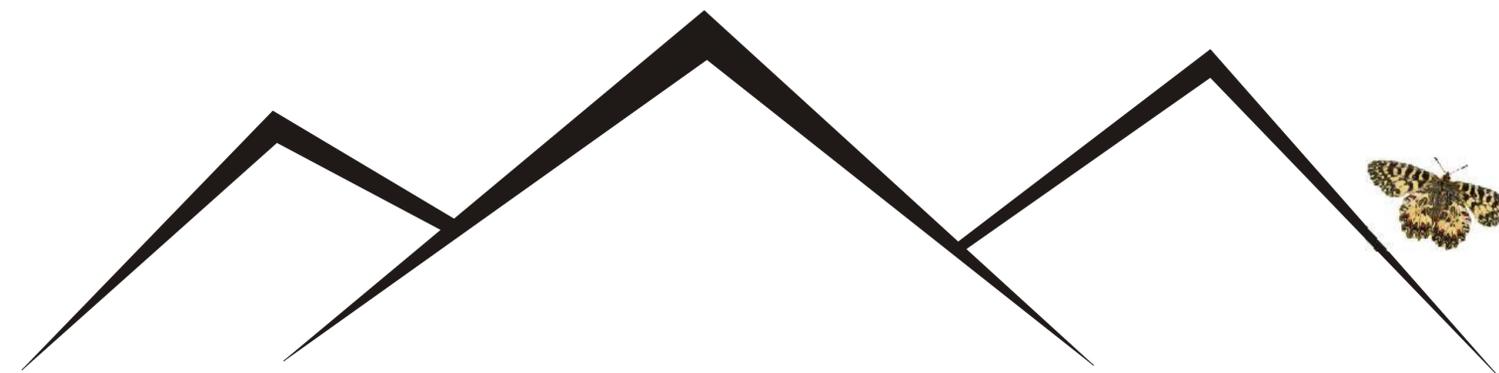




con
il patrocinio
del comune
di Venaus



ALTER VERTICE **NO TAV** TORINO LIONE

PARTECIPAZIONE & LOTTA

USARE L'ESISTENTE

PROMUOVERE MOBILITA' ALTERNATIVE

NE PARLERANNO I CITTADINI, I POLITICI, I TECNICI ITALIANI E FRANCESI.

SABATO
16 SETTEMBRE
2017

VENAUS
BORGATA
VIII DICEMBRE

TELT ha scritto: "La difficile situazione del bilancio dello Stato, impone al nuovo governo francese una PAUSA per i grandi progetti infrastrutturali", questa "PAUSA" riguarda anche il tunnel Torino-Lione.

LA TORINO-LIONE, che pareva essere un progetto « IRREVERSIBILE », sta dimostrando i limiti di una concezione vecchia e sprecona.

La Corte dei Conti italiana, come quella francese, si esprima prima che sia troppo tardi per dire che il progetto Torino-Lione è una colossale truffa come tutte le grandi opere inutili e imposte!

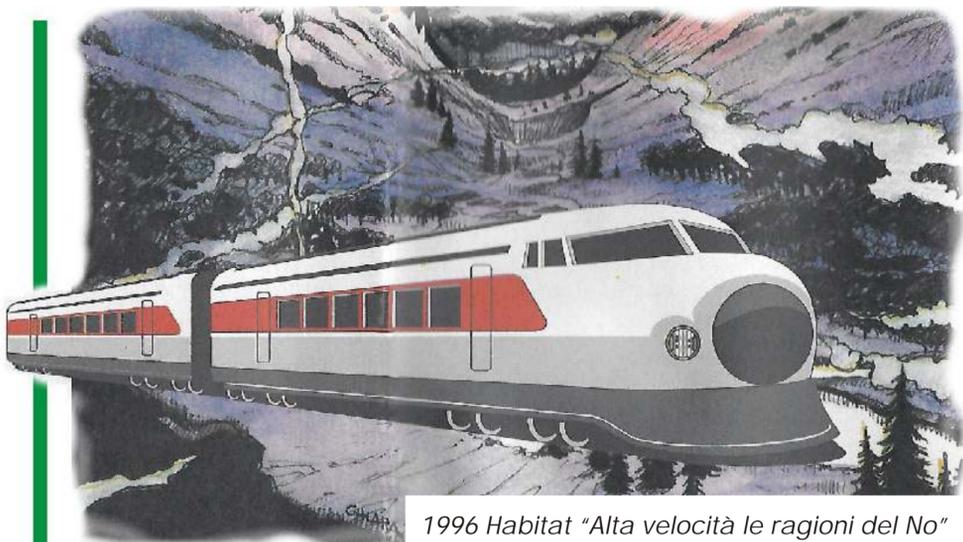
LA FRANCIA NON COLONIZZI L'ITALIA !

