

ALAScourrierTartagliaretourSoulet110223

Digne lì 11/02/23

Oggetto: visita di Gilbert SOULET in PIEMONTE

Illustrissimo Professore TARTAGLIA

Gilbert SOULET ,ci ha inviato, per la nostra associazione ALAS (ACCES LIBRES EN ALPES DU SUD) ,) il reso conto della sua recente visita in Piemonte.

Mi chiamo Lucien MAZZELLA e sono il Segretario Tesoriere di ALAS . La nostra associazione milita per il fomento dell'Economia nelle ALPI DEL SUD , e questo per mezzo del restauro delle vie ferroviarie permettendo l'apertura verso l'ITALIA per via d' un tunnel con due vie ferrate e elettrificate, chiamato tunnel di MONTGENEVRE .

1--- Necessità di un tunnel per viaggiatori e treni merce . . La via ferrata tra Marseille e BRIANCON esiste, solo bisognerà doppiarla e elettrificarla tanto è importante il traffico stradale che significa costo del gas oil per l'Europa e incubazione dell'atmosfera nelle nostre e vostre Regioni Alpestre. .

2--- Perchè i treni merce ? Perchè il traffico tra la Penisola Iberica e il Valle del Pô è realizzato unicamente per mezzo stradale con Camion di 44T; il consumo dei quali è di 31 litri di gas oil all'ora (misura media) che si applica a un traffico normale diario di 6 à 8 mila camion , a una portata di gas oil di 1.750.000 tonnellate annuali di consumo e un invio in atmosfera di 5.425.000 tonnellate di CO2 non considerando le particole di combustibile non bruciato che vanno essere le più violenti per i più fragili , ossia gli anziani e i bambini. La respirazione normale in un sito incubato fa che le particole non bruciate si localizzano nelle alveole pulmonari e ci rimangono quasi per sempre come il catrame e la nicotina per i fumatori. Per di più questo traffico rende il passaggio stradale di VENTIMIGLIA saturato ad ogni momento del giorno e della notte, rendendo il lavoro dei nostri carabinieri difficilino.

3--- I treni merce trattati da una locomotiva elettrica sono quindi molto più ambientali e per di più in un periodo di tensioni politiche, provocano un' economia di Gas Oil benvenuta !!!

4--- Quali sono i capitali di un tale tunnel: Un tale tunnel dev' essere posto su una linea retta di disegno. Niente curve e una pendenza di un massimo di 1 per 12000. Ciò che risulta a tracciare una linea retta tra BRIANCON e BARDONECCHIA con una stazione a BRIANCON sotterranea (risultato delle due quote) con scala mobile o ascensore di connessione per i viaggiatori. La sala di controllo lato francese si troverà situata al lato della stazione sotterranea e sulla medesima quota . La sicurezza sarà rispettata con al lato del tunnel a due vie ferrate e elettrificate e , penso che la medesima sala di controllo dovrà essere installata al imbocco italiano

5--- Sulla medesima quota che la stazione attuale detta "di superficie" di BRIANCON si installeranno due partenze di funivie : una diretta verso SERRE CHEVALLIER e

l'altra verso il villaggio di MONTGENEVRE . E beninteso che tra ambo partenze e arrivi ci saranno le stazioni intermedie che le popolazioni locali vorranno vedere situate.

6--- Così un viaggiatore a destino delle differenti stazioni di SCI o altre attività sportive potrà raggiungere le mete desiderate senza utilizzazione della macchina a motore termico e l'ambiente sarà rispettato senza CO2 e senza particelle non bruciate . Credo che per la fama delle Alpi del Sud ci sarà un grado superiore attributivo alle ALPI DEL SUD : niente motore termico se no per i veicoli d'urgenza o per gli spazzanevi ed altri trattori di servizio ..Precisiamo che non si proibirà il passaggio delle macchine a motore termico però queste dovranno pagare una tassa corrispondente

Come la linea MARSEILLE BRIANCON esiste , c'è da notare che il trasporto delle merci per ferrovia sarà possibile all'inizio della messa in servizio del tunnel. Pensiamo che allora solo 30% del traffico merce sarà possibile a traverso del tunnel ma precisiamo anche che 30% corrispondono a una portata di gas oil di un 450.000 t annuali economizzate che non sono da disprezzare.

Conclusioni : osserviamo qui che il sistema può essere criticato ma per l'ambiente è un sistema quasi perfetto e che sarà molto apprezzato. Tutto ciò che sarà aggiunto alla qualità delle ALPI DEL SUD da ambo le parti della frontiera, come l'hanno accennato i locali in FRANCIA si potranno mettere tra GAP e BRIANCON lungo la ferrovia i muri che potranno celare il passaggio dei treni e così la tranquillità dei locali non sarà disturbata. (i locali si lagnerebbero per essere trasformati in bestiame mirando i passaggi dei treni).

ALAS ha studiato lato francese le rotte che si potevano immaginare raggiunte senza macchine private :

A) la rotta tra NIZZA e DIGNE (ferrovia di montagna larghezza 1m) che procederà da DIGNE - Saint AUBAN verso VEYNES poi GRENOBLE per finire a GENEVE o LYON SAINT EXUPERY . Così un viaggiatore arrivato in stazione di VEYNES si trova in una stazione dalla quale può raggiungere quattro aeroporti Intercontinentali per ferrovia : MARSEILLE PROVENCE, NICE COTE d'AZUR, LYON ST EXUPERY e GENEVE COINTRIN senza dimenticare TORINO, MILANO o VENEZIA MARCO POLO tutti aeroporti che potranno essere raggiunti per ferrovia. !!! Tutto ciò ha un valore serio.

