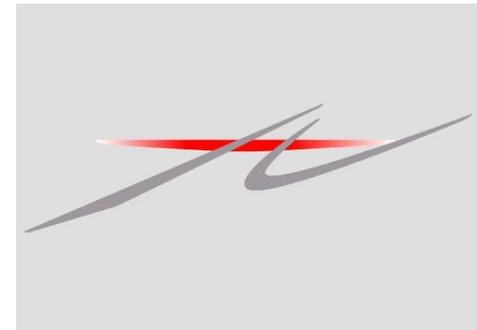




Lo Specchio

CLUB DI CONVERSAZIONE ITALIANA DI TOURNAI



Il logo *Alta Velocità* creato da Giugiaro:
*"rappresenta nelle linee fuggenti del monogramma cromato
un coppia di rotaie che, curvando verso l'infinito,
quasi si uniscono avvicinate dall'effetto ottico
della velocità dei 300 all'ora".*

<http://eurostar-av.trenitalia.com/it/progetto/avanguardia/index.htm>

Novembre 2013 - N° 192

COS'E' LA TAV? L'alta velocità ieri e oggi

Con **alta velocità ferroviaria (AV)** s'intende l'insieme delle infrastrutture, dei rotabili, dei sistemi di segnalamento, telecomunicazioni e d'esercizio e delle relative regolamentazioni tecniche, che permettono di fare circolare, su linee appositamente costruite o adeguate, treni con una velocità d'impostazione particolarmente elevata. Essi vengono detti **TAV (Treni Alta Velocità)**. La definizione di alta velocità (AV) è cambiata nel corso del tempo. Fino agli anni settanta il raggiungimento dei 180-200 km/h era considerato alta velocità. Secondo le più recenti *Specifiche tecniche di interoperabilità* emanate dalla Commissione europea viene indicato il limite minimo a 250 km/h, perché si parli di AV, anche se in numerosi paesi del mondo valgono ancora valori inferiori.



Le linee ad alta velocità si dividono principalmente in due grandi famiglie:

- adatte alla circolazione promiscua di convogli ad alta velocità e tradizionali (ad esempio la "Direttissima" Firenze-Roma).
- adatte alla sola circolazione di treni ad alta velocità (linee TGV in Francia, "Shinkansen" in Giappone).

Il primo treno ad alta velocità secondo la vecchia definizione fu l'italiano ETR 200 del 1936 che, il 20 luglio 1939, coprì il tragitto Firenze-Milano a una media di 165 km/h con una punta di 203 km/h. Formato da materiale automotore - quindi non da composizioni classiche del tipo motrice più carrozze - inaugurò l'era dei collegamenti rapidi intercittadini. Pioniere nei treni ad alta velocità fu il Giappone che mise in servizio commerciale regolare la linea veloce **Tokaido-Shinkansen** nel 1964. Lo Shinkansen Serie 0, costruito dalla Kawasaki Heavy Industries, arrivò a toccare velocità di 200 km/h sulla tratta Tokyo-

Nagoya-Kyōto-Osaka. Seguì, a metà degli anni settanta, l'Italia la quale, con la costruzione della **Direttissima Firenze-Roma**, aprì la strada nel campo delle linee veloci, in particolare europee. Oltre a permettere velocità di 250 km/h, l'originalità di questa opera stava nel collegare direttamente due grandi centri senza stazioni intermedie ma comunque con la possibilità di "entrare" e "uscire" lungo il tragitto mediante apposite "interconnessioni" alle linee preesistenti, potendo così servire eventualmente anche centri minori ovvero dirottare un treno in difficoltà senza causare "ingorghi": una sorta di "autostrada ferroviaria". Motivazioni politiche e tecniche ritardarono il completamento della linea al 1992. Nel 1981 venne quindi inaugurata in Francia la linea "TGV Sud-Est" fra **Parigi e Lione**. Realizzata per l'esclusiva circolazione dei relativi treni "TGV" (Train à Grande Vitesse, treni ad alta velocità) - principalmente per le elevate pendenze superabili solo da questi potenti convogli -, con il minor numero possibile di viadotti e senza gallerie, fu il primo segmento di una serie di linee che in un prossimo futuro dovrebbero formare un'intera rete europea.