L'Italia paga la maggior parte della fattura della Torino-Lione, ma la Francia fa la Pausa perchè ha finito i fondi per le Grandi Opere.

ALTER VERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



con
il patrocinio
del comune
di Venas



1996 Habitat "Alta velocità le ragioni del No"

Costo certificato del Tunnel di base: € 8,6 miliardi di cui € 3,44 miliardi a carico dell'Europa

L'Italia dovrebbe pagare il 58% delle quote nazionali, ossia € 3 miliardi per 12 km di Tunnel

Sono € 245 milioni al chilometro

La Francia dovrebbe pagare il 42% delle quote nazionali, ossia €2,2 miliardi per 45 km di Tunnel

Sono € 48 milioni al chilometro

L'iniqua ripartizione dei costi del Tunnel tra Italia e Francia è questa:

L'Italia per soli 12 km sul suo territorio paga il 58%, la Francia per 45 Km ne paga il 42% del costo totale

Il costo al chilometro della parte italiana del tunnel è di € 245 milioni contro i € 48 milioni della Francia! Se la ripartizione dei costi fosse su base chilometrica, la Francia dovrebbe pagare € 1,9 miliardi in più!



con
il patrocinio
del comune
di Venaus

ALTERVERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



1996 Habitat "Alta velocità le ragioni del No"



TELT CE LA FARA' A COMPLETARE ENTRO
IL 31 DICEMBRE 2019 I LAVORI DI PREPARAZIONE
DELLO SCAVO DEL TUNNEL PER € 1,92 MILIARDI
FINANZIATI AL 40% DALL'EUROPA ?

OPPURE, COME E' PROBABILE, LA COMMISSIONE EUROPEA
CANCELLERA' GIA' NEL 2018 LA GRAN PARTE
DEL FINANZIAMENTO EUROPEO
DI € 813,8 MILIONI CONCESSO A DICEMBRE 2015?

*Non si sprecano risorse per fare opere
che non servono, si fanno solo quelle utili !*

L'OPERA FARAONICA



ALTER VERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



con
il patrocinio
del comune
di Venasus

Angelo Tartaglia, prof. del Politecnico di Torino:

"La linea ferroviaria esistente è in grado di raddoppiare il traffico merci attuale e probabilmente di triplicarlo e conserverà ancora molto a lungo la sua validità. Una valutazione analoga può essere fatta per il traffico passeggeri" **30 maggio 1992** **Alta velocità nel territorio della Val di Susa. Chi paga?**

Elisabeth Borne, ministra dei Trasporti francesi:

"Occorre prima di tutto migliorare l'esistente prima di investire dei miliardi per realizzare una nuova linea in sostituzione della precedente" **20 luglio 2017**, **alla Commissione Tutela del territorio e sviluppo sostenibile del Senato francese.**

Graziano Delrio: *"Per connettere l'Italia è necessario passare dalla stagione delle grandi opere tout court alla stagione delle opere utili, grandi o piccole, condivise dai territori e valorizzare il patrimonio infrastrutturale esistente"* **14 giugno 2017**, **Conferenza del Ministero delle Infrastrutture "Connettere l'Italia"**

Sen. Stefano Esposito: *"Se il costo della TAV è di 7 miliardi, meglio rinunciare all'opera"* **29 ottobre 2014**

Matteo Renzi: *"La Tav non è dannosa, però è inutile"* **maggio 2014** **alla presentazione del suo libro "Oltre la rottamazione"**

Mauro Moretti, ex ad FS: *"la Torino-Lione non è la nostra priorità, prima di tutto la linea Milano-Venezia."*



con
il patrocinio
del comune
di Venaus

Le ragioni del NO

Abbiamo raccolto e sintetizzato le principali ragioni dell'opposizione al progetto di alta velocità ferroviaria proposto con la costruzione del tunnel di base tra la valle di Susa e la Maurienne.

