



16/01/2020

## **ANITA contro i divieti imposti dall'Austria al Brennero**

Le imprese aderenti ad ANITA riunitesi a Roma per fare il punto della situazione sui divieti austriaci entrati in vigore il 1° gennaio scorso, hanno dato mandato al presidente Thomas Baumgartner di continuare l'azione di pressing sui Commissari UE ai trasporti Adina Valean e al mercato interno Thierry Breton, al fine di ottenere la sospensione dei provvedimenti austriaci.

Dal 1° gennaio 2020, infatti, sono entrati in vigore sull'asse del Brennero divieti di transito settoriale per altre tipologie di merce - carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi e profilati cavi; cereali - e divieti per classe Euro dei veicoli, indipendentemente dalla merce trasportata. Dal divieto settoriale sono esclusi i veicoli con propulsione elettrica o a idrogeno. I veicoli Euro VI –esentati da tale divieto sino al 31 dicembre 2019 – possono transitare dal 1° gennaio 2020 solamente se immatricolati dopo il 31 agosto 2018.

Le merci dirette/provenienti invece in alcuni distretti austriaci ("Kernzone": distretti di Imst, Innsbruck città e periferia, Kufstein, Schwaz; "Erweiterte zona ampia da Lienz in Ost Tirol, a Rosenheim in Baviera, alla Val Pusteria e Alta Val Isarco in Sudtirolo; i distretti di Bludenz e Feldkirch in Austria, il Cantone dei Grigioni in Svizzera ed il Principato del Liechtenstein soltanto fino al 31 dicembre 2020) possono essere trasportate con veicoli Euro V, fino al 31 dicembre 2022.

traffico con origine/destino in Austria gode di particolari favori rispetto al traffico di transito e questa è una discriminazione inaccettabile considerato che le motivazioni addotte sono di tipo dichiara il Presidente di ANITA.

Oltre al divieto settoriale, è entrato in vigore anche un divieto di transito relativo alla classe Euro

dei veicoli, che ha interessato dal 31 ottobre scorso i veicoli EuroIV e - dal 1° gennaio 2021 riguarderà i veicoli EuroV ed EEV.

Anche in questo caso, i veicoli che caricano o scaricano nella "Kernzone" o nella "Erweiterte Zone" godono di tempistiche più favorevoli rispetto al transito (fino al 31 dicembre 2020 i veicoli isolati EuroIV; fino al 31 dicembre 2022 i veicoli isolati EuroV).

Il 70% dell'export italiano passa attraverso le Alpi e la maggior parte attraversa il Brennero. L'Italia non può continuare a subire le misure protezionistiche del Tirolo che impediscono il libero scambio di merce su un asse vitale per l'economia italiana, attraverso una diversificata tipologia di divieti di circolazione per i mezzi pesanti: divieto di transito notturno, divieti di circolazione nei sabati, sistema di dosaggio dei veicoli diretti in Italia dalla Germania, divieto settoriale, divieto per classe Euro dei veicoli, divieto di uscita dall'autostrada per fare rifornimento in Tirolo.

alla discriminazione tra vettori italiani e tedeschi da una parte e vettori austriaci la somma dei divieti di transito si traducono complessivamente in un notevole aumento dei costi del trasporto per i primi, mentre i vettori austriaci diventano indubbiamente più competitivi in quanto a loro non si applicano le suddette limitazioni, con di falsare la concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto nella UE. Chiediamo pertanto che la Commissione UE affronti finalmente il tema dei divieti di transito attraverso il Brennero, deferendo alla Corte di Giustizia per gravi violazioni dei Trattati e del principio della libera circolazione delle merci del mercato unico, prosegue Baumgartner.

Convenzione delle Alpi stabilisce limiti per la costruzione di nuove strade alpino ma al tempo stesso spinge per un utilizzo ottimale delle infrastrutture esistenti e il divieto notturno in Tirolo va nella direzione contraria, perché concentra il flusso dei veicoli leggeri e pesanti nelle ore diurne, aumentando in tal modo la congestione e Per questo chiediamo la rimozione immediata di tale divieto che da sola produrrebbe un sensibile miglioramento per conclude il presidente di ANITA.

L'Associazione tedesca BGL con un comunicato dei giorni scorsi ha fornito dati concreti sugli effetti prodotti dall'estensione del divieto settoriale e dalle limitazioni della deroga per i veicoli EuroVI in vigore fino al dicembre scorso, che conferma le preoccupazioni delle imprese italiane determinate a contrastare in Europa le politiche del trasporto dell'Austria.

