

L'Italia procede verso il ricorso alla Corte di Giustizia Europea contro i limiti dell'Austria al transito merci su strada a Nord del Brennero, invece di rivedere la propria politica dei trasporti.

Il 16.10.2023 il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha annunciato che l'Italia (con la procedura prevista dall'articolo 259 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, TFUE) avrebbe presentato prima una richiesta di intervento della Commissione UE e poi eventualmente un ricorso alla Corte di Giustizia Europea contro le misure adottate dall'Austria per limitare il traffico merci su autocarri pesanti lungo l'asse del Brennero.

Il Ministro (che a metà settembre ha dichiarato "Siamo di fronte a un atto di violenza e di arroganza politica e istituzionale" contro l'Italia) ha accusato l'Austria: a) di violare le norme UE in materia di libertà di circolazione delle merci; b) di esercitare, con il pretesto di tutelare l'ambiente, concorrenza sleale verso gli autotrasportatori italiani, tedeschi ed europei sul principale asse di collegamento tra il Nord e il Sud dell'Europa.

Il giorno 8.4.2024 si è tenuta la prima udienza davanti alla Commissione UE che entro il 15.5.2024 dovrà decidere con parere motivato se avviare una procedura di infrazione contro l'Austria, che avrebbe possibilità di replica entro due mesi.

Nel caso in cui Bruxelles non agirà entro quel termine, il Governo italiano potrà rivolgersi direttamente alla Corte di giustizia europea.

Già all'inizio del 2023 le associazioni italiane di categoria (ANITA, FAI e FEDIT, insieme a Confindustria e ad altre sue componenti associative) - che poi hanno applaudito la decisione governativa di rivolgersi alla Corte di Giustizia Europea - avevano fatto ricorso al Tribunale Europeo, come soggetti privati, allo scopo di mettere in mora la dubbiosa Commissione UE per inazione nei confronti dell'Austria; e poi nel mese di marzo hanno presentato appello allo stesso Tribunale che in prima istanza ha respinto le loro richieste.

Di che cosa si lamentano in sostanza il Governo e le associazioni di categoria italiani?

Da molti anni l'Austria adotta misure gradualmente più restrittive per arginare il traffico commerciale pesante che attraversa il Nord Tirolo da e verso la Germania producendo grave inquinamento atmosferico (cfr. <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/06/26/traffico-merci-su-strada-e-ferrovia-lungo-lasse-del-brennero-e-relativi-impatti-sulla-salute-nelle-valli-dellisarco-e-delladige/>) soprattutto per il grave superamento delle concentrazioni-limite di biossido di azoto (le tratte stradali interessate vanno dal Brennero a Kufstein e comprendono l'autostrada A13 dal Brennero a Innsbruck e l'autostrada A12 da Innsbruck a Kufstein). Nel 2021 sono transitate per il valico 39,7 milioni di tonnellate nette (73%) con 2,58 milioni di autocarri e nel 2022 sono transitate 40,2 milioni di tonnellate nette.

E nel mese di agosto 2023 l'Austria ha confermato e ampliato le limitazioni stabilite in precedenza.

In sintesi le misure austriache sono (cfr. tra l'altro <https://www.ilpost.it/2023/08/24/brennero-divieti-camion-austria/>):

- divieti settoriali che in alcuni periodi limitano il passaggio di autocarri pesanti con categorie di merci non deperibili che potrebbero facilmente viaggiare su ferrovia come pietre, terra, legname, cereali, minerali, acciaio, marmo, carta e cartone, cemento, calce, piastrelle e ceramiche
- divieto di transito notturno per tutti gli autocarri pesanti (compresi quelli meno inquinanti classificati Euro 6) che viaggiano tra Innsbruck e Kufstein sull'autostrada A12
- raddoppio del pedaggio nelle ore notturne per gli autocarri pesanti che viaggiano tra Brennero e Innsbruck sull'autostrada A13

- divieto periodico di circolazione per gli autocarri con peso superiore a 7,5 tonnellate il sabato nella fascia oraria tra le 7.00 e le 15.00 sulle tratte austriache delle autostrade A12 e A13
- limite massimo periodico anche in giorni feriali di 300 autocarri pesanti all'ora in direzione Sud sull'autostrada A12 dopo Kufstein dal km 6,35 situato nel comune di Langkampfen al km 72 situato nel Comune di Ampass, con eventuale estensione della misura ai primi sei mesi del 2024

I provvedimenti austriaci si inseriscono in quadro caratterizzato: i) dall'aumento costante anche se non imponente del traffico merci su gomma lungo il corridoio del Brennero; ii) dal superamento sistematico dei valori limite degli ossidi di azoto nella Wipptal e nelle valli dell'Isarco e dell'Adige (l'Italia è stata ripetutamente condannata dalla Corte di Giustizia Europea per il mancato rispetto della normativa europea e nazionale sulla qualità dell'aria).

