

Image not readable or empty

No TAV Brennero <http://notavbrennero.info/sites/default/files/banner.jpg>

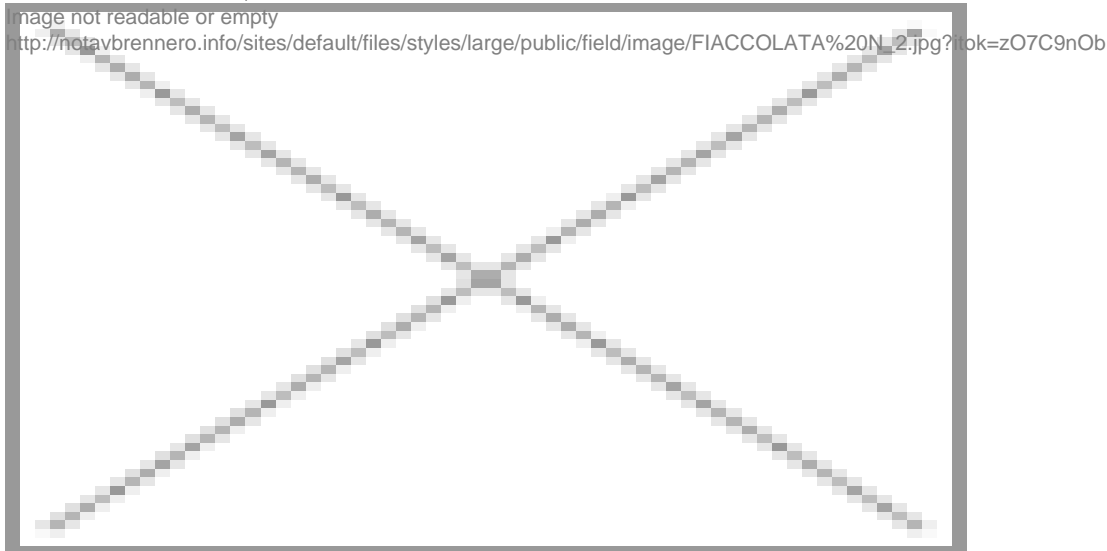
Pubblicato su *No TAV Brennero* (<http://notavbrennero.info>)

[Home](#) > Per l'assessore Gilmozzi è possibile rinunciare al TAV in Trentino. Si può dare credito alle sue parole?

---

## Per l'assessore Gilmozzi è possibile rinunciare al TAV in Trentino. Si può dare credito alle sue parole? <sup>[1]</sup>

Pubblicato il Mer, 11/11/2015 - 08:39



In una [intervista](#) <sup>[2]</sup> pubblicata sul quotidiano *«Trentino»* il 9 novembre, l'assessore alle infrastrutture e all'ambiente della P.A.T. Mauro Gilmozzi ha fornito alcune informazioni sul progetto della Circonvallazione di Trento e Rovereto, la parte più importante del progetto della nuova ferrovia del Brennero in territorio trentino. Gilmozzi afferma che la P.A.T., contrariamente a quanto ufficialmente detto fino ad ora, non ha una «posizione fissata» sull'opera e ha chiesto «a tutti i tavoli nazionali di avere dei dati aggiornati per poter capire meglio se l'opera vale lo sforzo, almeno sul nostro territorio».

Quelli che abbiamo sono ante crisi, quindi vorremmo capire meglio se la nostra ferrovia è satura, se e quanto si farà a livello politico per spostare il traffico dalla gomma alla rotaia, se e quanto il territorio può sopportare i cantieri». In base ai dati quindi obsoleti oggi in possesso della P.A.T. però, aggiunge Gilmozzi, «un raddoppio della ferrovia servirebbe, nell'ottica di un modello futuro che privilegia il trasporto su rotaia». L'assessore fa poi riferimento alla natura stessa del progetto: «Secondo la Rfi la circonvallazione di Trento è necessaria, quella di Rovereto non sembrerebbe così importante. [Giornalista] Quindi Rovereto si potrebbe già stralciare? Dobbiamo vedere i dati aggiornati per poter fare un ragionamento complessivo, che va al di là della questione dei binari. [Giornalista] Quanto al di là? In ballo c'è la strategia complessiva della mobilità del futuro. Se la ferrovia non dovesse dare le risposte attese (in termini di riduzione del traffico, dello smog, dei rumori) è chiaro che ci si dovrà orientare sulle strade. È per quello che dobbiamo avere prima un quadro completo, numeri alla mano, per prendere decisioni di lungo respiro».

