



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

[Home](#) > La Corte di giustizia UE dice no ai divieti settoriali di circolazione degli autocarri in Tirolo (Austria)

La Corte di giustizia UE dice no ai divieti settoriali di circolazione degli autocarri in Tirolo (Austria) ^[1]

Publicato il Ven, 23/12/2011 - 18:58



Una notizia non buona per chi, come gli oppositori al progetto della nuova ferrovia del Brennero, sostiene che con adeguate politiche di traffico (tra cui i divieti settoriali in Tirolo) e con il riequilibrio dei pedaggi sarebbe possibile spostare subito circa i 2/3 del flusso stradale merci sulle direttrici di traffico più brevi o sulla esistente ferrovia di valico.

Riassumiamo la questione senza trascurare dettagli importanti.



Applicando le direttive europee per la tutela dell'aria ambiente e le norme austriache di recepimento, il Land Tirolo - allo scopo di limitare in particolare l'inquinamento da biossido di azoto - ha emanato il 17.12.2007 un regolamento con cui ha imposto agli autocarri di massa a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate che trasportano determinate merci un divieto di circolazione (dall'1.1.2008) su un tratto di 90 km dell'autostrada A 12 tra il comune di Zirl (a circa 12 km ad ovest della città di Innsbruck) e la frontiera tra la Germania e l'Austria, peraltro con alcune eccezioni e deroghe. Si trattava, ovviamente, di orientare queste merci verso il trasporto ferroviario.

Con la [sentenza del 21.12.2011](#) ^[2] nella causa C-28/09 la Corte di giustizia UE ha ritenuto illegittime le decisioni del Land Tirolo.

Secondo la Corte:

è ben vero che il regolamento discusso faceva parte di un programma per ricondurre l'inquinamento atmosferico entro il valore limite fissato dalle direttive europee, ma avrebbe dovuto considerare tutti gli interessi in gioco e le circostanze esistenti esercitando il proprio potere discrezionale nel rispetto delle disposizioni del Trattato CE, ivi compreso il principio fondamentale della libera circolazione delle merci;

L'Austria sostiene che esistono itinerari sostitutivi o altre modalità di trasporto idonei a consentire l'instradamento delle merci in questione ma poiché la tratta dell'autostrada A12 è una delle principali vie di comunicazione terrestre tra il sud della Germania e il nord Italia il divieto settoriale di circolazione che la interessa può incidere in modo determinante sul transito delle merci tra l'Europa settentrionale e il nord dell'Italia;

il Land Tirolo ha dunque introdotto una restrizione alla libera circolazione e al libero transito delle merci, che equivale a restrizioni quantitative;

e tali restrizioni sono praticamente inammissibili perché le misure di tutela della salute e dell'ambiente non sono state proporzionali all'obiettivo perseguito;

se infatti ragioni imperative attinenti alla tutela ambientale possono giustificare misure nazionali atte ad ostacolare il commercio intracomunitario è nello stesso tempo vero che una misura restrittiva può essere considerata come idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito solo se risponde realmente all'intento di raggiungere quest'ultimo in modo coerente e sistematico.

Sempre secondo la Corte, l'Austria dunque:

non avrebbe dovuto ridurre la densità del traffico stradale ma le emissioni degli autoveicoli a motore;

avrebbe dovuto prendere in considerazione misure alternative quali l'estensione del divieto di circolazione ad autocarri rientranti in altre classi, per esempio nella classe Euro IV, senza insistere nella non dimostrata asserzione che gli autocarri conformi alla classe Euro IV emettono spesso più biossido di azoto di quelli conformi alla norma Euro III;

avrebbe dovuto prendere in considerazione misure alternative quali l'introduzione di un limite di velocità permanente a 100 km/h valutandone il vero potenziale di riduzione delle emissioni di biossido di azoto senza sostenere solo che il limite di velocità permanente determinerebbe nella zona interessata una riduzione annuale supplementare delle emissioni di biossido di azoto soltanto dell'1,1%, mentre per il divieto settoriale di circolazione si prospetta una riduzione pari all'1,5% di tali emissioni;

avrebbe dovuto valutare che gli effetti restrittivi sulla libera circolazione delle merci di una sostituzione del limite di velocità variabile con un limite di velocità permanente a 100 km/h sono minori rispetto a quelli dell'attuazione del divieto settoriale di circolazione.

