

Ecco perché vogliono chiudere il passaggio a livello di Barza di Ispra

Pubblicato: Lunedì 20 Febbraio 2017



Il **passaggio a livello di via Fermi a Ispra** è da anni considerato uno dei punti più problematici della rete stradale del Basso Verbano, al centro di innumerevoli proteste nel tempo da parte dei residenti e di chi transita in zona (si trova a ridosso della stazione – dove s’incrociano i treni – e attualmente la strada soffre lunghi tempi di chiusura). Con l’[accordo Alpransit](#) viene sostituito dal [nuovo cavalcavia](#), un risultato che è stato salutato con grande sollievo da tutti.

D’altro canto, però, c’è appunto la contestata **chiusura del passaggio a livello di via Mongini**, che sarebbe accompagnata da nuovo sottopasso *solo* ciclopedonale. Ed è appunto qui che si apre la discussione.

Perché viene chiuso il passaggio a livello di via Mongini Barza di Ispra

RFI – la società delle FS che si occupa della rete – chiede in molti contesti che **la realizzazione di sottopassi sostituisca più passaggi a livello**, tenendo anche in considerazione il costo complessivo dell’intervento (che nel caso di Ispra è particolarmente rilevante, dovendo realizzare un cavalcavia): in sostanza, mettono i soldi ma in cambio chiedono un impegno anche al territorio. Un passaggio a livello non è di per sé elemento poco sicuro, ma statisticamente gli incidenti capitano: è per questo – e in alcuni

casi perchè impongono limitazioni alla velocità dei treni – che *anche* le ferrovie hanno interesse a chiuderlo. Inoltre un passaggio a livello richiede manutenzione ed è comunque soggetto a guasti: non sono infrequenti i ritardi ai treni causati da guasti e dalla necessità temporanea di far passare i treni a passo d'uomo (la procedura è spiegata [qui](#)). Quindi **la mediazione è questa: si mette il cavalcavia da un lato, ma si devono chiudere anche altri passaggi a livello.**

C'è poi una specificità locale: in questo caso la realizzazione di *un altro* sottopasso sarebbe stata particolarmente onerosa anche rispetto alla media. «**Il livello stradale sarebbe stato sotto il livello di falda**» spiega **Marco Magrini**, consigliere provinciale che si è occupato dell'accordo Alpransit. «Significava realizzare un sottopasso con pompe idrauliche che lavorano 24 ore su 24 per mantenere asciutto il sottopasso». Il **costo del sottopasso alternativo** alla chiusura del PL è stato **valutato in 2,5 milioni**. «C'è anche un piano di responsabilità nel caso di eventuali incidenti: gestire un sottopasso sotto il livello di falda non è esente da rischi»

I percorsi alternativi al passaggio a livello Barza di Ispra

L'altro elemento valutato in questi casi è quello dei **percorsi alternativi: il collegamento da Barza a Ispra** è attualmente di 2,7 km, mentre quello futuro da via Fermi sarebbe di 3,4 km, dunque solo leggermente più lungo, ma privo di passaggio a livello e di relative, eventuali attese. Chi contesta la chiusura del passaggio a livello dice che si deve «passare da Cadrezzate» e denuncia un disagio, anche per la presenza di almeno un semaforo.

Più problematico il **tragitto verso Angera**: l'attuale tragitto da via Mongini e SP69 è lungo 4,9 km, con la soppressione del passaggio a livello il tragitto passerebbe a 5,2 km passando dalle vie Sant'Isidoro o 6,2 km da Cheglio, quindi anche in questo caso con un aumento di percorrenza minimo. Questa – contestano ispresì e angeresi – è però una strada secondaria (la velocità media calcolata da Google Maps, ad esempio, è inferiore a quella del tragitto da SP69-via Mongini) e in cui in ogni caso è presente un passaggio a livello.

I tragitti consigliati da Google Maps:

L'amministrazione comunale, più in generale, ha sottolineato che i tre interventi – cavalcavia stradale e sottopassi ciclopeditoni – compenseranno la chiusura di due strade provinciali ad alta incidenza di traffico e di incidentalità. «Il traffico veicolare, infatti, **transiterà sul cavalcavia e non più nelle aree residenziali adiacenti ai passaggi a livello**». Va infatti considerato anche che le attuali strade come via Mongini diventeranno di fatto strade dedicate alla mobilità “dolce”.

Passaggi a livello Alpransit, Magrini: “Significherebbe rimettere in discussione l'accordo raggiunto”

Questi sono gli elementi che Comune, RFI, Provincia e Regione hanno valutato e su cui si è arrivati ad un accordo complessivo, che peraltro rientra in un accordo – formale – molto più ampio, quello che riguarda tutta la tratta Alpransit, da Pino sul lago Maggiore al confine con il Canton Ticino giù giù fino a Sesto Calende e Gallarate. Proprio questo punto viene sottolineato da **Marco Magrini**, consigliere provinciale che ha seguito l'accordo su Alpransit: «Chi oggi cavalca la protesta deve sapere che si assume la **responsabilità di rimettere in discussione l'accordo di programma**, che riguarda un piano di eliminazione dei passaggi a livello in molte località diverse, con altre situazioni complesse come quella di Laveno. E **mettere in discussione il piano significa fermare tutto, rinviarlo di anni**. E non è detto che si riesca a trovare un nuovo accordo più soddisfacente». L'accordo attuale prevede che le nuove opere vengano realizzate nell'arco del 2019, in tempo per l'attivazione completa del sistema Alpransit, che prevede l'aumento significativo del numero dei treni merci in transito.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it