

## Alpransit, 3 milioni e mezzo per i passaggi a livello

**Pubblicato:** Mercoledì 15 Marzo 2017



**Togliere i passaggi a livello dai Comuni attraversati dalla linea** ferroviaria Luino-Gallarate che diventerà continuazione di Alpransit, costerà **30 milioni e 300 mila euro**.

**Di questi, 3,5 verranno spesi per Luino** con l'obiettivo di chiudere le sbarre delle "intersezioni a raso" di via Voldomino e via San Pietro.

I lavori cominceranno a novembre 2018 per terminare nel giugno 2020, anche se le prime palificazioni potranno avvenire già nel periodo di chiusura della linea, da giugno a dicembre prossimi.

### Leggi anche

- **Luino** – Alpransit, Pellicini scrive al ministro: "Vogliamo vedere i progetti per i lavori sulla linea"
- **Economia** – Alpransit: perdere "il treno" costerebbe 470 milioni
- **Lago Maggiore** – Alpransit, sei mesi senza treni fra Luino e Laveno
- **Luino** – La Lega in campo per Alpransit e sicurezza sulla linea
- **Luino** – Cinquestelle su Alpransit: "Prioritario informare i cittadini"
- **Luino** – Alpransit, "Lavori già iniziati per la messa in sicurezza"
- **Luino** – Alpransit e sicurezza, il Consiglio dice sì
- **Luino** – Alpransit, in città la ferrovia è un cantiere
- **Luino** – Alpransit, le opere di compensazione finiscono in Consiglio

In sunto è stato detto questo nel corso dell'ultima riunione della Commissione territorio in Comune, seguitissima riunione ristretta con un solo punto all'ordine del giorno: i passaggi a livello cittadini.

**Questi sono due (ma sulla linea in tutto ne spariranno ben 15)** e al loro posto sono previste opere che consentiranno una viabilità alternativa nei due punti.



**VIA VOLDOMINO** – Dopo un'introduzione da parte dell'assessore Alessandra Miglio che ha inquadrato il tema, ricordando la quantità e la qualità dei treni che passeranno da Luino con l'arrivo di Alpransit (dai 70 al giorno di oggi si salirà a 90, e con lunghezze che variano per i merci dagli attuali 300-500 metri ai futuri 750) e il livello di priorità del contesto luinese, secondo solo a Laveno Mombello e pari merito a Ispra, si è entrati nel centro della questione del primo attraversamento, quello di via Voldomino. Si tratta di una via che si incontra provenendo da Voldomino e arrivando alla rotatoria dell'ospedale. Un punto cruciale perché riguarda uno degli accessi alla città: come fare se i treni aumentano? Il passaggio a livello, rimanendo abbassate le sbarre, rischierebbe di causare ingorghi enormi.

La soluzione al centro dello studio, come quella per la via San Pietro, verrà inserita in una convenzione fra Luino e Rfi: non è quindi ufficiale o definitiva; tuttavia prevede, secondo le direttive di massima elaborate ed esternalizzate dagli uffici tecnici del Comune un **sottopasso stradale con l'altezza di almeno 5 metri** (così da permettere il passaggio di mezzi di soccorso come l'autoscala dei vigili del fuoco) e con

una parte sopra alzata rispetto alla sede stradale che accoglierà un **percorso ciclopedonale fino alla via XXV Aprile**, dove esiste l'ipotesi di realizzare una rotonda.



**VIA SAN PIETRO** – Altro passaggio a livello, poco prima che la ferrovia affronti il tratto in galleria, è quello della via San Pietro-via Collodi (ex sede della comunità montana, per intenderci). Anche in questo caso le sbarre del passaggio a livello non si alzeranno più, e per regimentare il traffico è previsto un “adeguamento della viabilità locale”, cioè la realizzazione di una bretella stradale che costeggia quel tratto di ferrovia per sbucare di fronte alle Poste.

**COSTI, TEMPI, SICUREZZA** – Queste opere, ad oggi, non avranno alcun costo per le casse del Comune: si tratta di fondi che sborseranno le ferrovie. È bene rimarcare che queste ipotesi dovranno essere inserite nella convenzione fra Comune e Ferrovie che deve ancora essere approvata da specifici passaggi politici. **È un procedimento in divenire**, e non è escluso che anche altre opere connesse, come la rotonda di via XXV Aprile vi potranno rientrare, senza comportare aggravii per le casse comunali.

Non a caso lo stesso sindaco **Pellicini** ha commentato assicurando che **farà «di tutto per migliorare questo accordo con la previsione di altri interventi**. Siamo stati i primi ad offrire opere di compensazione».

Ma la vera scommessa per il sindaco riguarda la **sicurezza**. Con un incremento di passaggio di treni, soprattutto i “grandi” merci – che avverrà al completamento della galleria del Ceneri, prevista nel 2020 –, **il sindaco vuole essere sicuro che non vi siano rischi di natura ambientale**. Per questo **in una recente comunicazione al Ministero dei trasporti** è stata chiesta, fra le altre, una “**valutazione di impatto ambientale**” e la predisposizione di un **piano per la sicurezza e di pronto intervento in caso di incidente ferroviario con merci pericolose**.

[Andrea Camurani](#)

[andrea.camurani@varesenews.it](mailto:andrea.camurani@varesenews.it)