La situazione in Italia

La prima linea veloce messa in progetto in Europa è stata l'italiana **Direttissima** che collega **Firenze a Roma** (254 km), costruita tra il 1970 e il 1992. Il primo tratto, Roma-Città della Pieve, di 138 km, venne infatti inaugurato il 24 febbraio 1977, ben quattro anni prima del

tratto LGV Sathonay-St Florentin della Parigi-Lione. La velocità massima consentita da questa linea è di 250 km/h. Il tempo di percorrenza attuale è di 1 ora e 30 minuti e i treni viaggiano a una velocità media di 169 km/h. Il servizio è offerto da treni **Eurostar Italia**. Talvolta questa linea è percorsa da locomotori FS E.402B con *InterCity* e *Frecciabianca* se la linea tirrenica ha dei problemi. L'Italia ha fatto largo uso della tecnologia della cassa oscillante ("Pendolino"), basata sugli studi condotti negli anni sessanta da Fiat Ferroviaria, che è nata non tanto a fini di alta velocità veri e propri quanto con lo scopo di innalzare la velocità massima ammissibile su linee tradizionali con molte curve. Tuttavia, in mancanza di mezzi propria-mente costruiti per l'alta



velocità, si è finito poi con l'utilizzare anche per quest'ultima quelli già costruiti con la tecnologia di pendolamento. La società RFI S.p.A. del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. sta facendo costruire, sia direttamente sia soprattutto tramite la controllata TAV S.p.A., nuovi tronchi di linee Alta Velocità-Alta Capacità (AV-AC) lungo le

direttrici Torino-Trieste, Milano-Salerno (comprendente l'adeguamento tecnologico della Direttissima Firenze-Roma che comporterà un'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza di circa 5 minuti) e Tortona/Novi Ligure-Genova, per un totale di oltre 1250 km di binari (di cui quasi 870 km a cura di TAV S.p.A.).

Partito nel 1991, il progetto Alta Velocità era stato pubblicizzato come la prima applicazione della partecipazione di capitali privati alla realizzazione di un'opera pubblica: si prevedeva una spesa di 15 miliardi di euro, quasi completamente coperta da capitali privati. I politici dell'epoca avevano infatti promesso che l'opera si sarebbe autofinanziata in parte e che il 60% dei 15 miliardi necessari alla realizzazione sarebbero arrivati da investitori privati. Tali promesse,

alla prova dei fatti, non si sono concretizzate e già oggi, a opere ancora da ultimare, i 15 miliardi sono saliti a 32, tutti a carico dello Stato e senza alcuna partecipazione dei privati. Inoltre, poiché lo Stato non disponeva e non dispone della liquidità necessaria, sono stati accesi debiti a tasso variabile, poi convertiti in tasso fisso mediante onerosi contratti swap (derivati). Le cause del raddoppio dell'investimento iniziale sono state individuate nella logica del general contractor concepita nel 1991 con affidamento dei lavori senza contrattazione (che secondo l'AD Moretti hanno comportato un aggravio di spesa del 15/20%), nei requisiti tecnici necessari per accogliere i treni merci (riduzione tracciati collinari e montagnosi, incremento viadotti e gallerie, che provocano un sestuplicamento dei costi) e nelle pesanti prescrizioni imposte dagli Enti locali attraversati (opere di compensazione territoriale).