Un commento critico a questa sentenza è necessario.

La Corte non ha tenuto alcun conto delle argomentazioni austriache, a nostro parere fondate e complete, e le ha superate con un formalismo che finisce per garantire gli assetti esistenti del trasporto merci attraverso l'asse del Brennero. Concentrarsi sugli effetti antinquinamento del divieto settoriale o del limite di velocità fisso a 100 km o del divieto di circolazione per gli autocarri Euro III e Euro IV significa aggirare le due questioni fondamentali: la nocività del traffico lungo le valli dell'Inn, dell'Isarco e dell'Adige si può affrontare solo con la drastica diminuzione del traffico derivante dalla sua riduzione quantitativa attraverso misure opportune (come quella adottata dal Land Tirol), da un riequilibrio dei costi di pedaggio tra i valichi transalpini e dall'utilizzazione secondo criteri di efficienza delle ampie capacità residue dell'attuale ferrovia di valico.

E, solo per fare un esempio, la Corte neppure si basa su dati scientifici incontrovertibili; al contrario di quanto scritto nella sentenza (punto 69), risulta che gli autocarri Euro IV sono dotati di sistemi (CRT) che producono un paradosso tecnico: riducono le PM 10 ma aumentano le emissioni di biossido di azoto (cfr. BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND GESUNDHEIT - Daten+Fakten+Ziele, Stickstoffoxide - Belastung der

Luft Verursacher Maßnahmen, Juni 2010, pag. 7).

Molto comoda quindi la decisione della Corte per l'Olanda, che inonda il Sud dell'Europa con i propri autocarri usando l'efficienza dei porti del Nord Europa (specie Rotterdam), i bassissimi costi della A22 e l'inefficienza del trasporto merci sulla ferrovia del Brennero, soprattutto nella rampa Sud.

Molto comoda anche per l'Italia (in cui le associazioni dell'autotrasporto festeggiano); Italia che possiede un parco autocarri poco moderno e che alla persistenza artificiosa di un traffico intollerabile sulla A22 oppone come unico rimedio la costruzione di una nuova ferrovia di valico ad alta velocità.

Non è certo un caso che il ricorso della Commissione UE contro l'Austria è stato sostenuto dagli interventi in giudizio delle sole Olanda e Italia.

La partita però non è chiusa. L'Austria non si rassegna, nonostante che questa (dopo quella del novembre 2005) sia la seconda sconfitta sul tema, e nonostante le contraddizioni sul problema generale dei flussi di valico vista la posizione oscillante di questo Stato sul progetto della nuova linea ferroviaria. Platter, il Presidente del Governo del Land Tirol - prendendo anche spunto dalla sentenza - ha già dichiarato che gli stessi divieti appena definiti contrari ai trattati saranno reintrodotti ed estesi ad altre classi Euro di autocarri, che sarà introdotto il limite di velocità fisso di 100 km/h, che sarà incrementata la sensibilità dei rilevatori di qualità dell'aria, che saranno potenziate le tre stazioni di controllo sul traffico degli automezzi pesanti e che l'aumento dei pedaggi è previsto per l'inizio del 2012 (www.tt.com [3] del 21.12.2011, EuGH-Urteil: Platter will sektorales Lkw-Fahrverbot wieder einführen, e del 23.12.2011, Tempo 100 entzweit die Parteien).

Facendo uso di questo sito, accetti quanto dichiarato nel [Disclaimer](#).

URL sorgente: <http://www.notavbrennero.info/articoli/ven-23122011-1858/la-corte-di-giustizia-ue-dice-no-ai-divieti-settoriali-di-circolazione>

Collegamenti

[1] <http://www.notavbrennero.info/articoli/ven-23122011-1858/la-corte-di-giustizia-ue-dice-no-ai-divieti-settoriali-di-circolazione>

[2]

http://www.notavbrennero.info/images/stories/TAV_BRENNERO_DOCUMENTI/TAV_Brennero_Atti_normativi_e_giu-12-21_Divieti_settoriali.doc

[3] <http://www.tt.com>