Le misure austriache potrebbero essere ritenute illecite per violazione del diritto europeo sulla libera circolazione delle merci, fortemente tutelata dai trattati; tra l'altro, l'articolo 94 del TFUE stabilisce che "Qualsiasi misura in materia di prezzi e condizioni di trasporto, adottata nell'ambito dei trattati, deve tener conto della situazione economica dei vettori". Ma l'applicazione dell'articolo 94 e delle altre regole UE di settore deve essere temperata dai prevalenti principi relativi alla tutela dell'ambiente e alla tutela della salute pubblica. La Corte purtroppo si è già pronunciata contro gli orientamenti dell'Austria, con una giurisprudenza non frequente ma costante secondo cui: a) il divieto settoriale di circolazione sull'autostrada A12 della valle dell'Inn va considerato una misura di effetto equivalente alle restrizioni quantitative dei flussi commerciali all'interno della UE che sono vietate ai sensi degli articoli 34 e 35 del TFUE; b) le misure di restrizione della libera circolazione delle merci possono essere adottate soltanto per ragioni imperative di interesse pubblico come la protezione dell'ambiente e della salute umana ma in tal caso devono essere commisurate all'obiettivo e non andare oltre quanto necessario per raggiungerlo; c) i divieti di circolazione riducono i flussi del traffico e quindi le emissioni locali di inquinanti e sono perciò idonei a migliorare la qualità dell'aria nelle zone interessate dall'inquinamento atmosferico prodotto da questo traffico; d) tuttavia prima di adottare una misura così radicale l'Austria deve valutare l'adozione di misure meno restrittive della libertà di circolazione. Così ad esempio la sentenza nella causa C-28/09 Commissione/Austria (cfr. Corte di Giustizia dell'Unione Europea, Comunicato Stampa n. 138/11, Lussemburgo, 21.12.2011) - riprendendo la sentenza relativa alla precedente causa C-320/03 - ha dichiarato "che l'Austria, adottando un divieto settoriale di circolazione senza aver sufficientemente esaminato la possibilità di far ricorso ad altre misure meno restrittive, ha limitato la libera circolazione delle merci in modo sproporzionato".

Senza intervenire qui sulle questioni di natura giuridica è bene sottolineare ancora una volta che i problemi sollevati dalle scelte dell'Austria dipendono in gran parte dalle contraddizioni profonde delle politiche italiane per la gestione del traffico merci lungo il corridoio del Brennero:

- ▶ il trasporto ferroviario merci nella configurazione più efficiente, il trasporto combinato non accompagnato (solo container, semirimorchio o cassa mobile sul carro ferroviario), non è sufficientemente organizzato e incentivato da parte italiana nonostante la grande capacità residua della ferrovia storica (tra circa 14 e circa 20 milioni di tonnellate netto netto per anno senza andare verso il massimo di efficienza gestionale teoricamente possibile con circa 35 milioni di tonnellate netto netto) e la correlativa capacità delle ferrovie austriache e tedesche;
- ▶ a causa di questa carenza strutturale l'Austria impiega e finanzia l'inefficiente modalità ROLA (autostrada viaggiante, tutto l'autocarro sul carro ferroviario compresa la motrice) (vedi la pagina <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/08/02/la-natura-del-traffico-stradale-merci-sul-corridoio-del-brennero-linterpretazione-dei-dati-le-correlazioni-con-la-capacita-della-ferrovia-storica/>) tra Wörgl e Brennero allo scopo di sottrarre dalla strada del lato austriaco un

quantitativo peraltro non importante di autocarri pesanti (nel 2021 si è trattato di circa 160.000 autocarri e di circa 3,20 milioni di tonnellate netto netto di merci), senza poter contare su un equivalente servizio tra Wörgl e Trento (a fine marzo 2024 risulta che l'Interporto di Trento gestisce ancora solo due convogli ROLA al giorno, uno in ciascuna direzione);

- ▶ i pedaggi autostradali sulla rampa Sud del valico del Brennero sono intenzionalmente molto inferiori a quelli sulla rampa Nord [il 23.1.2024 un autocarro categoria Euro 6 di 40 tonnellate pagava in Austria (Kufstein/Brennero, km 107) 80,12 ct/km (solo per il transito diurno, il prezzo notturno è anche molto superiore e quindi lo trascuriamo) mentre un autocarro di capienza equivalente classe 5 pagava in Italia (Brennero/Verona Nord, km 226) 17,79 ct/km]. Anche a causa della lunghezza del percorso Sud, questa politica richiama enormi volumi di traffico c.d. deviato (60% circa, di cui il 30% circa potenzialmente trasferibile subito sulla ferrovia) che per convenienza economica rinuncia al proprio itinerario razionale. Così si producono buone entrate per la A22 e si provoca una forte pressione di traffico merci su gomma sia nel lato italiano sia nel lato austriaco del Brennero con il correlato inquinamento.

Ma l'Italia finge di ignorare quali sono le questioni di fondo, le maschere - affiancata dagli autotrasportatori - con la propaganda contro l'Austria che violerebbe le regole della libertà dei commerci e non smette di ricordare come a risolvere tutto sarà la nuova ferrovia del Brennero tra Verona e Innsbruck, propria quella che sappiamo del tutto inutile allo scopo (cfr. <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2024/03/21/il-problema-del-traffico-merci-sullasse-del-brennero-sintesi/>).