

In allegato il file in formato PDF con i quesiti relativi al cambio

tipo di alimentazione elettrica della

linea TAV Vr-Pd.

Distinti saluti

Daniele

Nottegar

Comitato

"Cittadini contro il disastro TAV" di Verona

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A)

relativa al Progetto Definitivo - 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza della Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità Verona-Padova. Subtratta Verona– bivio Vicenza

CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17

Oggetto: cambio tipo di alimentazione elettrica della linea

Come riportato a pagina 8 nella seconda colonna del documento IN0D01DI2RGSA0000001E.pdf il

“Sistema di alimentazione elettrica: deve tener conto della potenzialità del sistema di trasporto e dei suoi sviluppi a medio e lungo termine, e deve contenere intrinsecamente nel suo dimensionamento adeguati margini rispetto a prefissati modelli di esercizio. E’ stato accertato che il sistema di alimentazione 2 x 25 kV c.a. - 50 Hz è in grado di assicurare la potenzialità richiesta, mentre quello a 3 kV c.c. non appare altrettanto idoneo in relazione ai limiti d’impiego legati al valore della tensione di linea ed all’architettura dell’impianto. E’ stato anche accertato che il sistema a 2 x 25 kV c.a. è conveniente economicamente per quanto concerne i costi di investimento e di esercizio nelle condizioni di regime del sistema AC nel suo insieme (infrastruttura e materiale rotabile). Tuttavia, in caso di realizzazione della linea AC per tratte funzionali, la convenienza economica del sistema a 2 x 25 kV c.a. va verificata nel periodo di transitorio in relazione ai costi di investimento del materiale rotabile.”

Sempre nella stessa pagina al’ inizio della prima colonna è scritto

*“In data 28.07.1999 la Risoluzione n° 8-00053 della IX Commissione Trasporti della Camera, concludeva la Verifica di Governo, impegnando il Governo a completare il progetto della Torino - Venezia, a convocare le Conferenze di Servizi con relativa chiusura dell’iter autorizzativo per l’intera linea e a realizzare l’intera linea procedendo per tratte funzionali sulla base delle priorità evidenziate negli studi trasportistici prodotti dalla Commissione Interministeriale. **Nella Risoluzione stessa si confermava la tensione di alimentazione a 2 x 25 KV come più performante, rinviando, comunque, per la linea Milano - Padova la decisione definitiva in esito ai risultati delle sperimentazioni in corso, al tracciato prescelto e alle tappe realizzative, in relazione agli oneri conseguenti.”***

Quindi visto che *“E’ stato accertato che il sistema di alimentazione 2 x 25 kV c.a. - 50 Hz è in grado di assicurare la potenzialità richiesta, mentre quello a 3 kV c.c. non appare altrettanto idoneo in relazione ai limiti d’impiego legati al valore della tensione di linea ed all’architettura dell’impianto.”* la decisione di cambiare il sistema di alimentazione da 2 x 25 kV c.a. - 50 Hz a 3 kV c.c. deve essere stata presa in base **“ai risultati delle sperimentazioni citate in precedenza e/o al tracciato prescelto e alle tappe realizzative ed in relazione agli oneri conseguenti.”**

- 1) Quali sono stati i risultati delle sperimentazioni citate e perchè hanno portato a questo cambiamento che contrasta con la Risoluzione n° 8-00053 della IX Commissione Trasporti della Camera?
- 2) Esiste una relazione dettagliata sul perchè di questa scelta?
- 3) Visto che questo cambia completamente una importante variabile ambientale rispetto al progetto preliminare e visto che l'alimentazione elettrica interessa tutto il tracciato la VIA non dovrebbe essere rifatta su tutto il progetto e non solo sulle varianti?
- 4) Visto il cambio di elettrificazione con il tipo a 3 Kv cc. meno performante (visto che secondo la risoluzione della IX Commissione Trasporti della Camera si confermava la tensione di alimentazione a 2 x 25 KV come la scelta per l'AV/AC) **assume una rilevanza fondamentale il punto 4 previsto a pagina 17 del parere della commissione speciale di VIA datato 6 dicembre 2006 che dando parere favorevole sul progetto preliminare della "AV/AC Linea Torino – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova" richiedeva che il progetto definitivo contenesse** *"l'adeguato dettaglio del modello di esercizio (numero di convogli, tipologia e caratteristiche, velocità di transito, etc.) corrispondente alla domanda di traffico che l'opera, anno per anno, è chiamata a soddisfare lungo tutto l'arco della sua vita utile, tenuto conto dell'entrata in esercizio degli interventi connessi. Sulla base di questo modello d'esercizio andranno adeguatamente aggiornate tutte le stime previsionali d'impatto già elaborate per ogni componente ambientale, integrando e modificando di conseguenza i contenuti del progetto".*
 - a) Esiste questo modello di esercizio visto che sembra non esserci tra i documenti depositati per la VIA?
 - b) Su cosa si basa il cambiamento dell'elettrificazione?
 - c) E come può la commissione valutare se i contenuti del progetto sono stati modificati secondo le "stime previsionali d'impatto" che devono basarsi se non è definito il modello di esercizio

Daniele Nottegar

Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona