

L'oasi "segreta" di Hupac

Pubblicato: Martedì 28 Settembre 2010

Martin pescatore, svassi, rane e lepri. Una fauna inaspettata a due passi da dove si ergono gigantesche gru, con le loro "braccia" meccaniche. Una sorta di oasi nascosta a poche decine di metri dai vagoni carichi di ogni sorta di sostanza chimica, dall'asfalto, dal ferro dei binari, c'è **un angolo di Parco del Ticino**. Sono i due **"biotopi"** (zone umide) realizzati negli ultimi anni da Hupac Spa, subito alle spalle del "nuovo" terminal di Gallarate, **aperto nel 2005**; da allora, con piantumazioni, irrigazione e altri accorgimenti, previa consultazione e consulenza del Parco stesso, **hanno preso vita le due "zone umide" ricavate in altrettanti vastissimi scavi** (due per evitare di intaccare il gasdotto Cesano Maderno-Novara, che passa proprio qui), e che hanno ormai assunto un aspetto di indubbio pregio. Costituiscono inoltre lo sfogo naturale del **sistema di gestione delle acque**, adottato da Hupac in collaborazione con **Acqua Ambiente Italia**, società brianzola del gruppo francese Saint Dizier. Un ambiente "creato", **impensabile cento metri più in là**, con le ninfee sulle acque placide di un laghetto circondato di carpini, querce e altri alberi che crescono in un silenzio irreale, una dozzina di metri sotto il caos della zona più intasata di infrastrutture, asfalto e cemento di tutto il Norditalia.

– *Acqua, un problema da gestire*

L'ing. Pennacchi, *engineering director* di Hupac, ha esposto gli aspetti ambientali del terminal di



Gallarate, che aveva un impatto notevole ma nella sua operatività ha permesso di risparmiare l'emissione di circa 700.000 tonnellate di anidride carbonica. È sulla gestione delle acque, oltre che sulla sicurezza in generale, che la società **ha investito fortemente** quando ha "allungato" il terminal verso Gallarate – lavori che riguardano ora **anche la parte bustese**, risalente al 1992, con ampliamenti e adeguamenti dei sistemi di evacuazione. La nuova parte dello scalo intermodale è stata però concepita in partenza in modo innovativo: completamente **impermeabilizzata** (anche sotto i binari) a protezione della falda, raccoglie le acque superficiali, in testa quelle **piovane**, e invece di scaricarle semplicemente nei sistemi cittadini **le separa in vasche apposite, distinguendo quelle di prima pioggia, le più inquinate** per il dilavamento sul terreno. Queste vengono mandate ad apposite vasche **isolabili** dalla rete fognaria, in caso vi siano sversamenti, mentre quelle più "sicure" possono essere immesse **direttamente verso il "biotopo"**, alimentando così laghetto e zone umide con acque piovane private delle componenti potenzialmente inquinanti, che vanno invece al trattamento. Ed è così che a due passi dallo sferragliare dei treni in movimento, c'è **il regno dello svasso e della rana, del martin pescatore e delle lepri**, (con tanto di *eco-bypass* sotto lo scalo per la migrazione della fauna da un lato all'altro della ferrovia).

– Il (doppio) terminal: al centro di reti strategiche



Il direttore del terminal intermodale, Sergio Crespi ricorda qualche numero di Hupac. L'interporto, che connette il sistema stradale e quello ferroviario del trasporto merci, occupa 240mila metri quadri fra Busto Arsizio e Gallarate; ha una capacità di sette milioni di tonnellate l'anno e **dà lavoro a poco più di duecento dipendenti**, ossia metà circa del totale dei dipendenti Hupac. Gestisce al momento 25 coppie di treni al giorno, ma la sua potenzialità è di 33: **la crisi ha colpito duro** e si è fatta sentire anche sul movimento merci. Nonchè sull'occupazione, che tre anni fa toccava quota 234. Puntuale anche la relazione di Irmtraut Tonndorf sullo "stato dell'arte". Da sempre la Svizzera, a differenza dell'Italia, ha creduto nella "**cura del ferro**" per i trasporti a lunga distanza, oggi il transito alpino è al 64% su ferro (altrove al 15%, in Italia ancora meno). I carichi più "esotici", una volta messi su binario, sono arrivati in Russia, in Cina. Perfino in Corea del Sud (con l'ultimo tratto da Vladivostok in nave). **La rotta principale è ovviamente quella nord-sud, sull'"asse forte" Lombardia-Baden/Wurttemberg. AlpTransit** apre le più grandi prospettive per il futuro, ma servirà un potenziamento anche delle reti ferroviarie lombarde: strategiche ad esempio la Gronda Nord Novara-Saronno-Seregno-Bergamo, la Arcisate-Stabio, in prospettiva a lungo termine la stessa Luino-Bellinzona.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it