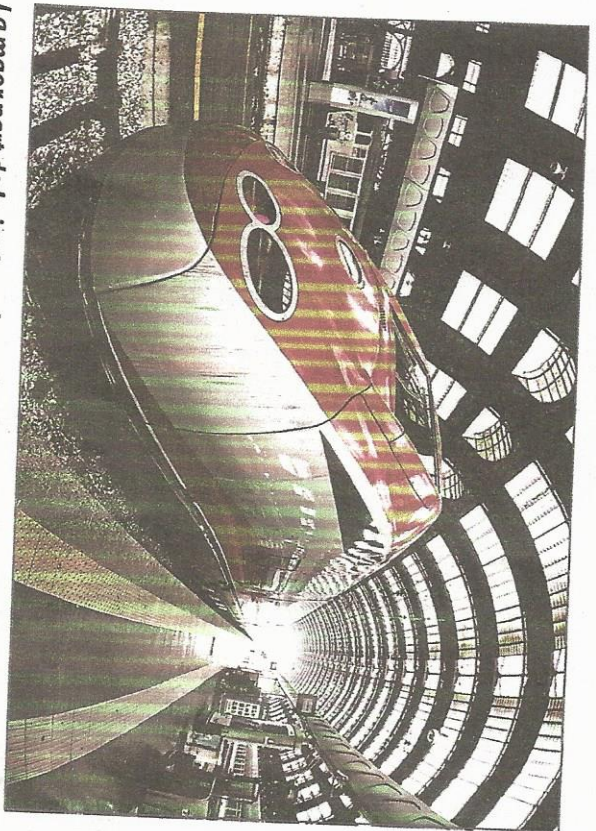


"Autà velocità" te n sistem de ferata del 1800!

Ge aon domanà a Massimo Girardi, president de Transdolomites e gran sostegnidor del sistem de mobiltà sun ferata, sia opinion en cont de TAV e Tunnel del Prener



La maor part de la jent no दौरa le "frize" ma le ferate regionale o interregionale.

"La Tèlia, a desferenza de la Franzia o la Germania, l'é n Stat fat de n muie de picoi comuns, olache la maor part de la jent no se mef duc i dis sui percorse lonc desche da Roma a Milan, ma i va inant e endò da n paisc a l'auto o da n paisc a na zità. Per chest, ence da chel che disc i esperc de trasport, l'auto velocità te la Talia no l'ha negun sens. Te la Talia, più che de n sistem de trasport "rapido" assane besegn enveze de

de contra. Gio peisse che l tunnel del Prener podessa esser n pont de ezelenza, ma canche tu es fora dal tunnel, l rest del sistem de le ferate te la Talia l'è amò chel del 1800. Chest tunnel l'è n pont te n sistem veie che l fossa dut da gometer man e l ressanar, se se volessa n corridor effizient, da Palern fin al Prener, l'è chesta la gran contradizion.

Dapò per ejiempie se se domana ence percheche ti tunnel che i à fat per l'auto velocità a vegnir su da Roma no posse, passar te i treni "merci", perché la sezion de chi tunie la é massa bassa e noi i passate coi container. L'è n scandal percheche l'è stat spenù miliarc per cheste infrastrutture e se reiona d'ò e d'ò de voler tor fora i tir da le autostrade, e dapò vegn fat le robe coscita.

Te la Svizra sul San Gotard i é d'ò che i fasc chesta sort de investimenc, ma i à n projet e n obietif chiars, i à jà fat fora i concde che part de trasport che pel passar da la goma a la ferata. Chiò no se fasc cheste programazion, l'è dut n sistem veie percheche per massa egn se à lascià l'ò de far investimenc su le ferate, e da l'auto man se é tardives sui besegnes di trasport. Coscita la

Tunnel del Prener

Ence sul descors del tunnel del Prener l'è opinion n muie desvalive: l'è chi che a una e chi che i é del d'ò

Talia, respet ai etres stac, la pert d'ò e d'ò competitività, e chest valence per i trasport sul mar, olache la Cina, d'ò aer vedù i porc taliegn, l'è pissà de jir tel nord Europa.

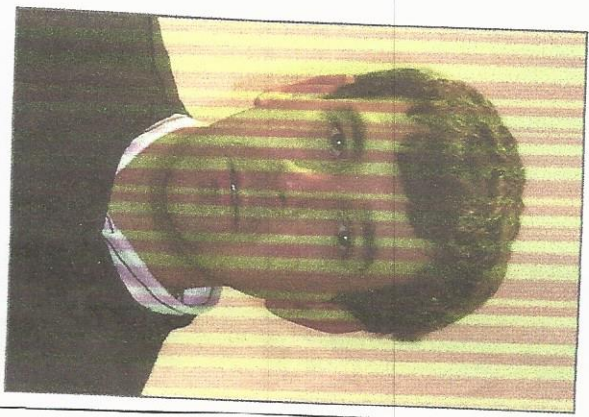
Te la Talia se fasc gran opere, che à n cost n muie aut che peisa sun dut l sistem economic publich, ma zenza n programazion.

Basta abadar mingol canche se va stroz, e se vet subito che la maor part de la jent no दौरa le "frize" ma le ferate regionale o interregionale anter pajies e zità.

La TAV l'è n gran gran investimenc che serf per n 3 o 4% de la popolazion e la se beif l 75% di finanziaimenc publics sui trasport. E valif sozede per le strade: l 75% de la jent se mef su le strade provincial e regionale e demò i autres su le autostrade che a la fin l'è chele che दौरa la maor part di finanziaimenc publics.

Su la re nazionala i à taà 7 mile chilometri de ferate, l'è n sistem de entardivamenc e servijes fac mal che somea studié aposta percheche la jent la se stufe e la ciapie l'auto per ruar a na dismission programada de toc de ferata, percheche le "frize" cogn far redit. E al scomenz l'era stat dit che l vadagn che vegn da cheste

streche a auto velocità l fossa stat reinvesti sun sut l sistem de ferata ordenara, enveze chest no l'è più stat fat, i à demò seghità a cioncar. E chest - ne à dit en l'ultima Massimo Girardi - l'è apontin chel che era stat fat da le ferate taliane ence te la Finisca: da zeche ora no l'era più nia che jia dalvers, dut pissà percheche la jent no vae più e se posse molar la linia, dapò la gestion é passada sot la Provincia de Busan che l'è investì e metù a jir n bon servije."



Massimo Girardi.

LA USC hi LABIRIS 07/2014