

FantaSvizzera

0

FantaIgnoranza Italiana?

di Tino Balduzzi – Da Ansa, 4 ottobre 2018: H2 Energy, società svizzera del gas, e la coreana Hyundai hanno sottoscritto un accordo per 1000 camion a idrogeno da immatricolare a partire dal 2019. [\(link\)](#)

Questa è solo una delle tantissime notizie che parlano di elettrico e idrogeno nel trasporto, sia merci che persone, che si trovano cercando “camion elettrici” o “camion idrogeno” su un motore di ricerca. Moltissimi i nomi oltre a Hyundai: Tesla, Nikola Motors, Scania, Daimler, Toyota, Volvo, Bosch, Siemens, Cummins e molti altri, in varie aree compresa la trasformazione in elettrico e ad idrogeno dei mezzi diesel circolanti, autobus compresi. Compresa anche l’aggiunta di un pantografo sui camion e l’aggiunta di una linea elettrica sospesa sulle autostrade come in ferrovia, già sperimentata in Svezia, Germania, California ed a breve anche in Italia sulla Brebemi.

La tecnologia è enormemente cresciuta da quando, dopo anni di discussioni, nel 1992, gli Svizzeri, con un referendum, diedero il via alla realizzazione del Nuovo Gottardo, entrato in funzione da pochissimo, a trent’anni della sua ideazione.

Due modi diversi di combattere l’inquinamento sulle strade. Trent’anni fa con tunnel ferroviari, oggi con camion ad idrogeno ed elettrici.

Trent’anni fa con tunnel ferroviari. Che però risolvono solo parzialmente il problema perché contribuiscono ad abbattere (e solo in parte) il traffico stradale Nord-Sud di merci che hanno sia l’origine che la destinazione fuori dalla Svizzera, e che gli Svizzeri subiscono. Un sistema, però, i cui benefici cessano appena quelle merci escono fuori dai binari

(sostanzialmente in Italia ed in Germania).

Oggi con camion ad idrogeno ed elettrici. Che però possono arrivare ovunque ci sia una strada, con una capillarità, e quindi con un risultato complessivo, enormemente superiore a quello fornito da un costosissimo tunnel.

Una gara tra due soluzioni contrapposte dove è facile indovinare che il vincitore viaggia su gomma, anche perché, oltre alla maggiore copertura territoriale, su strada non c'è il limite fisico del "sorpasso" e del numero dei treni/ora necessariamente limitato.

Non solo. In ferrovia il recupero dell'energia in discesa ed in frenata comporta (come negli impianti fotovoltaici domestici) la reversibilità della linea elettrica. In Svizzera quell'investimento è stato fatto e vi è un significativo recupero di energia. In Italia invece no, e questo comporta l'enorme spreco quotidiano dell'energia recuperabile da decine di migliaia di ingressi in stazione di treni pesanti centinaia di tonnellate, senza contare le discese. Sui mezzi stradali ad idrogeno ed elettrici, invece, quel recupero è immediatamente possibile.

Allora una domanda sorge spontanea: visto che la mamma degli ottimisti è sempre incinta, e di conseguenza si prevedono aumento di traffico illimitati, perché, visto che ci vogliono trent'anni, gli Svizzeri comprano camion a idrogeno anziché fare un altro buco al fianco del Nuovo Gottardo?

E ancora: ma se trent'anni fa fossero già esistiti i camion elettrici e ad idrogeno (che allora nemmeno si immaginavano) gli Svizzeri avrebbero fatto ugualmente il Nuovo Gottardo?

E se i camion ad idrogeno fossero apparsi quando il Nuovo Gottardo era solo agli inizi della realizzazione, il tunnel sarebbe stato completato? E allora, visto che questa è la situazione italiana per Torino-Lione, Terzo Valico e Brennero, perché non riesaminare la situazione?

Un riesame necessario anche da un punto di vista economico. Perché il trasporto su ferrovia dei normali semirimorchi alti 4 metri (che tra Francia e Italia quotidianamente già avviene sotto il vecchio Fréjus), in Svizzera viene finanziato, oltre che da chi ne usufruisce, anche da una tassa pagata dai trasportatori che continuano ad attraversare la Svizzera sui diesel. Con la progressiva sostituzione della trazione stradale diesel con trazione elettrica ed a idrogeno, che inquina meno e costa meno del trasporto su ferrovia, cosa sarà della sostenibilità economica dei tunnel ferroviari già realizzati? E per quelli ancora da realizzare?

Infine, come mai nessuno dei SiTav con cui chi scrive ha parlato davanti al Comune di Torino, il giorno dell'approvazione dell'ordine del giorno contro la nuova Torino-Lione, era al corrente di questi sviluppi?

Abbiamo due internet diverse?

E poi Iveco (quasi assente negli investimenti su elettrico ed idrogeno) in questo scenario come sta? Bene? E gli industriali torinesi? Bene anche loro?

L'AUTORE

Tino Balduzzi – Basso Piemonte 1946.

Formazione: Statistico. Lavoro: Ibm, imprenditore (software, hardware, apparecchiature per evasione ordini). Ambiente: nucleare, acqua pubblica, beni comuni, sicurezza, ferrovie, gallerie, falde acquifere.