

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!

Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 27 ottobre 2022

Con FluxJet ad oltre 600 km/h nel vuoto

di Mauro Longarini

TORONTO (Canada) - E' risaputo che il trasporto ferroviario in Canada (e, salvo sporadici casi, nell'intero continente americano) è decisamente antiquato, privo di tratte ad alta velocità e in larga misura affidato alla trazione Diesel, con locomotive che a loro volta dispongono di generatori e motori di trazione di vecchia concezione, costrette ad operare talvolta su linee concepite nel XIX secolo.

Non è quindi una mera coincidenza se la TransPod Inc., società canadese con sede a Toronto, abbia trovato terreno fertile, nonché l'appoggio della provincia dell'Alberta, per sviluppare il progetto del proprio FluxJet. Concettualmente simile all'Hyperloop di Elon Musk, il FluxJet risulta essere un veicolo (possiamo definirlo rotabile?) disegnato per trasportare passeggeri e merci a grandissima velocità, sfruttando i principi e i vantaggi della levitazione (o sospensione) magnetica e dell'assenza di aria (vuoto) generata da pompe. Volendo banalizzarlo, il principio del FluxJet non è di molto dissimile dai sistemi di posta pneumatica talvolta usati dai cassieri dei grandi supermercati per recapitare direttamente in amministrazione gli incassi.



COPYRIGHT © TRANSPOD 2022

1.1 *Disegno TransPod*

Nel 2021 TransPod ha annunciato gli studi di fattibilità di un collegamento fra la città di Calgary e il capoluogo di provincia dell'Alberta, Edmonton (distanza di circa 300 km), in grado di essere coperto in soli 45 minuti, e a seguire altre città sparse per il mondo hanno iniziato a prendere in considerazione la nuova tecnologia; fra queste si ricordano le ventilate tratte Dallas - San Antonio (Texas, USA), Dubai - Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti), Brisbane - Sidney (Australia) e, non ultima, Montreal - Toronto (Canada).

Le promesse e le aspettative del sistema noto anche come "vacuum tube train" sono ovviamente molteplici, e alcune sono state in parte recentemente quantificate. Prima fra tutte il risparmio delle emissioni di monossido di carbonio rispetto agli attuali sistemi di trasporto (aereo, ferroviario, stradale). Numeri talmente esorbitanti quanto poco comprensibili e, onestamente, difficilmente controvertibili sulla carta. Numeri che quindi mi permetto di omettere, sebbene sembrerebbero raggiungibili anche grazie all'alimentazione elettrica fornita da appositi pannelli fotovoltaici. La capacità di trasporto del FluxJet è al momento stimata in 54 passeggeri e 10 tonnellate di merci. Sui tempi di percorrenza si è detto, e in fondo per qualsiasi previsione basta considerare una velocità non inferiore ai 600 km/h, mentre, per quanto concerne il mero costo del biglietto, la promessa è che la tariffa di un viaggio sia del 44% inferiore a quella dell'aereo.



2-Disegno TransPod

Il progetto del FluxJet ovviamente è ancora lontano dal divenire una realtà operativa, sebbene a breve dovrebbe entrare in una fase meno teorica e più pratica, con la costruzione di un primo breve tratto propedeutico ai test di velocità. Questi, se troveranno buon fine, potrebbero portare, a partire dal 2025, all'avvio del cantiere utile al collegamento fra le città di Edmonton e Calgary.

Nel mentre, però, qualche domanda sull'effettiva fattibilità del progetto è d'obbligo. Non tanto perché l'acquisizione dei terreni utili all'infrastruttura del rettilineo Edmonton - Calgary non è stata ancora avviata, cosa che mal si combina quantomeno con la nuova e pragmatica governance dell'Alberta. Ci si deve infatti chiedere se realmente i pannelli fotovoltaici sarebbero in grado di garantire autonomia in un'area geografica non particolarmente soleggiata, in cui la temperatura massima nel mese di luglio è pari a 23 gradi centigradi. Potrebbe l'esiguo numero di passeggeri e merci trasportate (pari rispettivamente ad un autobus urbano e un paio di bancali) competere realmente con il trasporto aereo e ferroviario, sempre ammesso che i grandi interessi in gioco lo consentissero? E infine, siamo certi che l'utente medio gradirebbe viaggiare in una "capsula" pressurizzata e priva di finestrini, sottoposto ad accelerazioni quantomeno sopra la media, all'interno di un "tubo" che, per dolo o fatalità, potrebbe improvvisamente colmarsi di aria?

Mauro Longarini - 27 ottobre 2022

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003