

COMUNICATO STAMPA

Brennero – I divieti imposti ai mezzi pesanti dall’Austria sono inaccettabili ed anche discriminatori

Roma, 16 gennaio 2020 – 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 ed 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 Zone*": *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.

“Il 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 ambientale” 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.

“Oltre alla discriminazione tra vettori italiani e tedeschi da una parte e vettori austriaci dall'altra, 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 l'effetto 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 l'Austria alla Corte di Giustizia per gravi violazioni dei Trattati e del principio della libera circolazione delle merci all'interno del mercato unico” prosegue Thomas Baumgartner.

“La Convenzione delle Alpi stabilisce limiti per la costruzione di nuove strade sull'arco 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 l'inquinamento. Per questo chiediamo la rimozione immediata di tale divieto che da sola produrrebbe un sensibile miglioramento per l'ambiente” 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.

ANITA è l'Associazione di Confindustria che dal 1944 rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica che operano in Italia e in Europa. È una delle organizzazioni costituenti la Federtrasporto che raggruppa le associazioni di operatori e gestori di infrastrutture del settore trasporti e logistica di Confindustria.

COMUNICATO STAMPA **della Associazione tedesca BGL**

Francoforte sul Meno, 13 gennaio 2020 - Dall'inizio di quest'anno l'Austria ha bloccato il Brennero per il trasporto in transito di 2/3 di tutte le merci e l'83,4% di tutti i camion tedeschi.

Tali dati sintetizzano la situazione in atto per le società di trasporto di medie dimensioni, preoccupate per gli effetti reali dell'estensione del divieto settoriale.

Impatto economico:

- calo delle vendite di circa il 40% presso le compagnie di trasporto interessate;
- raddoppio del "transit time", con il raddoppio dei costi del personale (viaggio Germania/Italia in precedenza circa 5 ore in camion, ora più 4-5 ore in più utilizzando la Ro-La);
- oltre a un aumento dei costi del personale, i costi di trasporto sono aumentati del 30% quando si utilizza la Ro-La. Trasporto su strada (parametro: prezzo del pedaggio e del diesel rispetto al biglietto Ro-La);
- le imprese di trasporto che effettuano principalmente il traffico Germania-Italia non possono utilizzare più della metà della loro flotta Euro VI, poiché la maggior parte dei veicoli è immatricolata prima del 1° settembre 2018 e non godono più della esenzione dal divieto settoriale. Tali veicoli sono fermi ed il capitale immobilizzato.

Effetti sulla situazione del conducente:

- insoddisfazione del conducente a causa di tempi di fermo e di attesa significativamente più lunghi e di ulteriori interruzioni del tempo di guida, che diventano necessarie. A causa dell'ulteriore divieto di circolazione del sabato in Tirolo, i conducenti spesso non tornano più a casa durante i fine settimana;
- feedback dai conducenti: non vogliono utilizzare la Ro-La, perchè i treni sono spesso sporchi e carenti sotto il profilo igienico. Risultato: perdita imminente del personale di guida.
- aggravamento della carenza di driver

Effetti sulle relazioni con i clienti / processi logistici:

- le imprese tedesche non possono più operare in modo affidabile in Italia.
 - la Ro-La non è affidabile. La capacità dell'autostrada-viaggiante in genere non è sufficiente, prenotata in modo particolarmente pesante dal 1° gennaio, ma soprattutto la Ro-La non può visualizzare la capacità nei tempi richiesti dai clienti. La gestione dei blocchi sulla strada per il terminal Ro-La di Wörgl complica l'uso dell'autostrada viaggiante.
 - il trasporto combinato non-accompagnato non può essere utilizzato dal 90% delle società di trasporto. Motivi: mancanza di capacità, nessuna organizzazione per il traino nella parte iniziale e terminale del trasporto (*poco chiaro chi prende in carico l'unità di carico in Italia dopo il trasporto ferroviario*), mancano attrezzature compatibili con il trasporto combinato. Inoltre, alcune merci interessate dal divieto settoriale non sono adatte al trasporto ferroviario, ad es. piastrelle di alta qualità.
 - prenotazione del treno (Ro-La e trasporto combinato non-accompagnato) necessaria con alcuni giorni di anticipo, difficilmente si possono mappare i cambiamenti nel tempo e gli ordini a breve termine. I viaggi a vuoto si verificano se, dopo i trasporti consentiti tramite il Brennero (ad es. trasporti alimentari in Italia), non risulta possibile trovare carichi di ritorno con merci che possono transitare al Brennero.

- il cliente NON paga i costi aggiuntivi! Pertanto le deviazioni attraverso altri percorsi (ad es. l'autostrada dei Tauri) possono essere difficilmente rappresentate.
- gli imprenditori cercano di concentrare l'area di business su altri beni. Tuttavia, si perdono collaborazioni comprovate e di lunga data con i clienti.
- in singoli casi, è spesso difficile chiarire se le merci rientrano in un gruppo di merci che è soggetto al divieto settoriale (*informazioni fornite dall'autorità tirolese solo dopo diversi giorni*).
- il divieto settoriale colpisce soprattutto in combinazione con il divieto di circolazione durante il fine settimana.

Effetti sulla situazione competitiva

- le compagnie di trasporto tirolesi sono pronte a colmare il divario e ad affrontare i trasporti senza aumentare i costi, in quanto aggirano efficacemente il divieto di guida con le esenzioni ammesse per il traffico di origine e destinazione;
- vantaggio competitivo delle imprese dell'Europa orientale, poiché tempi di trasporto più lunghi hanno su di esse un impatto minore a causa della struttura salariale inferiore, ad es. possono compensare meglio il tempo aggiuntivo richiesto utilizzando la Ro-La con salari più bassi.

Con il drastico inasprimento del divieto settoriale dal 1° gennaio 2020, la rotta del Brennero è stata in gran parte bloccata al transito di veicoli di classe EuroVI (immatricolati prima del 1° settembre 2018) che è la classe meno inquinante.