

Austria Divieto Settoriale e altri impedimenti contro il libero scambio delle merci tra l'Italia e il Nord e Mitteleuropa Impatto Economico

Il divieto settoriale austriaco, esteso dal 1° gennaio 2020 ad altre tipologie merceologiche e limitato nella deroga ai veicoli EURO VI immatricolati dopo il 31/08/2018, assieme agli impedimenti precedenti, produce inevitabilmente gravi conseguenze economiche non soltanto alle imprese di autotrasporto interessate da tale provvedimento, ma anche e soprattutto a tutto il comparto industriale e commerciale dell'export italiano.

Dalle rilevazioni condotte da ANITA sulle imprese che transitano dal Brennero e ubicate sull'intero territorio nazionale, risulta quanto segue:

COMPOSIZIONE FLOTTA

A livello nazionale, i veicoli **Euro VI immatricolati prima del 31/08/2018 sono circa 71.000** e rappresentano circa **l'80%** del totale dei veicoli EURO VI che fino al 31/12/2019 potevano circolare liberamente su strada attraverso il Brennero trasportando le merci rientranti nel divieto settoriale.

I veicoli **GNL** che pure sono esentati dal divieto settoriale, sono irrilevanti dal punto di vista percentuale.

OFFERTA FERROVIARIA – ROLA

Nel **2019** sulla ROLA Woergl-Brennero sono transitati **151.000** complessi veicolari a fronte di una disponibilità di **200.000** posti (75% di saturazione media).

Dal 1° gennaio 2020 l'Austria ha promesso di portare a 400.000 la capacità ferroviaria della ROLA, con un potenziale spostamento di ulteriori 149.000 complessi veicolari dalla strada alla ferrovia, considerando lo stesso grado di saturazione media del 75%.

Per aumentare la disponibilità di posti a 400.000 **occorrerebbero altri 9.524 treni all'anno** ossia **198 treni in più la settimana** (43 settimane/anno).

Attualmente l'offerta ROLA è molto minore e rimane il dubbio se la tracce ferroviarie disponibili permetteranno l'incremento promesso.

La consultazione dei posti liberi del giorno 11/2/2020 ore 13:59 dava per occupati già tutti i treni da Brennero a Woergl fino alle ore 21:20 di sera e quindi con tempi di attesa di oltre 7 ore.

Reservierungsauskunft (Brenner - Wörgl)

Letzte Änderung 11.02.2020 13:59

Zug	Zeit	11.02.	12.02.	13.02.	14.02.	15.02.
57336	00:20					
52330	01:20					
52332	02:20					
52334	03:20					
52338	05:20					
52440	06:20					
52442	07:20					
52444	08:20					
52446	09:20					
52448	10:20					
53330	11:20					
53332	12:20					
53334	13:20					
53336	14:20					
53338	15:20					
53440	16:20					
53442	17:20					
53444	18:20					
53446	19:20					
53448	20:20					
57330	21:20					
57334	23:20					

Maggiore offerta di ROLA porterebbe il rischio che vengano tolte tracce al traffico combinato NON accompagnato.

IMPATTO ECONOMICO

Maggiori costi

Il maggior costo sopportato dalle imprese di autotrasporto per l'utilizzo della ROLA **Woergl-Brennero**, risultante dalla nostra rilevazione, è di circa **250** euro per singola tratta.

Tale importo è calcolato al netto dei costi di gasolio e pedaggi riferiti al tutto-strada su tale tratta e dei maggiori tempi di attraversamento in ragione di 4 - 5 ore (arrivo al terminal ferroviario, imbarco sul treno, tragitto, sbarco, messa a disposizione del veicolo).

Su tale tratta, pertanto, il maggior costo per le imprese del settore ammonta a **80,81 milioni** di euro.

Sulla tratta ROLA **Trento-Woergl**, invece, il maggior costo è pari a circa **150 euro** per singola tratta ed il maggior costo complessivo è pari a **7,5 milioni** di euro.

In totale, il maggior costo che le imprese devono assorbire è di oltre **88 milioni di euro**.

ULTERIORI CONSIDERAZIONI

Il **divieto settoriale NON vale per le merci di origine o destino del Tirolo**, nonostante ci sarebbero le possibilità di trasferimento sulla ferrovia, disponendo il Tirolo di un efficiente terminale ferroviario a Hall vicino ad Innsbruck.

Per i **vettori dell'Austria** dividendo un viaggio di transito in due tratte distinte, possono **facilmente bypassare il divieto**.

La **misura è quindi anche discriminatoria** e configura una situazione di concorrenza sleale.

Le imprese che utilizzano la ROLA, riferiscono che è più difficoltoso trovare posto sul treno in direzione Woergl-Brennero che non nella tratta verso la Germania.

