

L'Austria e i divieti unilaterali: il caso Brennero in Europa

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">19</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

Il passo del Brennero rappresenta una giuntura stradale di importanza strategica per la gestione del nostro **flusso commerciale nazionale**, nonché per il buon funzionamento del Mercato Interno nell'insieme del contesto europeo.



Con il completamento del Tunnel di Base previsto non prima del 2028, il passo del Brennero rimane per il momento l'unica opzione percorribile per consentire lo scambio commerciale con i partner europei.

Nonostante tali premesse, a partire dal maggio 2020, ovvero con la parziale riapertura seguita alla prima ondata della pandemia, l'**amministrazione del Tirolo** in Austria ha optato per il ripristino dei divieti di circolazione finalizzati a limitare la circolazione dei veicoli pesanti nel territorio in questione. Tali restrizioni sono quindi state adottate con l'ordinanza tirolese n.

81/2019 che modifica l'articolo 3, paragrafo 1, dell'ordinanza sui divieti di circolazione settoriali n. 44/2016.

Significativamente, tali sviluppi non sono scaturiti da alcun dialogo con gli Stati membri confinanti, direttamente penalizzati da tali scelte normative, ma piuttosto da un processo decisionale unilateralmente condotto dalle **autorità austriache**. Nello specifico, l'amministrazione tirolese ha giustificato le proprie azioni riferendosi agli eccessivi livelli di inquinamento presumibilmente causati proprio dal flusso di veicoli commerciali.

In merito alla liceità politica di tale manovra, fermo restando il diritto di ogni Stato Membro dell'Unione di esercitare la propria sovranità legislativa anche in **materia ambientale**, d'altro canto tale esercizio normativo non può prescindere da un costante dialogo con il proprio Vicinato, secondo quella che era, e dovrebbe ahimè ancor essere, la pietra angolare della prima Comunità Europea come definita nel Trattato di Roma del 1957, ovvero un multilateralismo di Stati sovrani liberi di autodeterminare il proprio percorso normativo in uno spirito di collettiva cooperazione e di rispetto delle reciproche differenze.

Paradossalmente, le **scelte unilaterali** dell'Austria, nonché il rifiuto del dialogo e della cooperazione con il proprio Vicinato, costituiscono un'infrazione tanto dell'originario spirito multilateralista dell'organismo europeo, quanto del più recente e discutibile orientamento centralista attualmente posto alla base del processo di integrazione dell'Unione.

Esaminando, in seconda battuta, la struttura stessa delle motivazioni ambientali sollevate dalle autorità tirolesi per giustificare l'introduzione delle restrizioni, la solidità degli argomenti proposti si infrange anch'essa contro la mole di osservazioni sollevate dalle altre parti interessate. Studi prodotti dalle **associazioni di categoria** hanno infatti dimostrato come gli automezzi pesanti siano in realtà responsabili solo della minor quantità di emissioni di CO2 nella regione del Tirolo, mentre una sostanziale maggioranza delle emissioni è in realtà prodotta dalle autovetture private, non soggette invece alle misure qui discusse. Tali considerazioni sono di per sé già sufficienti a mettere in dubbio la reale utilità delle misure stabilite dall'Austria in termini di riduzione dei livelli di inquinamento.

Si consideri, ad ulteriore conferma di tale scetticismo, come le sanzioni previste dal Tirolo nei

confronti del contravventore non operino neppure alcuna sostanziale distinzione a seconda del tipo di veicolo utilizzato dal medesimo, distinzione che potrebbe invece incentivare l'uso di **veicoli più sostenibili**

dal punto di vista ambientale e contribuire quindi a quell'obiettivo che costituisce la ragione d'essere delle restrizioni adottate.

Se appare pertanto legittimo contestare le motivazioni formalmente annunciate dalle autorità tirolesi per giustificare questa direzione normativa, rimane invece certo l'impatto che quest'ultima ha prodotto sul tessuto economico italiano. Come evidenziato nei dati raccolti da Uniontrasporti, il 32% delle imprese sul lato italiano dell'asse del Brennero ha subito un aumento sostanziale dei loro costi di produzione, mentre il 46% deve affrontare tempi di trasporto più lunghi. Le **perdite economiche** vanno dal -6,9% della provincia di Bolzano al -6,8% della provincia di Trento; al contrario, le imprese sul lato austriaco del confine sembrano aver registrato, non casualmente, una significativa crescita del +4,3%.

Alla luce di tali ripercussioni, ormai pienamente descrivibili come una vera e propria distorsione della concorrenza ai danni del tessuto produttivo italiano in primis, e del buon funzionamento del Mercato Interno europeo in secundis, la Delegazione della Lega presso il **Parlamento dell'Unione europea**

ha risposto mobilitandosi fin dall'inizio dell'attuale legislatura nel luglio 2019 percorrendo ogni canale messo a disposizione dalle istituzioni per denunciare all'esecutivo europeo l'incompatibilità tra le azioni dell'Austria e i regolamenti europei in materia di libera circolazione delle merci, nonché per richiedere un intervento della Commissione europea nei confronti dell'Austria.

Tali azioni si sono concretizzate primariamente nella forma di due interrogazioni parlamentari (rispettivamente presentate in data 26 luglio 2019 e in data 22 gennaio 2020), nonché nella forma di un'**interlocazione bilaterale** con la Commissaria Valean, responsabile del settore Trasporti. Gli sforzi qui descritti hanno portato ad alcuni importanti sviluppi.

Con una prima risposta inviata dalla Commissione alla Delegazione nel settembre 2019, l'esecutivo europeo riconosceva la correttezza delle osservazioni sollevate, e decideva di convocare le autorità austriache per mettere in **discussione** le azioni da queste intraprese.

L'Austria e i divieti unilaterali: il caso Brennero in Europa

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">19</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

Successivamente, con una seconda risposta inviata nell'aprile 2020, il Commissario Breton confermava l'avvio di uno **scrutinio giuridico** da parte della Commissione stessa dell'ordinanza pubblicata nella Gazzetta ufficiale del Tirolo n. 81/2019, alla luce in particolare della giurisprudenza della Corte di giustizia relativa a tale questione.

Purtroppo, il persistere della pandemia ha rallentato l'operato dell'esecutivo europeo, che non ha proseguito tale corso di azione con la rapidità richiesta dal carattere di **massima urgenza** della crisi in questione.

Nell'attesa che la Commissione concluda il proprio intervento verso l'Austria, e nell'incertezza sulle reali tempistiche delle procedure istituzionali, ho deciso di proseguire anche tramite sforzi indipendenti rispetto al processo guidato dalla Commissione; per questo, nel gennaio 2021 ho creato una coalizione trasversale alle nazionalità dell'Europarlamento, la quale è attualmente impegnata in un **confronto diretto** con il governo austriaco.

Articolo dell'On. Paolo Borchia tratto dal TN 1/2021 anno XXIII

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

