulla base di un dato: «La graduatoria tiene però conto del rumore esistente oggi, non delle prospettive di Alptransit che prevedono un aumento del traffico e quindi della rumorosità media nell'arco di notte e giorno». Sul programma d'interventi contro il rumore il Comune di Gallarate incontra oggi (27 gennaio) anche l'operatore privato di logistica Hupac.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it