

PROGETTO TIROL-ADRIA D

4 LINEE DI TRASMISSIONE DI CORRENTE ELETTRICA E DI DATI

4.1 Il baldacchino FV sopra corsi d'acqua canali, fiumi, autostrade e strade offre condizioni ideali non solo per la produzione di energia elettrica, ma anche per la trasmissione di corrente tramite linee elettriche. Di conseguenza la rete di trasmissione e distribuzione di energia elettrica può essere integrata o ampliata, non essendo necessaria l'occupazione di terreno privato per il passaggio delle linee. I fiumi, più si avvicinano allo sbocco nel mare, più si allargano, e anche l'altezza del baldacchino-FV aumenta a causa della pendenza predisposta del tetto. Codesto quindi offre più spazio per le linee di trasmissione. Contemporaneamente saranno realizzati collegamenti aggiuntivi di reti elettriche attraverso il canale transalpino e le autostrade transfrontaliere per rafforzare la rete elettrica europea e il mercato unico.

4.2 La corrente delle centrali idroelettriche Tirol-Adria - Progetto A - può essere trasportata attraverso queste linee ed essere immessa nella rete europea. La potenza elevata di picco di 3.500 MW e la capacità di pompaggio di 2.000 MW offrono una grande potenza regolatrice. Entro pochissimo tempo sarebbero in grado di coprire la prestazione di 2.000 turbine eoliche offshore. L'impianto idroelettrico sarebbe quindi in grado di controllare e garantire l'alimentazione in modo molto efficace.

5 RETI TRANSEUROPEE – T E N

I progetti Tirol-Adria adempiono le condizioni per essere assunti nella lista dei progetti europei prioritari, e cioè:

B – Il Canale Transalpino Danubio-Tirol-Adria,

C – i percorsi elettrificati (e-mobility) su corsi d'acqua, canali, autostrade e strade,

D - le linee di trasmissione di corrente elettrica in DC e/o AC, e le linee di trasmissione dati, che passano attraverso il baldacchino FV sopra fiumi, idrovie e autostrade, offrendo ottime condizioni per il collegamento delle reti elettriche e delle linee trasmissione dati in Europa.

6 FINANZIAMENTO

6.1 Col ricavo dalla vendita di beni immobili costruiti sul pendio del terrapieno, creato col materiale di scavo delle gallerie, e cioè:

6.1.1 Sul portale nord a est di Innsbruck (Tirolo City);

6.1.2 Sul portale sud tra Gargazzone e Vilpiano (MeBo City);

6.1.3 Sul Portale Garda - a sud di Torbole (Garda City), se verrà realizzato il tunnel Garda Adige.

- Tali ricavi saranno disponibili già dopo uno o due anni dall'inizio dei lavori e secondo il loro sviluppo. Con questi sarà possibile di finanziare gran parte del canale transalpino Danubio-Tirol-Adria.

6.2 Con i ricavi dalla cessione di energia elettrica prodotta e non consumata direttamente per la mobilità elettrica, e cioè:

6.2.1 Con pellicola-FV sul baldacchino sopra fiumi, idrovie, autostrade e strade;

6.2.2 Con le turbine eoliche sulla tettoia (baldacchino);

6.2.3 Con le centrali idroelettriche dei corsi d'acqua e delle idrovie;

6.3 Con i ricavi dall'uso delle vie elettrificate e dal relativo consumo di corrente elettrica.

6.4 Con i ricavi dall'assegnazione di più di 10.000 ettari resi coltivabili per uso agricolo nelle ex aree fluviali.

6.5 Con i ricavi dall'uso di strutture per parchi, sport, turismo e tempo libero lungo i corsi d'acqua e le idrovie.

6.6 L'uso multiplo del tunnel transalpino e dei baldacchini FV sopra corsi d'acqua, autostrade e strade lo rende possibile di dividere i costi fra i singoli utilizzi, e cioè:

6.6.1 per la produzione di energia fotovoltaica;

6.6.2 per ospitare corsie per treni sospesi leggeri, veicoli elettrici e navi;

6.6.3 per la trasmissione di dati e di corrente elettrica.

6.7 Le sinergie del Progetto Tirol-Adria meritano di essere evidenziate, per cui il progetto offre un investimento sicuro alle istituzioni pubbliche come Fondi di pensioni, alle banche, a istituti finanziari e a persone private.

7 AMBIENTE

7.1 Le tettoie o i baldacchini FV sorgono solo sopra aree improduttive.

7.2 L'energia elettrica per l'e-mobility è ricavata da fonti rinnovabili direttamente sul tetto fotovoltaico sovrastante, dalle turbine eoliche sul tetto-FV, dagli impianti idroelettrici. Considerando solamente sulla rotta stradale del Brennero attraverso le Alpi, lunga 500 km, possono essere sostituiti ogni giorno 1.000.000 litri di combustibile fossile con energie rinnovabili prodotti sul posto.