La parte preponderante della linea **Roma-Napoli** è entrata in esercizio il 19 dicembre 2005. Il 10 febbraio 2006, giorno della cerimonia di apertura della XX edizione dei Giochi olimpici invernali Torino 2006, è stato inaugurato anche il tragitto **Torino-Novara**, il 1° marzo 2007 è stata aperta la tratta **Padova-Venezia**, il 2 luglio 2007 quella tra **Milano e Treviglio**, nel giugno 2008 è stata completata e messa in



La ferrovia Milano-Bologna ad alta velocità, affiancata all'Autostrada del Sole, nel territorio comunale di Pieve Fissiraga

esercizio la linea **Napoli-Salerno** e il 14 dicembre 2008 la linea **Milano-Bologna**. Il 13 dicembre 2009 sono entrate in esercizio la linea tra **Bologna e Firenze** e quella tra **Novara e Milano** (oltre al tratto finale della **Roma-Napoli** e all'adeguamento tecnologico della Direttissima Firenze-Roma). È stata così completata ed entrata in esercizio l'intera tratta **Torino-Salerno**. Secondo quanto dichiarato da Roberto Formigoni nel febbraio 2012, i cantieri per la tratta **Treviglio-Brescia**, lunga 39 km, dovrebbero aprire a breve. Le tratte **Brescia-Verona**,



Verona-Padova, Venezia-Trieste e Tortona/Novi Ligure-Genova ("terzo valico dei Giovi"), che conetterà Genova alla rete della Pianura Padana sono in fase di progettazione, i lavori dovrebbero cominciare a breve.

Le fonti sono state raccolte principalmente da Wikipedia e aggiornate al 2013.

Condiviso da: <http://oltreverso.wordpress.com/2013/09/07/cose-la-tav-lalta-velocita-ieri-e-oggi/>

<http://pianetablunews.wordpress.com/2013/09/08/cose-la-tav-lalta-velocita-ieri-e-oggi/>



Tav, Treno ad alta velocità : cos'è ed il perché delle proteste "no Tav"

C'è molta confusione intorno alla questione Tav, No Tav e treni ad alta velocità, ma soprattutto pochi sanno rispondere correttamente alla domanda "Cos'è la Tav ?" e "Perché protestano contro la Tav ?". Oggi cerchiamo di capire cosa

sia la Tav, le ragioni della protesta No Tav e molto altro riguardo i treni ad alta velocità grazie ai chiarimenti di **Marco Mussini**, addetto stampa alle infrastrutture e trasporti dell'assessore della regione Piemonte.

Cos'è la Tav ?

Iniziamo col dire che la terminologia "Tav" è errata, visto che la questione non riguarda il treno ad alta velocità, ma la protesta è diretta verso la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (NLTL) ad alta velocità per passeggeri ed ad alta capacità per le merci.

La NLTL fa parte del corridoio 5, questo vuol dire che è uno degli assi principali di comunicazione e trasporto individuati dall'Unione Europea. Inoltre questa linea è l'unica ad attraversare le Alpi, oltre all'attuale tunnel del Frejus, che essendo stato inaugurato nel lontano 1871, è generoso ritenere solo datato. Per queste ragioni la nuova NLTL risulta quindi uno snodo fondamentale sia per i passeggeri che per le merci.



Perché si protesta contro la Tav: i No Tav ?

Ogni singola azione umana modifica l'ambiente che ci circonda, da sempre, e alla luce di questa considerazione è fondamentale che gli abitanti di aree interessate dalla realizzazione di opere pubbliche

importanti, siano informati in modo esaustivo dell'impatto che il progetto avrà sull'area dal punto di vista ambientale ed economico. Forse all'inizio della progettazione della **linea ferroviaria Torino-Lione** non c'è stata un'informazione puntuale, ed in alcune fasce della popolazione del Piemonte sono sorte preoccupazioni. Inizialmente

le manifestazioni hanno visto il coinvolgimento prevalente della gente comune, ma la **protesta "No Tav"** ha successivamente assunto una connotazione anarchica, in quanto non sono più tanto i cittadini comuni a protestare, ma veri e propri elementi "anarchici" organizzati in gruppi che hanno assunto atteggiamenti quasi sovversivi, anche se volendo evitare generalizzazioni la questione è molto più complessa.