La limitazione della deroga comporta anche **un aumento dei viaggi a vuoto** per coloro che non avendo il veicolo idoneo, non possono bilanciare il viaggio caricando merci incluse nel divieto settoriale. Ciò impatta su efficienza e sostenibilità ambientale, producendo un effetto paradossale rispetto alle motivazioni austriache che hanno imposto tale divieto.

Ancora sotto il profilo ambientale e dell'efficienza, il potenziamento della ROLA **toglie spazio al trasporto combinato NON accompagnato**, che al contrario, rappresenta la vera e più efficace alternativa al tutto-strada.

La ROLA è la modalità del combinato terrestre di gran lunga meno efficiente, molto più costosa e possibile soltanto su brevi tratte. **Se viene incentivata di più del trasporto combinato NON accompagnato toglie traffico a quest'ultimo** che invece riesce a trasferire dalla strada alla ferrovia le merci su lunghe distanze con evidenti maggiori benefici ambientali.

La ROLA inoltre ha il **tasso di inquinamento acustico più elevato**.

La RO-LA, infine, è gestita dalla ferrovia austriaca, che non avendo in gestione il trasporto combinato NON accompagnato, non ha alcun interesse a sviluppare il vero trasporto combinato terrestre.

ALTRI IMPEDIMENTI

Divieto di transito di sabato mattina:

- Comporta grosse difficoltà per le imprese a far rientrare in sede gli autisti che in questo modo devono trascorrere il fine settimana all'estero.
- Fa aumentare il traffico il venerdì pomeriggio e lunedì mattina, con ripercussioni anche sulla sicurezza stradale.
- Comporta elevati costi per i vettori italiani.
- E' una misura discriminatoria, in quanto NON vale per i vettori austriaci.

Divieto di transito notturno per veicoli ante Euro6 e pedaggio notturno triplo sull'autostrada A12 dal Brennero a Innsbruck:

- Fa aumentare il traffico diurno, con una particolare concentrazione nelle ore della mattina, accentuando i picchi in concomitanza del traffico pendolare nel Trentino Alto Adige.
- La misura NON riduce in nessun modo l'impatto ambientale, ma aumenta il rischio di incidentalità stradale in quanto il traffico si concentra sulle ore diurne.
- L'importo del pedaggio notturno NON risponde alle regole europee sui pedaggi autostradali.

Divieto di rifornimento gasolio in Austria (divieto di uscire dall'autostrada):

- Misura iniqua e discriminatoria in quanto di fatto non applicato ai vettori austriaci, che pertanto godono di rifornimenti di gasolio a costi inferiori.

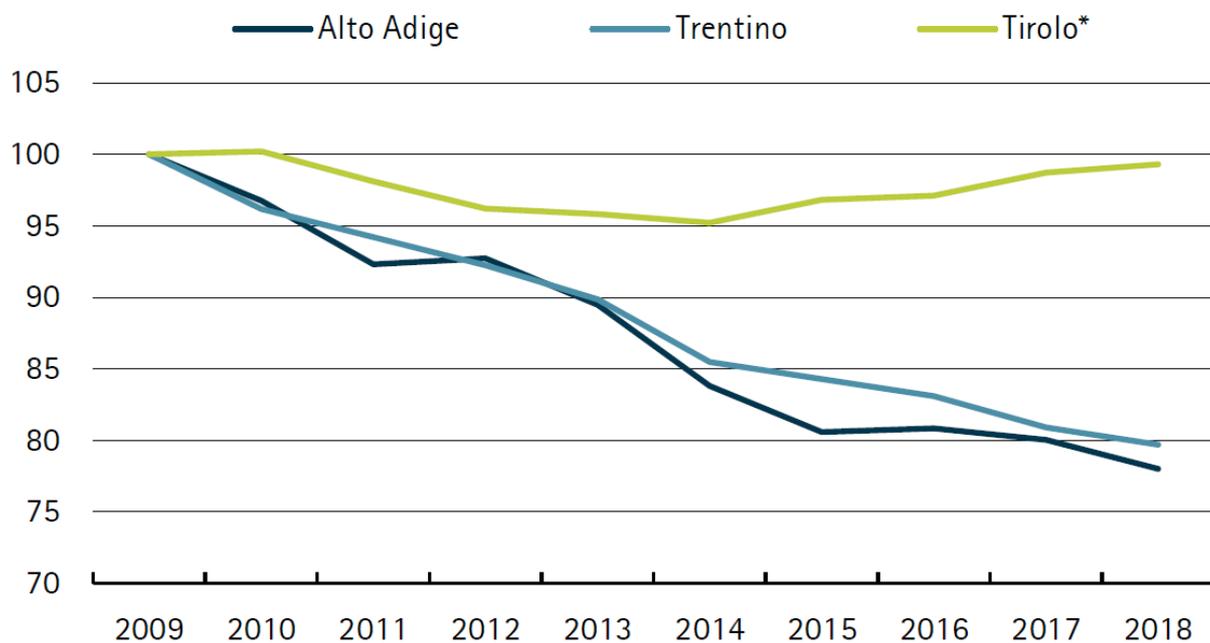
Sistema di dosaggio:

- Misura che fa aumentare l'impatto ambientale in quanto il traffico viene spostato su altre ore del giorno con incolonnamenti e traffico "stop and go", più inquinante di un traffico fluido.
- Critica la situazione socio-sanitaria per gli autisti, che a bordo dei veicoli devono sostare in autostrada per diverse ore.

