

Chiude il passaggio a livello di Crenna di Gallarate (ma non è ancora la chiusura definitiva)

Pubblicato: Mercoledì 16 Febbraio 2022



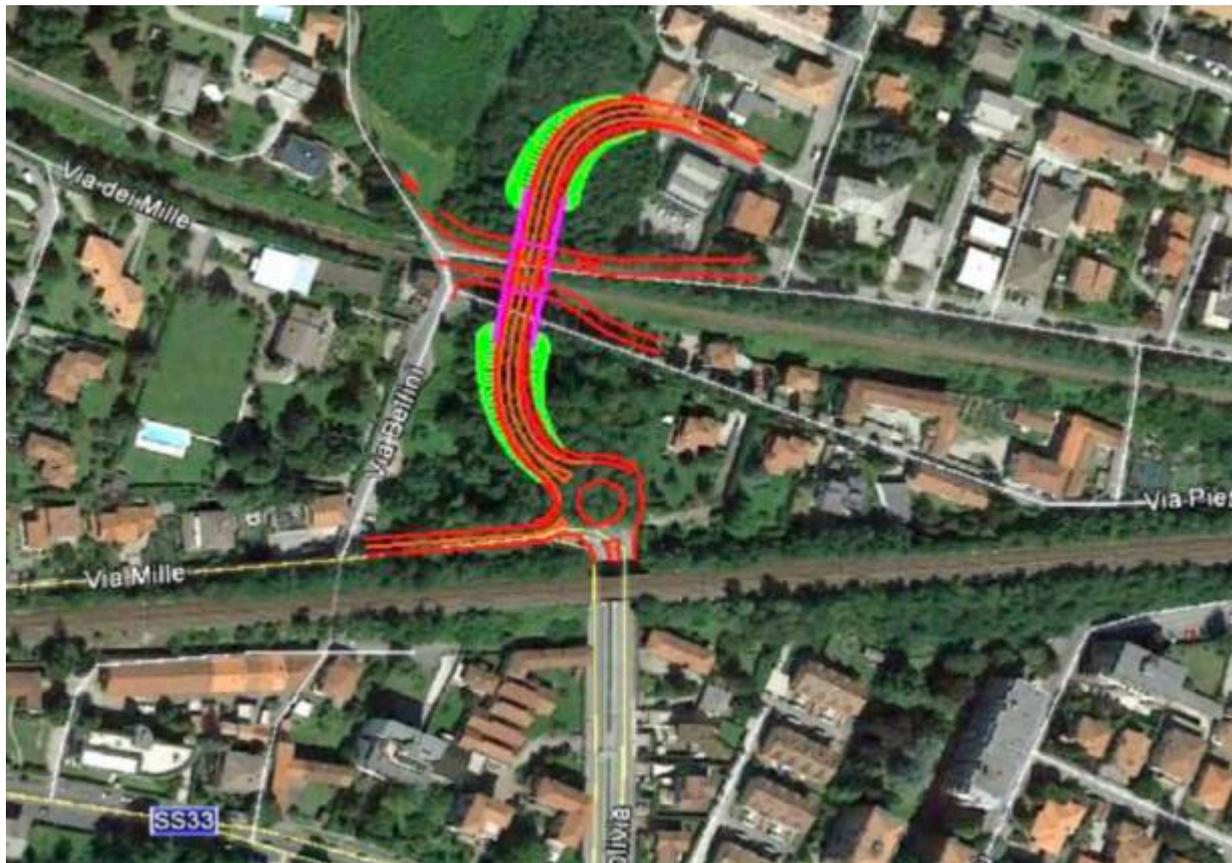
Chiude il passaggio a livello di Crenna, l'ultimo rimasto a Gallarate. **Per ora è stata questione di una mattina – 16 febbraio – ma è un po' anche la prospettiva verso cui si va**, dopo che il Comune ha approvato le convenzioni con Rfi (gestore della rete Fs) e Regione per sostituire l'intersezione strada-ferrovia con un nuovo sottopasso.

L'interruzione di mercoledì mattina, dalle 9 alle 13, era resa necessaria da **un cantiere di Rfi, che ha portato sul posto un treno operatore con pietrisco** per rinnovo della massicciata su cui passano i convogli. Intervento svolto in tempi rapidi, durante la "finestra" prevista nell'orario ferroviario in mattinata per eventuali lavori.