I "No Tav" protestano contestando il progetto da molti punti di vista, tra cui, quello urbanistico, ambientale e di spesa. Dal punto di

vista urbanistico la protesta non sembra aver ragione di esistere, essendo il progetto suddiviso in varie sessioni di costruzione, e la prima prevede solamente la costruzione della linea italo-francese e la nuova stazione internazionale di Susa. Dal punto di vista ambientale (secondo la Regione Piemonte) non sono presenti quantitativi sufficienti di amianto né di uranio nelle rocce del massiccio D'Ambin tali da giustificare preoccupazioni per la salute degli operai e per gli abitanti della valle. Inoltre c'è da dire che, mentre imperversano nella valle le proteste dei "No Tav", si sta realizzando la seconda canna del tunnel autostradale



del Frejus, sempre nella stessa valle e a poca distanza dalla linea ferroviaria NLTL. Teoricamente dovrebbero essere sollevati gli stessi problemi, ed è curioso che non ci sia nessun accenno di protesta da parte di nessuno.

Vantaggi e svantaggi della Tav

I vantaggi di questa nuova linea si sostanzierebbero in un risparmio cospicuo di tempo per gli spostamenti da e verso la Francia. La nuova linea diminuirebbe di circa 2 ore mezza il tempo di viaggio verso Parigi, portandolo da 5 ore a poco meno di 3. Il vantaggio principale di questa nuova linea consisterebbe nello spostare quanto più possibile il bacino di utenti che si muovono con aerei e automobili, diminuendo in questo modo le emissioni, il traffico. Ancora più importanti i vantaggi per lo spostamento delle merci, che nel nostro Paese viaggiano per l'80% attraverso TIR e autocarri, considerando l'aumento esponenziale della benzina, i tempi, e quindi anche i costi verrebbero sensibilmente ridotti.



Il tunnel del Frejus (quello inaugurato nel 1871) ora è l'unico utilizzato per gli spostamenti che però sono ridotti considerate le pendenze eccessive del tunnel e la sua conformazione variabile che preclude il passaggio a determinate categorie di merci. I lavori per la NLTL sono già iniziati e mettono a disposizione 15 milioni di euro di appalti per le aziende, quindi posti di lavoro, per non parlare dei 45 milioni di euro come valore indotto generato dal cantiere.

Gli svantaggi di questa linea potrebbero sostanzarsi in un costo magari eccessivo delle strutture vista la crisi nera attualmente presente in Italia, ma in particolare i "No Tav" contestano il progetto in quanto non considerano la domanda di trasporto merci e passeggeri così alta da dover costruire un'opera di così grande risonanza nella valle. Addirittura molte imprese locali hanno già chiarito il loro "no" alla partecipazione ai lavori per la realizzazione della Tav.

Un progetto Italo-Francese

Non dimentichiamo che la nuova linea non è solo un progetto Italiano, ma anche Francese e che il suo progetto è già stato approvato dall'Unione Europea. Tirarci indietro in questo momento vorrebbe dire tirarsi indietro dagli impegni presi a livello internazionale, e questo è francamente improponibile ed inimmaginabile.

FONTE : Presidenza Regione Piemonte, Assessorato alla Mobilità e Infrastrutture

Marco Mussini

Lunedì 30 gennaio 2012

<http://lapoliticasemplice.blogspot.be/2012/01/la-tav-treno-ad-alta-velocita.html>



Nel corso della riunione del 6 novembre 2013 interverrà Serafim Morazzo-Lima, socio del club, sul tema dell'immigrazione italiana nel mondo.

La volta scorsa

Con la prima riunione del ciclo 2013-2014, è iniziato il ventiduesimo ciclo di attività del club di conversazione italiana di Tournai. Ai 31 soci presenti alla seduta è stato presentato in linea di massima il programma delle attività e dei progetti previsti per quest'anno.

