

	<p>Progetto Tirol-Adria</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Idroelettrico ➔ Canale transalpino Donubio Tirol-Adria ➔ Treno magnetico München-Verona ➔ Ponte energia solare 	<p>Tirol-Adria sas di Albert Mairhofer & C.</p> <p>I-39030 Valle di Casies BZ Preindl 45 c.f. 02350140212 Cell. 349 3813236 Tel/Fax 0474978421 www.tirol-adria.com info@tirol-adria.com</p>
---	--	--

Appello

Polonia, Cechia e Slovacchia - con benevolenza anche degli Stati adiacenti al Mar Baltico e dei Länder della Germania orientale e dei luoghi lungo le idrovie - proseguono la progettazione per collegare l'idrovia Danubio attraverso i fiumi navigabili Odra ed Elba col mare Baltico. Ciò mi rafforza nel propagare la

IDROVIA DANUBIO-TIROL-ADRIA

quale prolungamento verso sud, creando così una via di navigazione interna tra Baltico ed Adriatico.

Il relativo Progetto Tirol-Adria è stato presentato nel mese di febbraio del 2007 alla Commissione della CE DG Energia e Trasporti ed ai governi di Berlino, Vienna, Roma, Monaco di Baviera, Innsbruck, Bolzano, Trento. Contiene le seguenti proposte:

- A: Centrali Idroelettriche Tirol-Adria basate sulla deviazione d'acqua dal bacino imbrifero dell'Inn verso l'Adige** con potenza prod. di 3.500 MW e di pompaggio di 2.000 MW.
- B: Idrovia Danubio-Tirol-Adria** (questo collegamento tra le città Passau sul Danubio e Venezia è lungo 700 km ed è già navigabile nella Val Padana) **nonché le idee progettuali risultanti dal canale in galleria transalpino:**
- C: Treno Magnetico a Levitazione München - Verona** (330 km)
- D: Linea elettrica corrente continua -ATCC -sul tratto del Maglev München -Verona** e attraverso il canale transalpino. Questo tratto potrebbe essere parte del **ponte corrente solare Africa-Europa** (Lunghezza 1.000 km). Le centrali idroelettriche Tirol-Adria potrebbero assumerne la regolazione.

Così l'Italia può uscire dal dilemma anche senza il nucleare!

Il progetto è pubblicato sul sito www.tirol-adria.com

Idrovie e navigazione interna

Studiando il progetto della Galleria di Base del Brennero mi è venuta l'idea di prevedere al posto del BBT un **canale in galleria tra Inn ed Adige** creando attraverso Inn, Adige, Lago di Garda, Mincio e Po **la via di navigazione interna Danubio-Tirol-Adria**, quale collegamento tra Danubio ed Adria. Questa idrovia sarebbe un'alternativa al collegamento Danubio-Save-

Adria, che, nell'ambito dell'area di sviluppo Aria-Baltico, è stato pubblicato nella Gazzetta EU (1994/C 220, 65) sotto la voce "Altri Progetti"!

Per far navigabile un fiume dev'essere garantita una certa profondità d'acqua. Per alzare lo specchio d'acqua nei fiumi :

1. viene deviata acqua dal bacino dell'Inn verso l'Adige tramite le centrali idroelettriche Tirol-Adria;
2. vengono installati impianti di sbarramento a conche per produrre contemporaneamente energia elettrica o sbarre tubolari flessibili, che automaticamente regolano lo specchio d'acqua..

A causa dell'inquinamento ambientale del trasporto su gomma il maggiore uso delle vie di navigazione è una necessità europea.

L'Italia, con una rete idroviaria di 500 km e 7750 km di coste, trasporta lo 0,1 % delle merci sulle idrovie interne e lo 0,6 % sulle navi di costiera, il 13 % sulla ferrovia e tutto il resto su gomma. La Germania trasporta il 25 % e l'Olanda il 40 % sulle idrovie interne. Nordamerica ha una rete fluviale simile a quelle europea e trasporta tre volte tanto sulla nave.

