

## **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.

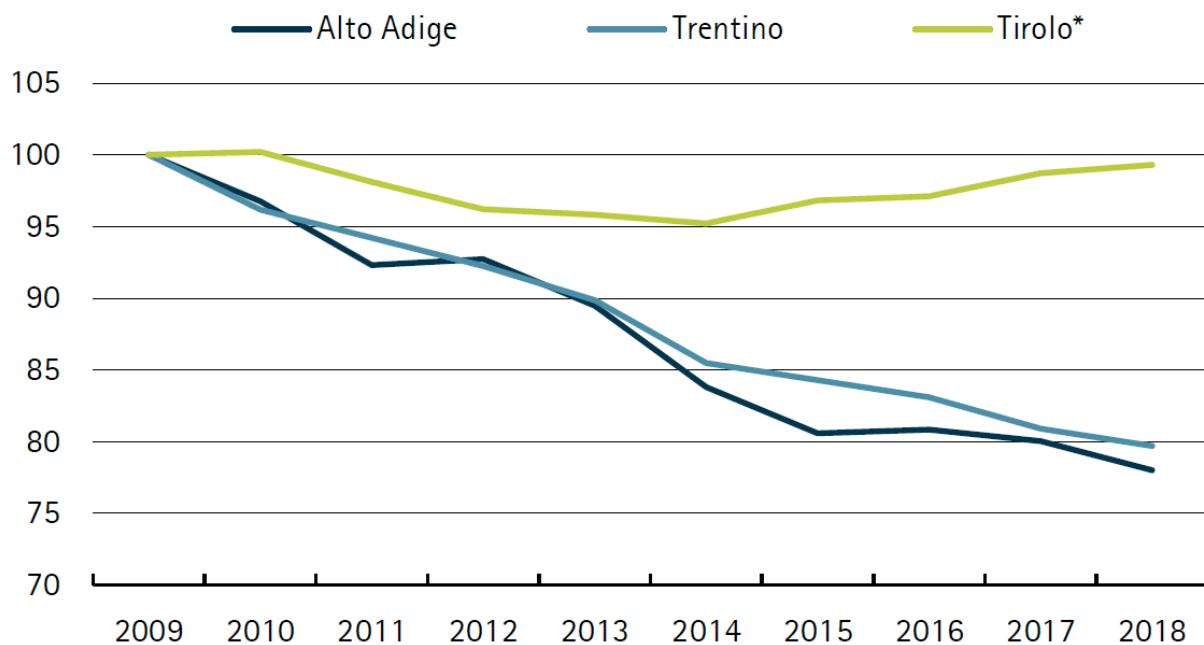
### **Sistema di dosaggio:**

- 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

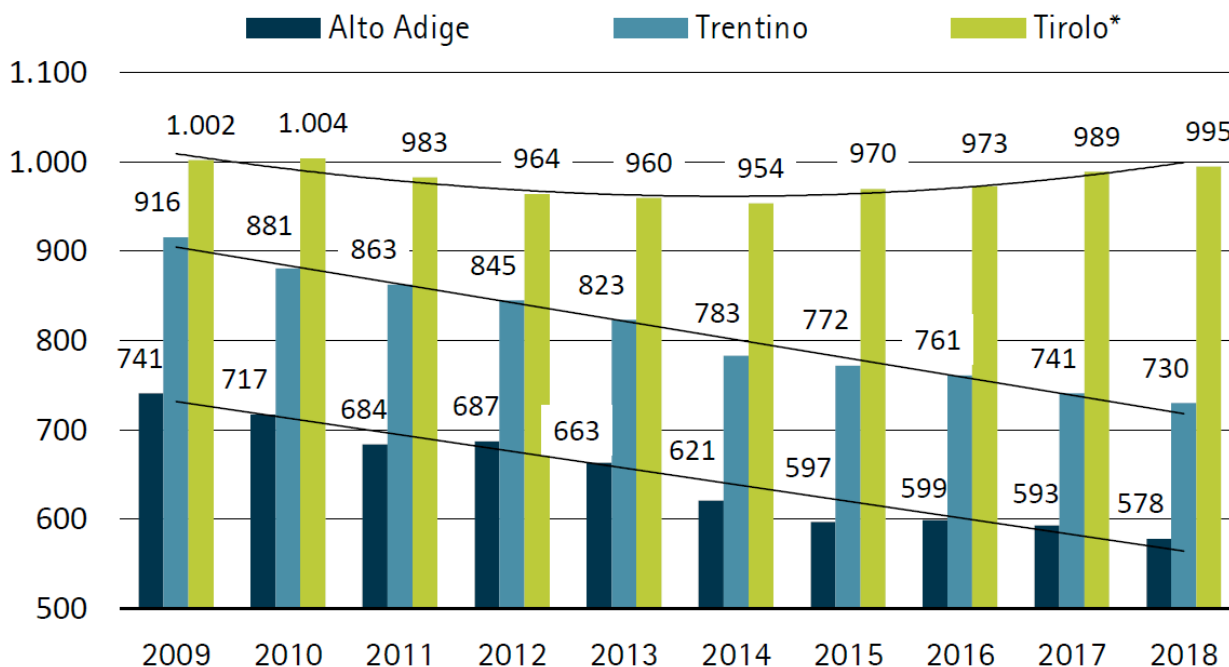


\*membri attivi della WKÖ Tirol, branca trasporto merci su strada

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