Durante la parte informativa, chi ha fatto sapere **Arcangelo Petrantò** che lo scambio previsto la domenica 20 ottobre 2013 tra i soci del club di conversazione italiana della Dante Alighieri di Anversa e il nostro club era rinviato ad una data ulteriore.

Salutiamo particolarmente i nuovi membri: **Béatrice Wallaerts** e **Camillo Mariani** (2° ritorno) da Tournai, e l'iscrizione al club di **André Martiniv** da Arlon e di **Christophe Lozes** da Pecq, a cui porgiamo il benvenuto.

Allegrementemente, **Camillo Mariani**, artista e ex socio del club, che era venuto alla seduta con un bastone decorato, ci ha spiegato che esso aveva un potere di attrazione e di protezione.

Riguardante il tema della serata dedicato ai ricordi di vacanze, tra l'altro, si sono espressi **Maurizio Tossut** che ci ha raccontato le sue vacanze a Pornic e sull'Isola di Noirmoutier in Francia, **Nicoletta Content** che, durante quest'estate, è stata trasferita 3 volte in ambulanza in 3 paesi diversi (Francia, Belgio e Italia) e **Dominique Dogot** che ha fatto il giro del Belgio in bicicletta dall'8 al 20 luglio, percorrendo 1124 km in 10 tappe e 3 giorni di pausa.

A tutti un buon rientro!



Calendario (in linea di massima) di alcune attività già previste per il ciclo 2013-2014

- **Mercoledì 4 dicembre 2012 - cena del club.** Saranno invitate le persone esterne al club che hanno contribuito al successo della Festa del Ventennale **TournItalia**.
- **Mercoledì ~~1^o~~ gennaio → 8 gennaio 2014 - Dolce della Befana**
- **Viaggio del Ventennale in Italia o in Sicilia** - Bloccare nell'agenda la seconda settimana di aprile 2014 cioè +/- dal **sabato 5 al giovedì 10 aprile 2014**. Non è possibile oggi prevedere né la meta, né la durata precisa del soggiorno (4 o 5 giorni). Dipenderà dalle opportunità (Ryanair, Easycjet.com...)
- **Mercoledì 7 maggio 2014 - Serata del cinema italiano nel "Forum"**
- **Mercoledì 4 giugno 2014 - Assemblea generale**
- **Viaggio da 2 giorni a Colonia (Germania),** antica città romana. **Domenica 8 e lunedì 9 giugno 2014** (Pentecoste)
- **Data da determinare** - Visita a Tournai dei soci della Dante Alghieri d'Anversa (prevista la domenica 20 ottobre 2013 ma rimandata) - a cura d'**Arcangelo Petrantò** e del **comitato**

Ricordiamo che a richiesta della Direzione del Collège Notre-Dame, per motivi di sicurezza, la porta d'ingresso della scuola verrà chiusa durante le nostre riunioni. La porta rimarrà aperta dalle 19:30 alle 20:30. Per chi dovesse arrivare più tardi occorrerà suonare il campanello o telefonare a Dominique Dogot (0496 62 72 94) o a Gianpietro Corongiu (0498 28 33 26).

Le riunioni del club si svolgono il primo mercoledì di ogni mese al **Collège Notre-Dame, Rue des Augustins, 30** a **Tournai** e cominciano **alle 19:30**.
Dominique DOGOT ☎ 069/23.29.40 - Gianpietro CORONGIU ☎ 069/68.65.86
Chi desidera partecipare alle riunioni e ricevere il bollettino del club è invitato ad iscriversi durante le stesse riunioni pagando la quota di **25,00 €**, valida per il ciclo 2013/2014. Si può anche versare la quota tramite banca al n° di conto seguente : **126-1002099-62**.
Dall'estero, codice BIC : **CPHBBE75** - Codice IBAN : **BE51 1261 0020 9962**
Indirizzo del sito del club : <http://www.conversazione-italiana.be>