La costruzione di nuove ferrovie incontra resistenza, fiumi resi navigabili invece bagnano perfino città e paesi ed il transito delle navi non crea grossi problemi ambientali. La nave consuma 1/3 di carburante dei TIR ed 1/5 d'espulsione CO₂ e passa senza disturbo con il carico di 88 TIR. Sul tratto alpino si risparmierebbero 1.000.000 litri di petrolio e si eviterebbe l'espulsione di 2.700 tonnellate di CO₂ **al giorno** !

Area di sviluppo Adria-Baltico - Adria-Baltic-Landbridge -

100 anni fa sono state prese decisioni per costruire l'idrovia interna dall'Adria al Baltico. Le guerre e la divisione politica hanno fermato i lavori.

Con la caduta del muro di Berlino la situazione politica è cambiata totalmente ed ha aperto un futuro di collaborazione. Nell'area di sviluppo Adria-Baltico si tenta di abbattere le barriere e di includere i Paesi orientali nell'economia europea. Insieme a loro vengono elaborati programmi per la EU per la realizzazione di vie di comunicazione ed una proposta riguarderà la possibilità del collegamento fluviale Adria-Tirol-Danubio. Col prolungamento Danubio-Odra-Baltico si realizza un'idrovia tra Mediterraneo e Baltico. Il tentativo iniziato 100 anni fa ora può essere continuato e portato a buon fine.

Galleria di Base del Brennero:

- Il traffico sulle autostrade è in continuo aumento ed anche l'inquinamento ambientale raggiunge i limiti sopportabili. I politici reagiscono con un'ulteriore linea ferroviaria tra Monaco in Baviera e Verona con la galleria transalpina BBT. Lo sviluppo nel corridore Adria-Baltico, e cioè l'iniziativa di collegare le idrovie dell'Europa centrale con quelle italiane e con il Mare Mediterraneo con ciò non viene considerata. E sarebbe proprio questo collegamento **a prolungare le distanze percorribili che comporterebbero sicuramente a un trasbordo dalla gomma sulla nave.**

Mi appello ai rappresentanti politici dei Paesi riguardanti ed all'Unione europea di realizzare al posto della Galleria di Base del Brennero un canale in galleria attraverso le Alpi. Assieme a un impianto di sollevamento navi può essere realizzato un collegamento tra i fiumi Inn ed Adige tra Hall in Tirol e Gargazzone (a metà strada tra Merano e Bolzano) con una lunghezza di 78 km, la

IDROVIA DANUBIO-TIROL-ADRIA

che per lo sviluppo dell'Europa sarà molto più utile che una seconda linea ferroviaria sullo stesso tratto.

Il canale Reno-Danubio e l'idrovia Danubio potranno svolgere un ruolo più importante solo dopo la realizzazione del proseguimento dell'idrovia verso il Mare Adriatico.

Il canale transalpino avrà due tunnel con un diametro da 13 a 15 m a seconda della forma del tunnel. Non sono necessari ulteriori installazioni come per un tunnel ferroviario (con 3 tunnel e numerosi collegamenti di sicurezza) perciò **da realizzare in tempi più brevi** come per il BBT. Inoltre l'installazione di un **treno magnetico a levitazione** sulla volta della galleria nonché di **linee elettriche e trasporto dati** danno la possibilità a un **pluriuso**.

All'Italia spetta ora di decidere se realizzare **una seconda linea ferroviaria poco convincente o preferire progetti innovativi ed - ancora di più - autofinanziabili!**

Si chiede quindi di appoggiare il Progetto Tirol-Adria, affinché venga assunto nel programma del nuovo governo Berlusconi !

Con i migliori saluti

Albert Mairhofer
I-39030 Valle di Casies BZ Italia
San Martino Preindl 45
cell. 349 3813236

Data: Dicembre 2008

info@tirol-adria.com www.tirol-adria.com



Rete delle idrovie nella EU Lunghezza 35.000 km

Collegamenti ancora da realizzare: Donau-Oder-Elbe + Donau-Tirol-Adria

http://ec.europa.eu/transport/iw/doc/2002_brochure_iw_en.pdf