

COMUNICATO STAMPA

ANITA: il traffico combinato accompagnato sull'asse del Brennero non è una soluzione efficiente per il trasferimento modale delle merci

Roma, 23 dicembre 2019 – Il 30 dicembre 2019 si terrà l'incontro tecnico italo-tedesco sulle problematiche del transito stradale sull'asse del Brennero, che dal prossimo 1° gennaio subirà un netto peggioramento in conseguenza dell'estensione del "divieto settoriale" ad altre tipologie di merci, in aggiunta a quelle già vietate al transito.

Il *divieto settoriale* costringerà alcune merci che non possono transitare su strada al Brennero ad utilizzare obbligatoriamente la ROLA delle ferrovie austriache con la modalità del trasporto combinato accompagnato, modalità meno efficiente e più costosa rispetto al trasporto combinato non-accompagnato.

Se si guarda alla politica del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia adottata dalla Confederazione elvetica, appare evidente che essa ha puntato da sempre al trasporto combinato non-accompagnato in quanto esso è più efficiente e funzionale allo spostamento delle merci sull'arco alpino, rispetto al trasporto combinato accompagnato.

“La politica austriaca sul transito ferroviario al Brennero non è altro che un chiaro e semplice finanziamento alle Ferrovie austriache OEBB le quali non offrono il servizio del Trasporto combinato non-accompagnato, non disponendo dei necessari terminali in Italia o in Germania” dichiara Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA.

Il rischio di forti contributi solamente alla ROLA da parte austriaca, rappresenta un disincentivo al trasporto combinato non-accompagnato per gli operatori, senza considerare che mentre il primo trasferisce i camion soltanto su brevi tratte, il secondo è competitivo soltanto sulle lunghe tratte. Ogni Euro di contributo concesso al trasporto combinato non-accompagnato ha un effetto triplo rispetto a quello prodotto dal trasporto combinato accompagnato.

“Occorre che l'Austria sovvenzioni nello stesso modo ed equamente ogni trasporto intermodale di transito attraverso il Tirolo, sia esso accompagnato (ROLA) o non accompagnato. E' necessario che l'Italia e la Germania siano d'accordo a contrastare fortemente questa politica perseguita dall'Austria in quanto lesiva e distorsiva della concorrenza tra operatori, che va a vantaggio delle Ferrovie austriache” continua il Presidente di ANITA.

RFI - Rete Ferroviaria Italiana - non dispone di tracce sufficienti per poter aumentare il trasporto ferroviario necessario ad assorbire tutta la merce che non potrà più transitare su strada a causa del divieto settoriale.

“L’Austria ha puntato oramai ad un inasprimento del divieto settoriale in Tirolo che avrà forti riflessi negativi sull’interscambio delle merci con origine/destino in Italia. Chiediamo che nell’immediato e come possibile alternativa ad un danno economico che è certo, i veicoli Euro 6 immatricolati dopo il 31 agosto 2018, i veicoli GNL, quelli elettrici e gli H2 siano esonerati sia dal divieto settoriale ma anche dal divieto notturno e possano transitare di notte senza corrispondere l’oneroso pedaggio notturno sul tratto Innsbruck-Brennero e siano esentati anche da tutti i divieti, come quelli del sabato mattina. Ciò consentirebbe di diluire il traffico stradale sull’arco delle 24 ore, con un impatto ambientale del tutto sostenibile”.

“In caso contrario – conclude Baumgartner – non resta altra soluzione per il nostro Paese e per la Germania che puntare su una procedura di infrazione, mediante il deferimento dell’Austria alla Corte di Giustizia UE, con richiesta di sospensiva dei provvedimenti di limitazione al transito stradale”.

ANITA auspica che nel prossimo vertice italo-tedesco di fine dicembre si raggiunga un comune accordo sulle azioni di contrasto da porre in essere con urgenza nei confronti delle politiche dell’Austria - che già in passato è stata condannata dalla Corte di Giustizia UE - per analoghi provvedimenti e che anche la nuova Commissione UE intenda agire come finora non ha fatto, per ristabilire il principio della libera circolazione delle merci nell’Unione europea.

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.