

La guerra legale tra Italia e Austria davanti alla Corte di Giustizia Europea contro i limiti dell'Austria al transito merci su strada a Nord del Brennero volge ancora una volta a favore degli interessi dell'autotrasporto.

20.7.2026

A settembre 2024 l'Italia - che non vuole rivedere la propria politica dei trasporti lungo l'asse del Brennero - ricorre contro le nuove misure austriache per il contenimento dei transiti dei TIR. La Commissione UE diventa parte in causa contro l'Austria. E a dicembre 2024 l'Austria presenta il proprio contro ricorso. Nel procedimento che si è aperto davanti alla Corte di Giustizia Europea l'Avvocato Generale della Corte - anticipandone di fatto la decisione formale - non riconosce le ragioni austriache. Ricostruiamo questa vicenda che a nostro parere mostra l'arretratezza opportunistica delle posizioni italiane appoggiate dall'acquiescenza ideologica della UE.

Il 16.10.2023 il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti aveva 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.

Si trattava della nuova iniziativa dell'Austria in particolare su: divieto di traffico notturno, divieto settoriale di circolazione per alcune tipologie merci specialmente adatte per il trasporto su ferrovia, divieto invernale di circolazione nelle giornate di sabato, procedura "contagocce" o "dosaggio" per limitare il traffico pesante merci su gomma a Kufstein in direzione dell'Italia.

Come è noto, sul piano formale la Commissione UE deve intervenire in via preliminare nella procedura.

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

Il 14.5.2024 la Commissione UE si è effettivamente espressa sulla procedura avviata dall'Italia verso fine 2023 contestando le misure austriache per contenere il traffico stradale merci sulla rampa Nord del Brennero, in presunta violazione dell'articolo 259 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. La Commissione ha stabilito che "alcune misure in vigore in Austria limitino il trasporto di merci sulle autostrade A12 e A13 e, di conseguenza, la libera circolazione delle merci" e "pur prendendo atto di alcune spiegazioni avanzate dall'Austria in relazione a considerazioni ambientali" ha ritenuto che "le misure austriache manchino di coerenza e non possano essere giustificate nella loro intenzione".

In sintesi la Commissione UE ha espresso l'opinione che i provvedimenti dell'Austria non sono proporzionati rispetto all'obiettivo dichiarato ma non ha aperto contro quel paese una formale procedura di infrazione lasciando solo all'Italia l'onere di proseguire il conflitto.

Il Ministro dei Trasporti italiano (che a metà settembre 2024 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 ricorso italiano alla Corte di Giustizia Ue contro l'Austria, deliberato il 30.7.2024, è stato pubblicato sulla Gazzetta dell'Unione Europea il 16.9.2024.

In seguito la Commissione UE, con proprio intervento diretto in giudizio, ha deciso di sostenere l'Italia nel procedimento contro l'Austria di fronte alla Corte di Giustizia Europea e il 6.3.2025 si è costituita parte civile (vedi <https://www.euromerci.it/le-notizie-di-oggi/ricorso-contro-l-austria-sui-divieti-di-circolazione-la-commissione-ue-a-fianco-dell-italia.htm> e <https://www.ilsole24ore.com/art/brennero-ue-censura-divieti-austriaci-AFc908zD>).

Oltre che in Italia, anche in Germania la decisione non neutrale della Commissione UE è stata ben accolta dagli autotrasportatori. "Il 18 novembre il portavoce dell'associazione del trasporto e della logistica Bgl, Dirk Engelhardt, ha dichiarato che la sigla «accoglie espressamente con favore l'intervento della Commissione Europea. È un segnale atteso da tempo che il rafforzamento del mercato interno svolgerà ancora un ruolo più importante nella nuova Commissione. La Commissione Europea sta finalmente assumendo la propria responsabilità di custode dei trattati e di difensore delle libertà fondamentali dell'UE. Purtroppo la Germania finora non è riuscita ad unirsi alla denuncia dell'Italia e ad assumere una posizione chiara su questa importante questione» <https://www.trasportoeuropa.it/notizie/autotrasporto/la-commissione-europea-sostiene-la-causa-italiana-sul-brennero/>).

Già all'inizio del 2023 in effetti le associazioni italiane dell'autotrasporto merci e della logistica - che hanno applaudito prima la decisione governativa di aprire la contestazione formale e poi gli interventi della Commissione UE - 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 costante 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).

Il traffico stradale merci al Brennero ammonta a circa 39,74 milioni (73% con 2,58 milioni di autocarri), circa 39,70 milioni, circa 40,2 milioni, circa 38,82 e infine circa 38,32 milioni di tonnellate nette rispettivamente negli anni 2019, 2021, 2022, 2023 e 2024 (si noti la significativa diminuzione tra il biennio 2023-2024 e quello precedente) (cfr. iMonitraf!, Annual Report 2020, 2022, 2023, 2024, 2025)

E così nel mese di agosto 2023 l'Austria ha confermato e ampliato le limitazioni stabilite in precedenza e sostenuto fondamentalmente (a nostro parere in modo corretto) che la libertà di circolazione garantita dai Trattati europei non comporta l'obbligo di trasportare le merci necessariamente su gomma e che l'Italia non utilizza ragionevolmente le proprie attuali capacità di trasporto merci su rotaia.

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 in teoria 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 necessariamente temperata a nostro parere dai prevalenti principi del diritto europeo relativi alla tutela dell'ambiente e alla tutela della salute pubblica.

La Corte di Giustizia UE 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".