Bisogna osservare che la linea DIGNE ST AUBAN passa a traverso una fabbrica di petrochimica a ST AUBAN che sta classificata SEVESO e quindi tre possibilità saranno proposte all'ingegnere in cargo delle classifiche (che noi chiamiamo ingénieur des MINES)

A1--- il treno sarà preso in carga con un trattore Diesel per attraversare la fabbrica che tiene sempre le antiche rotaie

A2--- Il treno sarà preso in carga con un trattore a batterie elettriche . Nei due casi A1 e A2 tutto il materiale elettrico o elettronico o i lumi di via ferrata sarà di sicurezza (in Francia lo chiamiamo Matériel Anti Déflagrant ADF).Perchè parlo dei lumi:

Le operazioni principali che si fanno attorno alle due sfere di stoccaggio del Chloruro di Vinile monomero liquido sono sia il cargamento o lo scargo tra le cisterne di trasporto stradali . Naturalmente che queste operazioni siano fatte con braccio di scargamento o per mezzo di un tubo con raccordo speciale in parte bassa della cisterna stradale, nei due casi questa è l'operazione fatta d'ordinario. Nel nostro caso bisogna accettare che queste operazioni sono fatte con fuga di prodotto all'aria. Proponeremo quindi, che queste operazioni potessero essere fatte solo di notte tra le 22ore e le 6 del mattino e che in conseguenza I treni non potranno circolare durante questo tratto di notte . Però I lumi sono necessari lungo le rotaie situate nella fabbrica perché I treni di viaggiatori tratti dal trattore con batterie sono completamente fuori alimentazione elettrica.allorchè dopo le 6i in inverno fa buio . Per I casi A1 e A2 bisogna sapere che durante le visite dei 18 mesi e dei decenni delle sfere saranno fatte durante sei settimane e durante questo tempo I treni tra DIGNE e ST . AUBAN saranno rimpiazzati da autobus stradali..

A3--- Ultima possibilità i viaggiatori scendono dal treno e sono invitati a prendere un funivia che li porterà fino alla stazione di ST AUBAN senza utilizzare il passaggio nella fabbrica classificata. A St AUBAN cambieranno per utilizzare un treno normale che li trasporterà sia verso MARSEILLE sia verso BRIANCON e il tunnel di MONTGENEVRE .

Ho aggiunto a questo descrittivo un elenco dei progetti ferroviari di ALAS., che sono:

B)--- La rotta tra TORINO e VALENCE in ferrovia a traverso il tunnel di MONTGENEVRE poi verso VEYNES et VALENCE: sono così connessi il Valle del PÔ con il medio Valle del RHÔNE (RODANO)

C) --- La rotta tra AIX EN PROVENCE e ROGNAC dev'essere restaurata. Da Rognac la linea esistente che potrà proseguire sia verso L'aeroporto di MARSEILLE PROVENCE o verso la stazione vicina di AIX TGV e evitare il più grande mucchio di macchine di FRANCIA nei parcheggi dell'aeroporto come le due volte 2 à 3 km di macchine a Nord e a Sud dell'entrata della stazione di AIX TGV . Si potrà raggiungere l'aeroporto con il treno come è il caso per gli altri aeroporti francesi e quindi economia di gas oil o in generale di combustibili fossili.

.Ecco l'insieme dei progetti di ALAS per i quali stiamo militando per ottenere dal presidente della Regione SUD la costituzione di una squadra tecnica per lo studio di ciascuno dei progetti ferroviari ALAS . Senza questo quaderno niente è possibile seriamente.

Sarò sempre al vostro ascolto se ci sono questioni o problemi che a vostro parere sono difficili di comprensione.

Cordialmente, e sappia che sono stato felice di poter inviarvi l'elenco di questi progetti. Vi avevo incontrato da ALBERTO COLLIDA a CUNEO se mi ricordo bene nel 2016. A quel tempo eravamo due a lavorare su questi soggetti : il Presidente di ALAS Roberto GLEIZE che poveretto è deceduto in seguito a un'agonia molto dolorosa. Attualmente abbiamo un presidente che si chiama: Joelle BREST molto più efficiente nel lavoro amministrativo, e la ringrazio)

Lucien MAZZELLA ing AM Aix 154/158

Joëlle BREST

44 rue du Dr Honorat

Présidente ALAS

04000 DIGNE LES BAINS

Tel: 0614830612 / 0492319614 (ritroverò il primo numero cellulare dentro una settimana)

email: mazluc@sfr.fr (sempre possibile)

NB: un tunnel di queste misure deve essere fiancato da un tunnel di servizio con aerazioni verticali. In questo tunnel potremmo per esempio far passare i cavi di fili di vetro che potranno connettere per esempio la scuola d'ingegneria di TORINO con quella di AIX EN PROVENCE ; si potranno connettere con cavi di alta tensione sotterrati FRANCIA e ITALIA con i posti di collegamento all'entrata francese e italiana . Più importante si potrà collegare FRANCIA e ITALIA da una tubazione di gas naturale proveniente da FOS SUR MER . Se ambo le parti sono d'accordo questa tubazione la vedo meglio situata all'aria fresco che nel tunnel di servizio . FOS SUR MER è produttore anche di AZOTO e OSSIGENO puro che potrebbe essere distribuito sotto contratto agli sfrutatori italiani.