I dati oggettivi, non basati su previsioni di traffico sovrastimate o su costi di realizzazione sottostimati, impongono l'abbandono del progetto ALTA VELOCITA' in valle di Susa, suggerendo soluzioni meno costose, ambientalmente e tecnologicamente all'avanguardia, e ugualmente funzionali.



1996 Habitat "Alta velocità le ragioni del No"

ALTA VELOCITA'

Le ragioni del NO

PARTECIPAZIONE & LOTTA

USARE L'ESISTENTE PROMUOVERE MOBILITA' ALTERNATIVE

ALTER VERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



con il patrocinio del comune di Venasus



1996 Habitat "Alta velocità le ragioni del No"

LA LINEA ATTUALE E' SUFFICIENTE,
E' USATA SOLO AL 15% DELLA SUA POTENZIALITA'

Non esiste il problema energetico delle linee ferroviarie di montagna, in discesa i locomotori producono l'Energia elettrica consumata in salita.

**SPOSTARE LE MERCI DALLA STRADA AL TRENO!
NON LA MOTRICE, I RIMORCHI E GLI AUTISTI
DEGLI AUTOCARRI!**

ALTER VERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



USARE L'ESISTENTE! PROMUOVERE MOBILITÀ ALTERNATIVE

ALTER VERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



con
il patrocinio
del comune
di Venaus

*“Il treno per Yuma passa da Bruzolo, desolatamente vuoto,
Per vedere le merci bisognerà aspettare il completamento della To-Lyon...”*

Bruzolo, 2014 foto di Valter Malisan.

L'ALTERNATIVA ESISTE GIÀ: IL BUON SENSO E LA LINEA ESISTENTE

1990: IL GOVERNO DECIDE DI COSTRUIRE LA NUOVA TORINO-LIONE. PERCHÈ?

I treni merci pesanti in salita consumano più energia e creano problemi di trazione e aggiungere locomotori in coda al treno comporta l'aggiunta di personale e difficoltà di coordinamento.

Pensano di evitare le salite con lunghi tunnel "di base".

I sistemi di sicurezza limitano molto il numero dei treni/ora. Viene stimata una futura forte richiesta di trasporto ferroviario di merci.

Pensano di costruire nuove linee ferroviarie.

IN SINTESI: TUNNEL DI BASE + NUOVE LINEE FERROVIARIA = NUOVA TORINO-LIONE.

LO SVILUPPO TECNOLOGICO ORA PERMETTE COSE DIFFICILMENTE IMMAGINABILI NEL 1990.

la trazione distribuita su più locomotori permette di affrontare qualsiasi salita, le salite non sono più un grosso problema

Ora è possibile recuperare in discesa e in frenata parte dell'energia consumata.

Il recupero di energia è sempre più diffusa su autoveicoli, metropolitane treni. Basterebbe adottare la trazione distribuita tra due locomotori posta in testa e in coda al treno collegati telematicamente come ora avviene sui treni passeggeri e ad alta velocità.

I sistemi di sicurezza ora permettono di ridurre gli intervalli tra i treni anche a meno di 5 minuti, permettendo un traffico di almeno 10 treni/ora.

Attualmente la quantità di energia disponibile nelle sottostazioni ferroviarie non permette un traffico superiore a 5-6 treni/ora.

La capacità della linea attuale è molto aumentata rispetto al passato ed ora è molto superiore al traffico merci futuro ipotizzabile.

È stato dimostrato che le stime iniziali sul futuro traffico di merci erano ampiamente errate in eccesso.

NULLA DI TUTTO CIÒ AVVIENE SUI TRENI ITALIANI.

