



Il Progetto Prioritario TEN-T N. 6 Lyon-Turin, tra lotte popolari e crisi economica

Mercoledì 16 Novembre 2011, 15.00 - 17.00

**Parlamento Europeo, Strasburgo
Sala F01101**

Si risparmierebbe davvero energia con il tunnel di base?

Claudio Giorno

Lo studio di Mirko Federici (compianto ricercatore dell'Università di Siena), il lavoro sviluppato dal prof. Sergio Ulgiati dell'Università di Napoli e altre autorevoli ricerche di facoltà indipendenti internazionali hanno definitivamente sfatato il mito del treno "amico dell'ambiente". Un'affermazione che è vera solo a condizione che la competizione con gli altri modi di trasporto non sia appesantita dall'insostenibile costo energetico di realizzazione dell'infrastruttura indispensabile per l'esercizio ad Alta Velocità.

Il che è vero anche per la Torino Lione anche se la velocità di progetto è stata "declassata" a 220 km/h nell'ultimo dei tanti costosi progetti sfornati sino ad oggi.

Ma il bilancio sarebbe fortemente a rischio anche nel caso si trascurasse l'inserimento del "costo ambientale di costruzione". (Perché si tratta di una "scelta politica" come è stato più volte affermato dai proponenti).

Infatti anche ipotizzando irrealisticamente che il tunnel possa avere il massimo successo previsto e vi transitino fra 30 anni fino a 350 treni merci al giorno (63 di "Autostrada Ferroviaria" e 113 convogli ordinari nei due sensi, il celebrato risparmio di energia dovuto all'uso di una sola motrice in luogo delle 2 (e in alcuni casi 3) necessarie oggi per i convogli più pesanti, verrebbe in buona parte vanificato sia dalla maggior velocità imposta dal flusso di transito previsto nel tunnel (120 km/h contro 80 km/h) che dall'assorbimento di energia delle potenti centrali di ventilazione e refrigerazione indispensabile per consentirne l'esercizio. Si tratta di consumi che stanno nel medesimo ordine di grandezza, prendendo per buoni gli scarsi dati forniti dai proponenti.

Inoltre giova ricordare che persino sulla linea attuale il modello di esercizio basato sull'"autostrada ferroviaria" (imposto a danno di quello tradizionale per "giustificare" in prospettiva la necessità del tunnel di base), è energeticamente perdente.

La tara, nettamente preponderante sul peso netto trasportato determina addirittura un consumo molto superiore del treno a pieno carico rispetto allo stesso numero di autoarticolati transitanti su strada (in termini di tonnellate di petrolio equivalente "tep" 7,36 sono il "consumo" del treno e 1,08 se i 20 camion trasportati sui vagoni viaggiassero sulla strada). Dato che ovviamente peggiora ogniqualvolta il treno non realizza il pieno carico fino a precipitare quando viaggia praticamente vuoto, Questa circostanza è molto frequente prima che si decidesse di finanziare gli autotrasportatori con denaro pubblico rimborsando loro i 2/3 del pedaggio in deroga alle norme UE sulla concorrenza e il mercato per incentivare un trasporto più "verde". Questa pratica potrebbe indurre, a nostro giudizio, il Parlamento europeo ad aprire una inchiesta sulla correttezza di tale procedura.

%%%