Dalle statistiche di sotto riportate, emerge che tutte le misure restrittive attuate hanno favorito i vettori austriaci del Tirolo, i quali, contrariamente a quanto successo negli ultimi anni nel Trentino Alto Adige, sono aumentati.

Imprese attive nel settore "Trasporto merci su strada"

Un confronto tra Trentino - Alto Adige - Tirolo, Indice 2009 = 100

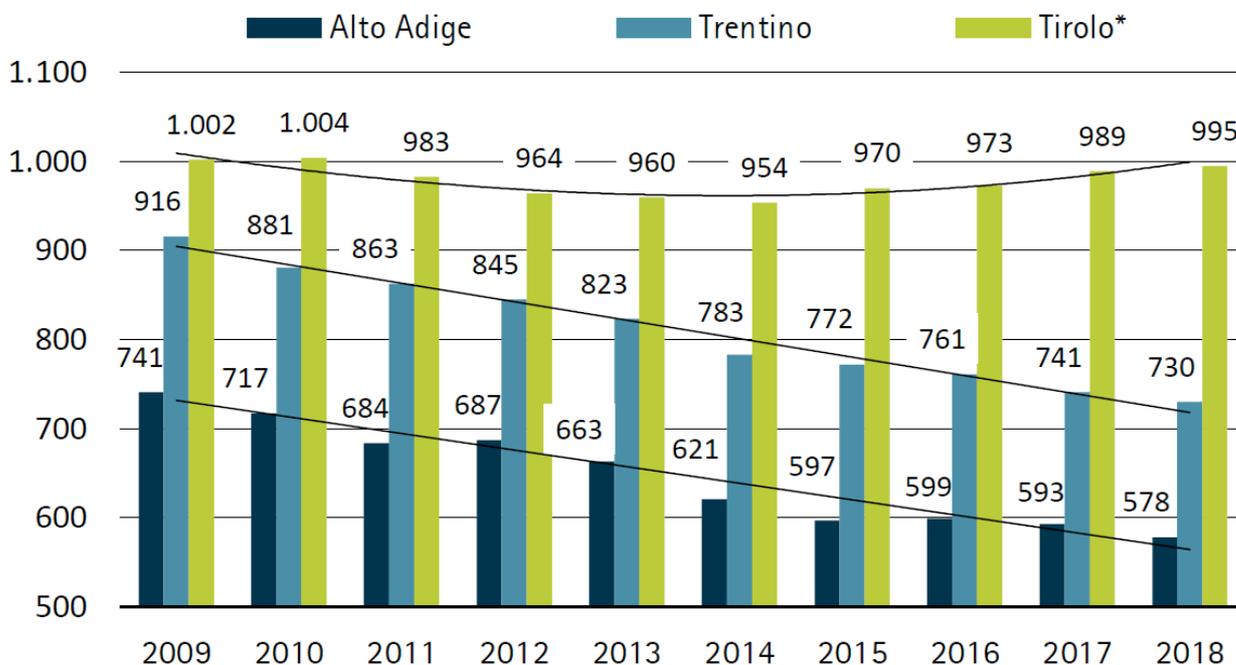


*membri attivi della WKÖ Tirol, branca trasporto merci su strada

Fonte: Stockview, WKÖ Tirol

Imprese attive nel settore "Trasporto merci su strada"

Un confronto tra Trentino - Alto Adige - Tirolo



*membri attivi della WKÖ Tirol, branca trasporto merci su strada

Fonte: Stockview, WKÖ Tirol

Soluzioni:

L'unica soluzione percorribile appare quella del ricorso da parte del Governo Italiano alla Corte di giustizia UE sui tre provvedimenti che sono in palese contrasto con le regole comunitarie:

- **divieto settoriale**, in quanto sproporzionato e discriminatorio;
- **pedaggio autostradale notturno** da Innsbruck al Brennero, in quanto superiore ai limiti massimi consentiti dall'Europa;
- **divieti di transito notturni, divieti di sabato mattina e sistemi di dosaggio**, in quanto contrari alla libera circolazione e non funzionali al perseguimento di finalità ambientali.

Roma, 12 febbraio 2020