7.3 L'impatto causato principalmente dal traffico pesante, in particolare sulle tratte autostradali, che attraversano le Alpi, si ridurrebbe drasticamente.

7.4 Il sistema di controllo e di guida automatizzato migliora la sicurezza sulle vie elettrificate.

7.5 Le vie elettrificate danno l'opportunità al conducente di un veicolo elettrico di infilarsi nella corsia elettrificata e di ritirare corrente elettrica per la carica della batteria durante la guida attraverso un dispositivo telescopico di captazione (pantografo), ottenendo una maggiore autonomia.

7.6 Il veicolo elettrico è in grado di recuperare l'energia nelle discese e di frenatura.

7.7 Le linee di trasmissione di energia elettrica passano attraverso i baldacchini-FV. Le linee di trasmissione, che incidono sul paesaggio, possono essere rimosse.

8 LE IDEE PROMETTENTI E REALIZZABILI DEL PROGETTO TIROL-ADRIA SONO PIÙ CHE UN'ALTERNATIVA ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BBT

8.1 La galleria di base del Brennero con le gallerie di salvataggio e di ventilazione è più lunga del canale transalpino per collegare i fiumi Inn e Adige.

8.2 La galleria di base del Brennero, sia a nord sia a sud della galleria di base, abbisogna nuove vie di accesso, le quali dividono in due le vallate e i villaggi, e causano rumore disturbante. L'impatto richiede la costruzione di altre gallerie di una lunghezza molteplice della galleria di base.

8.3 La galleria di Base del Brennero non è adatta per il traffico misto (alta velocità e trasporto merci). Pertanto, gli esperti dubitano che la galleria di base si tradurrà in una diminuzione del traffico pesante sull'autostrada del Brennero. Il trasporto normale di merci e passeggeri continuerebbe a passare sulla linea esistente. Pertanto, una riduzione dell'inquinamento causato dal traffico, in particolare del traffico pesante non è in vista.

8.4 La classificazione della linea ferroviaria da Berlino a Palermo con la galleria di base del Brennero come progetto prioritario europeo TEN nel 2004 è avvenuto in un momento in cui non esisteva il Progetto Tirol-Adria, il quale comprende le seguenti innovazioni.

8.5 Il canale transalpino Danubio-Tirol-Adria pone le basi per il trasferimento di gran parte del traffico merci sulla rotta nord/sud dalla strada all'idrovia. Indirettamente, questo porterà anche a un aumento del trasporto merci più sostenibile sulle vie navigabili d'Europa, potendo ora percorrere distanze maggiori su battelli per la navigazione interna senza interruzione e potendo raggiungere l'Adriatico, la porta meridionale per il mondo.

8.6 La ferrovia sospesa leggera si propone come mezzo di trasporto moderno, sicuro e conveniente. Non richiede spazio ingombrante, perché transita nella volta del tunnel transalpino lungo 78 km e nei baldacchini FV, sopra vie esistenti come autostrade e corsi d'acqua, raggiungendo così perfino centri urbani. È possibile un miglioramento della qualità di viaggiare, e di dare un incentivo sufficiente per il passaggio dalla macchina, o persino dal velivolo a questo mezzo di trasporto. Sicuramente potrà superare i benefici attesi dalla BBT.

8.7 La propulsione elettrica di battelli per la navigazione interna, veicoli stradali e ferrovie sospese leggere porterà sicuramente a una riduzione enorme del consumo di energia fossile e una corrispondente riduzione dell'espulsione di CO₂, dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento con polveri sottili. Inoltre questi obiettivi saranno raggiunti in una dimensione molto più vasta e in tempi più brevi di quanto ci si potesse aspettare dalla galleria di base del Brennero e del treno ad alta velocità.

8.8 Quindi, prima di costruire altre ferrovie attraverso le Alpi, sarà più ragionevole la realizzazione del primo collegamento delle idrovie europee con l'Adriatico ed il Mediterraneo, come proposto nel Progetto Tirol-Adria.

Il progetto innovativo comporterà cambiamenti, specialmente verso un traffico più umano e rispettoso dell'ambiente. Le risorse della natura sono integrate in un concetto avanzato e condurranno a un forte sviluppo economico nei paesi europei.

Prima versione rivista dei progetti C e D

Gennaio 2013

Pubblicazione su www.tirol-adria.com

Project Manager & Ideatore
Albert Mairhofer