

De Santis: “Nessun ricatto per la chiusura di via Mongini”

Pubblicato: Martedì 21 Febbraio 2017



Se i cittadini di **Ispra**, in particolare quelli della frazione di **Barza**, volevano una risposta sulla chiusura del passaggio a livello di via **Mongini** e quindi della **strada provinciale 33**, una risposta l'hanno avuta: **sul destino di quella strada non è ancora stato deciso nulla**. C'è un accordo di programma tra **Rfi** (Rete ferroviaria italiana), **Provincia di Varese** e **Regione Lombardia**, c'è una bozza di progetto con le varie opere previste (un cavalcavia e due sottopassi ciclopedinali), c'è l'ammontare degli stanziamenti previsti per le opere di compensazione, ci sono le criticità e le osservazioni fatte sui tavoli tecnici dall'amministrazione comunale. Manca solo, si fa per dire, la decisione finale.

Leggi anche

- [Ispra – Il punto sul progetto per Alptransit a Ispra](#)
- [Ispra – Assemblea infuocata per la chiusura della provinciale 33](#)
- [Milano – Audizione in Regione per il Cavalcavia di Ispra](#)
- [Ispra – Il passaggio a livello di via Mongini non chiuderà](#)
- [Milano – Cavalcferrovia di Ispra, audizione in Regione](#)

NOI NON CI FACCIAMO RICATTARE

Nell'assemblea pubblica di lunedì sera, in un'affollatissima sala convegni dell'Hotel Europa di Ispra, è stato presentato il progetto che prevede la chiusura di tre passaggi a livello e la realizzazione di un cavalcavia e due sottopassi ciclopedinali, di cui uno appunto in via Mongini. Accanto a **Melissa De Santis**, sindaco di Ispra, c'erano il vicepresidente della Provincia di Varese, **Marco Magrini**, e il direttore generale Infrastrutture e mobilità della Regione Lombardia, **Aldo Colombo**, cioè i principali interlocutori del Comune in questa fase. «Ispra siede al tavolo tecnico perché ha una priorità – ha precisato il sindaco De Santis -. Altri comuni che vengono tagliati in due dalla ferrovia non ci sono entrati. Non svendiamo il nostro territorio, non mercanteggiamo e non ci facciamo ricattare. Sicuramente abbiamo comunicato male noi, ma ribadisco che non è stato assunto ancora alcun impegno da parte del Comune, considerato che abbiamo appreso del progetto a metà dicembre».

IL PROBLEMA SONO I SOLDI

Tra le ipotesi alternative alla chiusura di via Mongini c'è la realizzazione di un sottopasso percorribile dalle automobili, ma nelle osservazioni al progetto c'è un evidente elemento di pericolosità rappresentato dalla falda acquifera. Il sovrappasso costerebbe circa 2 milioni e mezzo di euro e altrettanto il sottopasso carrabile, mentre quello ciclopedinale 400mila euro. «È vero che il sottopasso in via Mongini si potrebbe realizzare in sicurezza – ha spiegato il sindaco – ma c'è un problema di budget (soldi, ndr). Tra le ipotesi iniziali si era pensato anche ad un unico sovrappasso spostato proprio sulla sp 33, anziché in via Fermi, ma quello che ci viene chiesto ora è **valutare quale sia la soluzione migliore a fronte del fatto che il raddoppio del traffico ferroviario da 40 a 90 treni sarà graduale e non a partire dal primo gennaio 2020**».

PERCHÉ I TEMPI ACCELERATI

Aldo Colombo di Regione Lombardia ha spiegato alcuni particolari importanti, ricordando innanzitutto

che la realizzazione del potenziamento della rete ferroviaria è un accordo tra stati, cioè tra **Italia, Svizzera e Unione europea**. Il dirigente regionale si è poi soffermato sull'importanza delle tempistiche. «Eseguire un'opera quando c'è il fermo del traffico ferroviario – ha detto Colombo – costa meno. Noi abbiamo trenta milioni di euro a disposizione per realizzare 6 interventi, ma se non li facciamo durante il periodo di fermo ci costeranno molto di più e quindi non potremmo realizzarli tutti».

I singoli interventi lungo la linea sono condizionati dal fatto che si sottoscriva una convenzione con i comuni interessati, cosa che Ispra non ha ancora fatto.

Il primo incontro tra **Regione, Provincia e Rfi** per discutere del progetto è avvenuto il 15 dicembre del 2015. In quell'occasione è stata data l'indicazione dei passaggi a livello che sarebbero stati chiusi, mentre l'ufficializzazione alle amministrazioni interessate dagli interventi è avvenuta poco prima di Natale 2016. «Abbiamo chiesto ai Comuni di prendere velocemente una decisione – ha continuato Colombo – almeno entro gennaio. Ma quasi tutti i sindaci ci hanno chiesto un mese in più per organizzare momenti come questo per la comunicazione del progetto ai cittadini».

LA PROVINCIA SARÀ AL FIANCO DEL COMUNE

Il ruolo della Provincia in questa partita è stato molto importante sia perché ha individuato le criticità e le priorità lungo la tratta ferroviaria che attraversa il territorio sia per il ruolo di interlocutore con le amministrazioni comunali che in molti casi per realizzare il progetto dovranno prendere decisioni che penalizzano le persone.

«Il Comune di Ispra – ha concluso **Marco Magrini**, vicepresidente della provincia di Varese – non ha ancora sottoscritto alcuna convenzione quindi l'amministrazione insieme ai suoi cittadini deciderà per la soluzione migliore. E se deciderà di tenere aperto il passaggio a livello di Barza, con tutte le responsabilità che ne derivano in termini di pericolosità, noi l'appoggeremo perché la Provincia è espressione dei comuni».

di m. m.