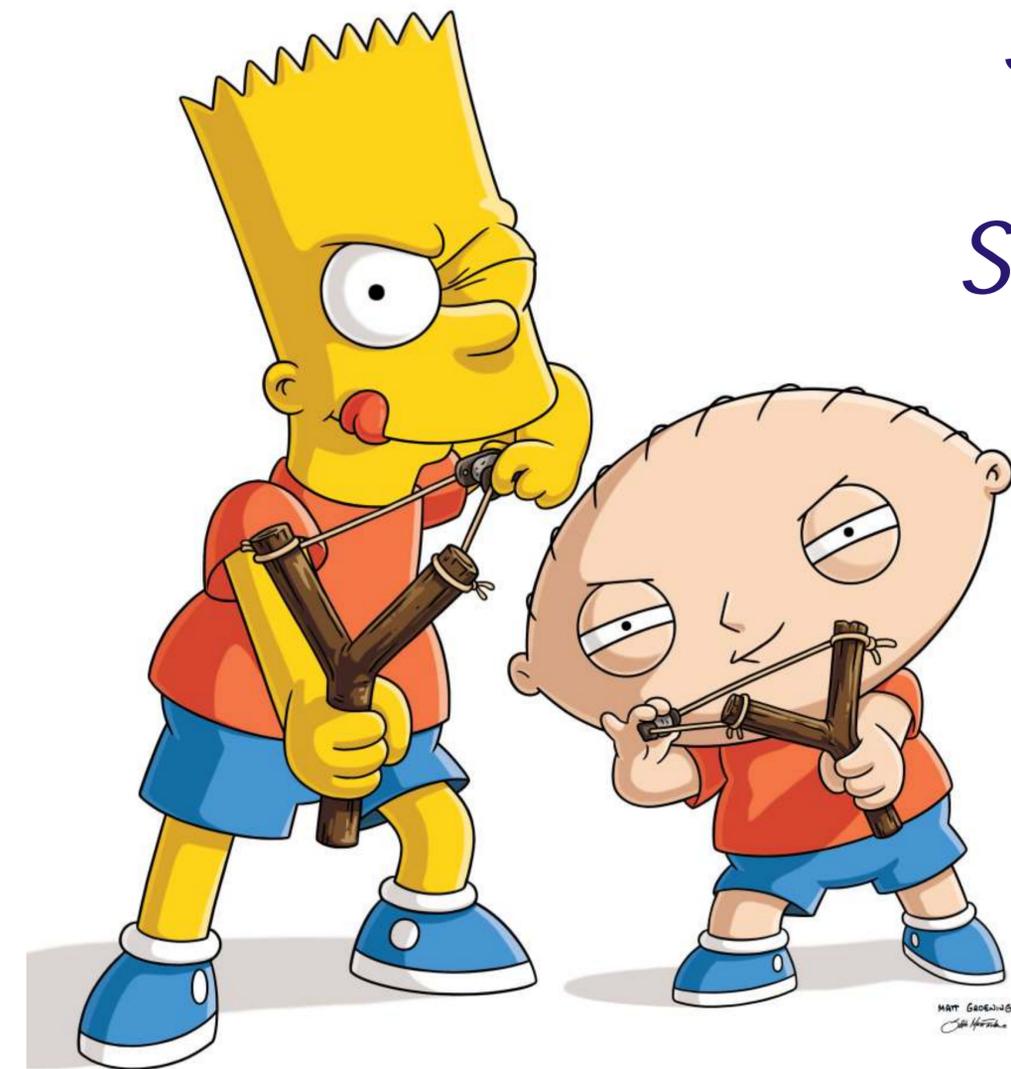
E CONTINUA AD ESSERE VOLUTAMENTE IGNORATO PERCHÉ PER AFFONDARE LA TORINO-LIONE BASTEREBBE CHE QUESTI MOTIVI SUPERASSERO LA BARRIERA DEI MEDIA ALLINEATI.

ALTERVERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



con
il patrocinio
del comune
di Venaus



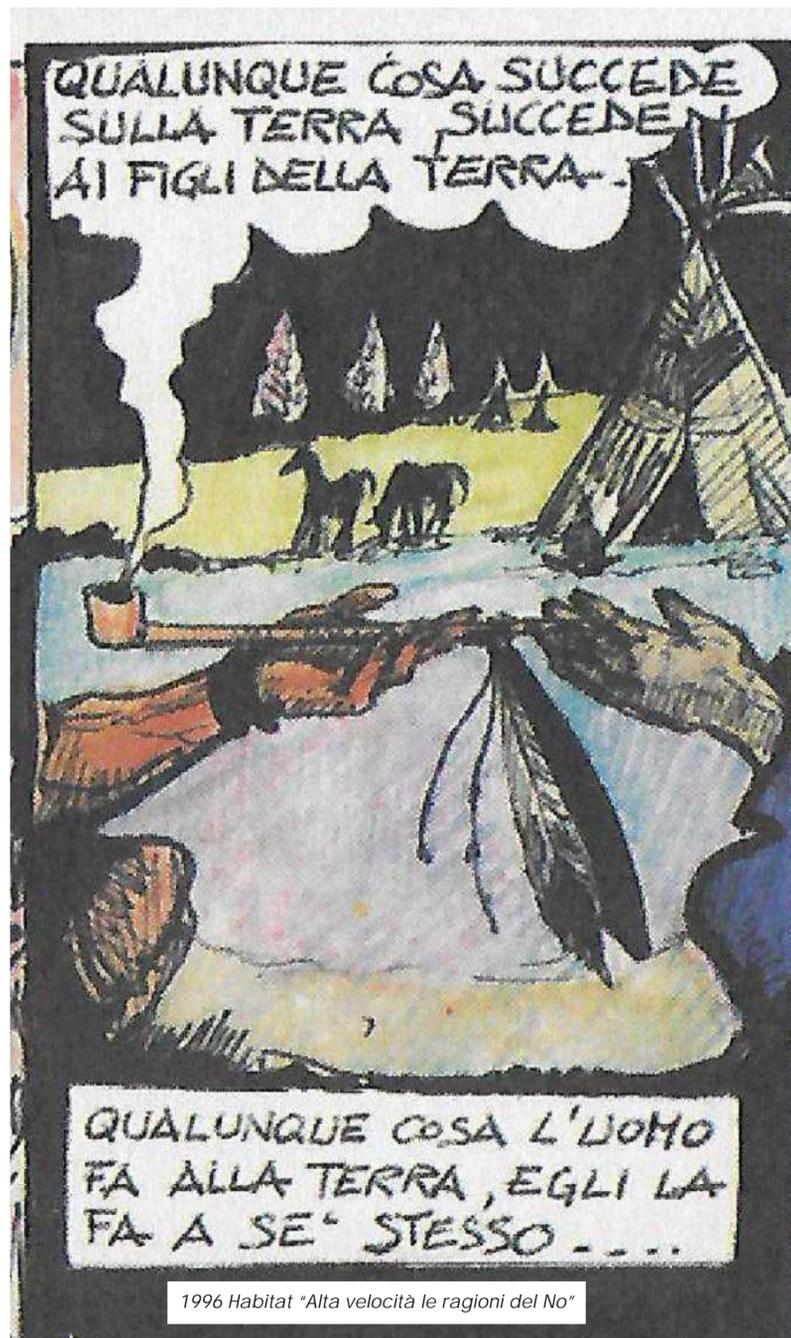


Siete venuti ad imporci, un inutile opera faraonica che prosciuga tutte le nostre risorse, non avete ascoltato le nostre ragioni, Siete tornati con i manganelli e i gas, con autoblindo ed elicotteri, avete rubato i nostri terreni, avete militarizzato il territorio sottoponendo la popolazione ad ogni sorta di angheria, avete ridotto il problema ad una mera questione di ordine pubblico, ci avete portato nelle aule di tribunale chiamandoci terroristi. In questo caso tirare sassi si tratta di "legittima difesa" oltre ad essere un atto politico.

un NOTAV

CI SIAMO E CI SAREMO SEMPRE!





LA TRANSIZIONE ENERGETICA PER FARE FRONTE AL RISCALDAMENTO DEL PIANETA IMPONE L'ADOZIONE DI ALTERNATIVE DI MOBILITA' PUBBLICA E PRIVATA PER MERCI E PASSEGGERI

Spostare i Miliardi di Euro necessari per costruire la Torino-Lione alle alternative di mobilità, pubblica e privata, per passeggeri e merci, adeguate alla transizione energetica indispensabile per fare fronte al riscaldamento del Pianeta.

ALTER VERTICE
NOTAV
TORINO LIONE



con
il patrocinio
del comune
di Venasus