

Hupac accelera sui binari della ripresa

Pubblicato: Mercoledì 25 Maggio 2011



Ottimismo e fiducia nel futuro sono le due parole del giorno in casa Hupac SpA: a sei anni dall'ampliamento del terminal, che si estende ora anche sul territorio di Gallarate, la filiale italiana dell'azienda di Chiasso leader nel trasporto intermodale su rotaia **può legittimamente dichiarare concluso il periodo di crisi iniziato nel 2008** e proseguito per quasi due anni. Una crisi che ha lasciato il segno sotto vari aspetti, soprattutto quello del personale: i dipendenti della struttura, che tre anni fa erano 232, oggi sono scesi a 197, ma nell'aprile 2010 l'azienda ha ritirato la Cassa Integrazione Guadagni e il direttore generale Sergio Crespi lascia le porte aperte alla possibile assunzione di nuovo personale.

I dati parlano indubbiamente a favore dell'azienda nata nel 1973 e trasferitasi dal 1992 nella nuova sede di via Dogana: **nel 2010 sono state trasbordate 382.056 unità di trasporto intermodale (container, semirimorchi e casse mobili) con un incremento dell'11,9%** rispetto all'anno precedente, mentre nell'altro terminale di Desio, di dimensioni molto inferiori, la crescita è stata del 5,8%. In aumento anche le tratte servite: il nuovo percorso Busto-Barcellona con due treni al giorno sta riscuotendo discreto successo, e dal terminal passano quotidianamente 25 coppie di treni (uno in partenza e uno in arrivo) rispetto alla capacità massima di 34, che potrebbe essere raggiunta nel 2015. Volumi di traffico importanti che recano benefici anche a tutto il territorio circostante: nell'area del terminal circolano 1300 autisti al giorno e **si calcola che circa 1000 persone lavorino nella zona in servizi indirettamente collegati all'attività di Hupac SpA**, dalla ristorazione alle officine.

Importanti anche i riflessi sull'ambiente dei servizi dell'azienda svizzera: si calcola che nel 2010 il totale dei trasporti effettuati da Hupac abbiano consentito di risparmiare l'86% delle emissioni di anidride carbonica e il 70% dei consumi di energia rispetto ad analoghi trasferimenti su strada, anche se, sottolinea la portavoce **Irmtraut Tonndorf**, "non c'è un contrasto tra strada e rotaia, tanto è vero che gli azionisti di Hupac sono proprio gli autotrasportatori. C'è invece la volontà di collaborare e di fornire un supporto al traffico su strada per tragitti lunghi". Parlando di ambiente, da sottolineare il fatto che insieme all'ampliamento del terminal di Gallarate – che ha portato la superficie totale del terminal a 240.000 metri quadrati – è nata anche **un'area protetta con due bacini acquatici, ripopolata da flora e fauna locali**: "Tutti vogliono il trasporto intermodale – spiega **Sergio Crespi** – ma pochi sono disposti a sostenere l'impatto ambientale di un terminal. Per questo abbiamo voluto creare un biotopo di compensazione nel pieno rispetto della natura e del territorio".

Molti anche i lavori in corso all'interno del Terminal: dopo l'ampliamento dell'area di ingresso, terminato lo scorso anno, per il 2011 sono in programma **la realizzazione di un nuovo collegamento al sesto binario della stazione di Gallarate** (in collaborazione con RFI), l'ampliamento dell'ufficio operativo e la sistemazione delle aree di check-in e check-out. Il tutto in coincidenza con un

consolidamento dell'officina interna che permette di effettuare operazioni di manutenzione sul materiale rotabile direttamente nel terminal, e impiega attualmente 15 operai.

Certo, non è tutto rose e fiori: **resta in stallo, ad esempio, il nuovo terminal di Sacconago**, che si estende su una superficie di 38.000 metri quadrati e dovrebbe ospitare due coppie di treni al giorno, impiegando 4 operai. Il rilascio delle necessarie pratiche da parte di Comune e Vigili del Fuoco (DIAP e CPI) procede a rilento e non avverrà prima della fine del 2011, ma anche allora ci saranno da risolvere problemi di viabilità prima di arrivare a una completa fruibilità dell'impianto. La questione delle infrastrutture, del resto, è più generale e riguarda l'intero panorama nazionale: i progetti di Hupac per il futuro sono ambiziosi (oltre 300 milioni di franchi svizzeri di investimento per arrivare a superare il milione di spedizioni all'anno nel 2015) ma si scontrano con l'inadeguatezza delle strutture ferroviarie, come la tratta che attraversa Luino, una linea a binario unico creata più di 130 anni fa. "Ci sono voluti dodici anni – lamenta **Piero Solcà**, direttore della logistica di Hupac – per creare una bretella di 700 metri sulla linea Sesto Calende-Gallarate. Bisogna prendere provvedimenti immediati per potenziare le linee esistenti, in modo da renderle adeguate ad accogliere treni più lunghi, pesanti e alti. Altrimenti qualcuno deciderà di scaricare le merci prima di arrivare in Italia, e ce le ritroveremo su strada nei posti sbagliati...".

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it