

VareseNews

La campagna della sinistra arcobaleno passa dalla stazione fantasma

Pubblicato: Domenica 6 Aprile 2008

Per presentare il candidato al collegio 27 Samarate-Lonate Pozzolo la Sinistra Arcobaleno sceglie un luogo **«emblematico della Padania che non funziona»**: la stazione delle Nord di Ferno-Lonate Pozzolo, pronta da dieci anni, ma mai aperta al servizio passeggeri.

Ancora una volta la sinistra radicale mette al centro del suo programma per la provincia la **questione della sostenibilità, a partire dai trasporti**. Lo sottolinea il candidato alla presidenza della Provincia **Giampaolo Livetti**, ricordando il suo impegno per risolvere l'empasse della stazione, mai aperta a causa dell'impossibilità di introdurre treni regionali (oltre ai Malpensa Express) sull'asse ferroviario Milano-Malpensa. Ma il trasporto su ferro è indicato anche come **soluzione ideale e necessaria per il trasporto merci**, anche in vista dei possibili sviluppi dello scalo della brughiera: «La Cargo City – continua Livetti – è indicata come la soluzione per la crisi di Malpensa: trasportare merci anziché passeggeri. Ma queste merci come proseguiranno una volta sbarcate in aeroporto?» Per la Sinistra Arcobaleno è necessario evitare che la risposta non sia esclusivamente affidata alla gomma: è auspicabile invece che **«le merci possano proseguire verso la Hupac di Busto Arsizio e verso Novara su ferro»**, creando dunque strutture logistiche per l'imbarco sui treni presso la Cargo City (una linea ad hoc era prevista dal progetto del 1972 della "Grande Malpensa").

Il candidato al collegio 27 Andrea Barcucci continua indicando invece una possibile soluzione-ponte per permettere l'apertura della stazione: **treni navetta Busto FNM-Malpensa**, «possibili grazie ai 4 binari esistenti nelle stazioni» capolinea del servizio. Una soluzione che –almeno temporaneamente- permetterebbe di istituire un servizio di tipo locale in attesa del completamento del raddoppio della linea, legato al [tunnel di Castellanza](#) che permetterà di eliminare il collo di bottiglia dei pochi chilometri rimasti a binario unico. «Del resto, dopo l'introduzione dei servizi Malpensa Express, il numero di treni locali Novara-Cadorna è diminuito, siamo passati da venti coppie di treni di un tempo alle diciotto odierne» conclude Barcucci, che ricorda anche le difficoltà di accesso all'aeroporto per i lavoratori, alle prese con trasporti pubblici carenti nei collegamenti tra lo scalo e i comuni circostanti.

Oltre che l'elemento fondamentale per ripensare la mobilità della provincia, il trasporto su ferro è indicato da Livetti anche come un elemento per garantire, più in generale, la sostenibilità dell'aeroporto, che sembra essere passata in secondo piano in questi giorni: «Ci dissero: vi diamo lavoro in cambio di salute, occupazione in cambio di qualità di vita. Qualcuno l'ha accettato. Oggi il lavoro si è mostrato per quello che è, precario e non qualificato, e la diminuzione della qualità di vita è sotto gli occhi di tutti». E su un ipotetico futuro di Malpensa come aeroporto merci, sottolinea, oltre alla necessità del trasporto su ferro, anche una **attenzione al rispetto della normativa sui voli notturni**, stabilita dal [decreto D'Alema](#) del 1999.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it