Il 19.12.2024 l'Austria ha presentato un contro ricorso alla Corte sostenendo la legittimità delle proprie scelte e la necessità di limiti alla circolazione dei TIR per tutelare la salute dei cittadini e garantire la sicurezza stradale, mettendo in particolare in evidenza che "le misure contestate costituiscono una risposta necessaria al massiccio aumento del traffico e ai problemi ad esso connessi nel campo della qualità dell'aria e dei limiti di capacità delle infrastrutture di trasporto" e infine chiedendo alla Corte di respingere il ricorso italiano e condannare l'Italia al pagamento delle spese. Il punto di forza della risposta austriaca sta nella giurisprudenza quasi costante della Corte di Giustizia europea che ha già riconosciuto la priorità della salute dei cittadini rispetto ad altri interessi

(<https://www.ilfattoquotidiano.it/2025/02/08/sole-24-ore-italia-ed-austria-verso-lo-scontro-totale-sul-transito-dei-tir-dal-brennero/7869955/> e https://www.ilsole24ore.com/art/brennero-blocchi-tir-scatta-sfida-legale-italia-e-austria-AG4Q1DmC?refresh_ce=1 e <https://rivistatir.it/brennero-la-ue-si-costituira-parte-civile-contro-laustria/>).

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 nette 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. Infatti il 28 giugno 2026 un autocarro a quattro o più assi Euro 6, di classe 3 per emissioni di CO₂ pagava in Austria (Kufstein/Brennero, km 110 secondo le tabelle prezzi di ASFINAG ¹) 118,14 ct/km IVA del 20% compresa (solo per il transito diurno, il prezzo notturno è anche molto superiore e quindi lo trascuriamo) mentre un autocarro equivalente al precedente a 5 assi Euro 6 in Italia - dopo gli aumenti dell'1,46% decisi dal primo gennaio 2026 - pagava (Brennero/ Verona Nord, Casello A22, km 226) 18,05 ct/km IVA del 22% compresa ²]. 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 maschera - affiancata dagli autotrasportatori - con la propaganda contro l'Austria che violerebbe le regole della libertà dei commerci mentre non smette di ricordare come a risolvere tutto e a garantire finalmente il trasferimento modale da strada a rotaia sarebbe solo la nuova ferrovia ad alta velocità del Brennero tra Verona e Innsbruck, proprio quella che abbiamo ormai dimostrato in modo difficilmente confutabile essere del tutto inutile per quell'obiettivo che si potrebbe raggiungere invece molto presto con poca spesa pubblica e senza distruzioni ambientali (cfr. <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2024/03/21/il-problema-del-traffico-merci-sullasse-del-brennero-sintesi/>).

¹ La distanza indicata su Googlemaps è invece 109 km.

² Questo costo è calcolato in base alla distanza indicata su Googlemaps. Invece su <https://www.autobrennero.it/>, il sito di Autostrada del Brennero SpA, la stessa distanza è 209 km perché indicata dal casello autostradale Verona Nord alla barriera autostradale denominata "Brennero" che però si trova a Vipiteno (BZ).

Ora l'Avvocato Generale della Corte di Giustizia Europea - con parere non vincolante ma solitamente anticipatore delle decisioni della Corte - sostiene che tre provvedimenti austriaci su quattro sono illegittimi e che il divieto di transito notturno ³, quello settoriale ⁴ e quello invernale imposti dall'Austria ai mezzi pesanti sulle autostrade A12 della Valle dell'Inn e A13 del Brennero sono contrari al diritto dell'Unione Europea; quindi il ricorso dell'Italia dovrebbe essere accolto; a parziale mitigazione di tale parere l'avvocato generale ritiene poi che l'Italia non ha dimostrato che il sistema di dosaggio degli accessi all'autostrada austriaca costituisce restrizione quantitativa alla libera circolazione delle merci ⁵. Inutile commentare la soddisfazione del coordinatore regionale di Fratelli d'Italia, del Presidente della Provincia autonoma di Trento, della CNA Fita Autotrasporto Trentino Alto Adige.

³ Su questo punto, il divieto di circolazione notturna per i camion di peso superiore a 7,5 tonnellate su un tratto di 84 chilometri dell'autostrada A12 sarebbe incoerente: l'obiettivo dichiarato dall'Austria è spostare le emissioni di biossido di azoto dalle ore notturne a quelle diurne, quando le condizioni atmosferiche sono più favorevoli mentre l'esenzione per il traffico locale e regionale sarebbe giustificata poiché non esistono percorsi alternativi per raggiungere determinate zone. Secondo l'Avvocato Generale sarebbe irrilevante l'inesistenza di un percorso alternativo visto che si tratta solo di uno spostamento degli orari di transito, mentre l'Austria non ha considerato i dati più recenti sui rischi per la salute umana e non ha soppesato alternative al divieto permanente.

⁴ Su questo punto, il divieto di circolazione settoriale austriaco per le merci trasportabili ferrovia (che si applica al km 65 chilometri dell'autostrada A12) sarebbe misura idonea in linea di principio ma l'Austria non ha valutato nel 2021, una volta raggiunti i valori limite previsti dalla Direttiva UE sulla qualità dell'aria, se il divieto di circolazione nella sua forma attuale sia ancora appropriato.

⁵ Vedi www.altoadige.it, 17.7.2026, *Brennero, l'avvocato della Corte Ue contro i divieti austriaci ai mezzi pesanti; Brennero, Siviero (CNAFita): "LaCorteUe riconosce le ragioni dell'Italia"*. Vedi anche www.derstandard.at, *Parere della Corte di Giustizia dell'UE: i divieti di transito sul Passo del Brennero violano il diritto dell'UE*.