Le affermazioni di Gilmozzi, sebbene estremamente ambigue, sono importanti in quanto per la prima volta la PAT esprime dei dubbi sull'utilità dell'opera ribadendo concetti che chi si oppone al progetto sostiene da diversi anni: non esiste una domanda di traffico merci tale da

giustificare la costruzione di una nuova ferrovia ed inoltre la tratta esistente ha una capacità fortemente sottostimata. Ma questi dati aggiornati che Gilmozzi finge di non conoscere sono risaputi invece da diverso tempo: sulla base del bollettino Alpinfo 2013 [3] elaborato dalla Confederazione svizzera, il traffico merci attuale al Brennero è di 40,7 milioni di tonnellate totali (strada+ferrovia), su livelli di 10 anni fa. Secondo i promotori del progetto (Analisi costi-benefici [4] del Tunnel di base del Brennero), esso sarebbe dovuto invece crescere nell'ultimo decennio di più del 3% ogni anno. L'errore commesso nelle previsioni di traffico è evidentemente molto rilevante. In secondo luogo, si è sempre affermato che la ferrovia storica ha una capacità insufficiente: oggi vi si trasportano 11,7 milioni di tonnellate di merci l'anno, ma lo stesso ing. Raffaele De Col della P.A.T. ha affermato [5] in un convegno al MUSE il 6 marzo 2015 che ne potrebbe trasportare 29 milioni se solo venisse potenziata l'intermodalità e se si introducessero politiche di trasporto e fiscali favorevoli alla ferrovia.

Tornando alle parole di Gilmozzi, è notevole infine l'apertura sul trasporto merci su strada, con forse un implicito riferimento al progetto della Valdastico Nord in Trentino, che denota la necessità politica dell'assessore di non esporsi chiaramente né sul progetto della nuova ferrovia né su quello della A31.

L'atteggiamento poco chiaro della PAT fa emergere una importante certezza: l'opposizione al progetto TAV del Brennero, che ultimamente si è espressa anche con i due successivi blocchi della trivella di Mattarello da parte dei manifestanti NO TAV, sta mettendo in seria difficoltà i promotori del progetto, che cominciano ad esprimere ufficialmente dubbi sull'utilità dell'opera.

L'ambiguità delle affermazioni di Gilmozzi però rende chiaro che se la protesta di chi si oppone a questo progetto dovesse venire meno, la PAT riaffermerebbe con forza la sua convinzione dell'opportunità dell'opera e, come ha fatto finora, non si fermerebbe certamente di fronte ai numeri che ne dimostrano l'inutilità.

(foto: l'adige.it)

No TAV Brennero newsletter [6]

Facendo uso di questo sito, accetti quanto dichiarato nel Disclaimer.

---

**URL sorgente:** <http://notavbrennero.info/articoli/mer-11112015-0839/lassessore-gilmozzi-possibile-rinunciare-al-tav-trentino-si-pu-dare>

### **Collegamenti**

[1] <http://notavbrennero.info/articoli/mer-11112015-0839/lassessore-gilmozzi-possibile-rinunciare-al-tav-trentino-si-pu-dare>

[2] <http://www.notavbrennero.info/stampa/trentino/gilmozzi-sulla-tav-nulla-stato-deciso>

[3] <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it&download=NHZLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1>

[4] <http://www.notavbrennero.info/doc/ferrovia-monaco-verona-bbt-fase-ii-costi-benefici>

[5] [http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/Raffaele%20De%20Col\\_presentazione\\_6marzo2015.pdf](http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/Raffaele%20De%20Col_presentazione_6marzo2015.pdf)

[6] <http://notavbrennero.info/newsletter/no-tav-brennero-newsletter>