Ma a che punto siamo con il previsto **sottopasso, approvato dal consiglio comunale a novembre 2021?**

«Sono state firmate le due convenzioni di Rfi e Regione Lombardia» spiega l'assessore all'urbanistica **Sandro Rech**. Il passaggio in consiglio comunale era propedeutico a questa fase e proprio in occasione dei diversi passaggi preparatori al voto in assemblea civica era emerso il **progetto predisposto da Rfi, con tracciato "a U" da via Bolivia a via Valle Nuova**. Progetto di massima che ora va reso concreto: «Rfi sta predisponendo il progetto preliminare, sulla cui base potremo poi procedere con una variante urbanistico: **oggi la previsione esiste ma ha una conformazione diversa da quella che abbiamo adottato con la convenzione con Rfi**» continua Rech.

In passato infatti (e sulla carta ancora oggi) il sottopasso doveva avere un andamento rettilineo, mentre appunto oggi è emerso un disegno differente. Ecco quindi la necessità di procedere per «**variante puntuale**» al Piano di Governo del Territorio vigente, con la previsione della nuova strada.



Il tracciato previsto nella zona tra il Sempione e sottocosta di Crenna, dove si trovano i licei di Gallarate

Tempi? «RFI dovrebbe darci entro un paio di mesi il progetto preliminare» dice il sindaco **Andrea Cassani**. Da lì si dovrebbe poi passare **alla variante («per fine anno», dice Rech)** e infine al progetto esecutivo. Va ricordato che per le ferrovie un passaggio a livello è elemento di irregolarità e quindi Rfi è disposta per questo a investire anche su soluzioni onerose, pur di evitare problemi alla circolazione dei treni (la ferrovia Milano-Luino-confine è un asse molto importante per le merci).

L'incontro con i residenti

Nei giorni scorsi il sindaco Cassani ha anche incontrato il gruppo di residenti di via Valle Nuova che si oppone al tracciato del sottopasso: via Valle Nuova è una strada residenziale, oggi esclusa dal passaggio delle auto e che si ritroverebbe invece asse di transito: in zona il traffico è sostenuto soprattutto negli orari di entrata e uscita dai licei, due momenti giornalieri limitati nel tempo ma con notevole numero di auto. Anche i residenti si sono associati poi ai dubbi sul costo dell'opera, che era stato sollevato dall'opposizione in consiglio comunale (3 milioni di euro, divisi tra Rfi, Regione e Comune, con eventuali oneri aggiuntivi in capo a quest'ultimo).

Il sindaco ha incontrato lunedì i residenti: «**L'impegno preso con loro è valutare due o tre proposte alternative e migliorative**» spiega Cassani. Una ipotesi potrebbe essere lo sbocco verso la breve salita che da via Valle Nuova conduce verso via Carminati, una seconda ipotesi è l'allargamento del ponte di via Micca e della stessa strada (con qualche dubbio di Cassani sulla fattibilità, legata ad alcuni edifici) o ancora un'uscita diversa verso l'incrocio Galvani-Micca.

Sottopasso a senso unico?

Ma che margini ci sono per intervenire su un progetto che, nelle linee generali, è già “fissato” da una convenzione? **Cassani dice che «è più semplice inserire piccole modifiche meno onerose, dove ci sono margini per farlo»**, perché modifiche più radicali rischiano di aggravare i costi per il Comune. Il sindaco è possibilista su **un'altra richiesta avanzata, vale a dire di prevedere il sottopasso a senso unico verso Nord** (da via Bolivia a via Valle Nuova), per ridurre il carico di traffico. In questa ipotesi il traffico nell'altro senso – dalla zona dei licei verso il Sempione – sarebbe ancora incanalato verso il sottopasso ottocentesco di via Galvani.

«I manufatto deve essere realizzato a doppio senso, come vengono fatti tutti i sottopassi nuovi. Però si può valutare di aprirlo a senso unico». Al di fuori dei momenti di picco legati alle scuole, secondo Cassani il traffico non aumenterà: «Di lì si passa per ragioni precise: ci passa chi deve passarci, per questo ritengo che le preoccupazioni dei residenti siano in parte esagerate» dice Cassani. «Da amministratore devo guardare l'interesse pubblico complessivo: **noi pensiamo che l'opera sia utile e quindi proseguiamo»**.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it