



Il divieto di circolazione degli autocarri che trasportano determinate merci sull'autostrada della valle dell'Inn, nel Tirolo, è incompatibile con la libera circolazione delle merci

Non è stata, infatti, chiaramente dimostrata l'inadeguatezza delle principali misure alternative proposte dalla Commissione quali misure meno restrittive

L'autostrada A 12 nella valle dell'Inn, nel Tirolo (Austria), costituisce una delle principali vie di comunicazione tra il sud della Germania e il nord Italia. Avendo constatato che su detta autostrada era stato superato il valore limite annuale di biossido di azoto (NO₂), fissato da due direttive europee¹, l'Austria ha adottato alcune misure al fine di ridurre l'inquinamento al livello prescritto dalle citate direttive. A tal fine, nel 2003, le autorità austriache hanno adottato un divieto di circolazione per gli autocarri con massa a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate che trasportano determinate merci (rifiuti, pietrame, terra, veicoli a motore, legname in tronchi o cereali), su un tratto dell'autostrada A 12 lungo 46 km.

Tuttavia, con la sentenza 15 novembre 2005, la Corte di giustizia², adita dalla Commissione, ha dichiarato che detto divieto era incompatibile con il principio della libera circolazione delle merci, data la sua sproporzione rispetto all'obiettivo perseguito consistente nella tutela della qualità dell'aria.

A seguito della suddetta sentenza, le autorità austriache hanno progressivamente attuato nuove misure per assicurare il rispetto del valore limite per il biossido di azoto quale fissato dalle direttive. Tali misure comportavano, in particolare, un limite di velocità di 100 km/h su un tratto dell'autostrada A 12, sostituito successivamente da un limite di velocità variabile, nonché il divieto della circolazione degli autocarri rientranti in determinate classi Euro³.

Non rilevando un miglioramento della qualità dell'aria sull'autostrada A 12, le autorità austriache hanno adottato un divieto di circolazione per gli autocarri con massa a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate, che trasportano determinati prodotti su un tratto dell'autostrada, stavolta lungo circa 84 km. Esse hanno, infatti, considerato che il trasporto sul territorio austriaco di tali prodotti, pressoché identici a quelli interessati dal divieto introdotto nel 2003, avrebbe dovuto essere realizzato mediante modalità di trasporto alternative – quale il trasporto ferroviario – più rispettose dell'ambiente.

La Commissione ha però considerato che tale nuovo divieto settoriale di circolazione sull'autostrada A 12 costituiva anch'esso un ostacolo ingiustificato al principio della libera

¹ Direttiva del Consiglio 27 settembre 1996, 96/62/CE, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente (GU L 296, pag. 55), e direttiva del Consiglio 22 aprile 1999, 1999/30/CE, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo (GU L 163, pag. 41), come modificata dalla decisione della Commissione 17 ottobre 2001, 2001/744/CE (GU L 278, pag. 35). Dette direttive sono state abrogate con decorrenza dall'11 giugno 2010 dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 21 maggio 2008, 2008/50/CE, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152, pag. 1). Tuttavia, tenuto conto della data cui risalgono i fatti, esse restano applicabili alla presente controversia.

² Sentenza della Corte 15 novembre 2005, causa [C-320/03](#), Commissione / Austria, v. altresì CS n. [97/05](#).

³ Norme europee di emissione, cosiddette «norme Euro».

circolazione delle merci. Essa ha perciò adito la Corte di giustizia affinché quest'ultima dichiarasse questo presunto inadempimento.

Nella sentenza odierna la Corte ricorda, anzitutto, che gli Stati membri devono aver cura che il valore di biossido di azoto non superi sul loro territorio il limite fissato dalle direttive. In proposito, le direttive autorizzano gli Stati membri ad adottare misure necessarie al rispetto di tale valore limite. Tuttavia, se è vero che gli Stati membri dispongono di un potere discrezionale nell'adottare dette misure, devono esercitarlo nel rispetto delle norme dell'Unione, in particolare nel rispetto del principio della libera circolazione delle merci.

Nel caso di specie, la Corte constata che il divieto settoriale di circolazione osta al trasporto su strada di taluni prodotti nella valle dell'Inn. Orbene, **una siffatta misura costituisce una restrizione alla libera circolazione di dette merci**. Del pari, la Corte sottolinea che l'esistenza di soluzioni alternative per il trasporto di tali prodotti – quali il trasporto ferroviario o l'utilizzo di altre autostrade – non è sufficiente ad escludere l'esistenza di una restrizione. Infatti, costringendo le imprese interessate a cercare soluzioni alternative economicamente valide per il trasporto delle merci di cui trattasi, il divieto settoriale di circolazione può incidere in modo determinante sul transito delle merci tra l'Europa settentrionale e il Nord Italia.

Nondimeno, la Corte ricorda che **una restrizione alla libera circolazione delle merci può essere giustificata purché costituisca una misura adeguata e necessaria per la realizzazione di un obiettivo di interesse generale, quale la tutela dell'ambiente**. A tal riguardo la Corte rileva che la normativa austriaca contribuisce effettivamente alla tutela dell'ambiente in quanto consente di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e comporta un miglioramento della qualità dell'aria nella valle dell'Inn. Il divieto contestato costituisce, dunque, una misura adeguata per la realizzazione dell'obiettivo di interesse generale.

La Corte valuta poi se tale obiettivo avrebbe potuto essere raggiunto mediante misure meno restrittive. Come sottolineato dalla Corte nella sua sentenza pronunciata nel 2005, prima di adottare una misura così radicale come il divieto di circolazione su un tratto dell'autostrada che costituisce una via di comunicazione vitale tra alcuni degli Stati membri, questi ultimi devono esaminare attentamente la possibilità di far ricorso a misure meno restrittive della libertà di circolazione, escludendole soltanto qualora sia chiaramente dimostrata la loro inadeguatezza rispetto all'obiettivo perseguito.

In proposito, con riferimento alla soluzione proposta dalla Commissione consistente nell'estendere il divieto di circolazione applicato agli autocarri rientranti in determinate classi Euro a quelli rientranti in altre classi, la Corte considera che le norme Euro corrispondono in maniera attendibile alle emissioni effettive degli autoveicoli per quanto riguarda gli ossidi d'azoto. Secondo la Corte, non è dimostrato che una siffatta estensione non avrebbe potuto contribuire all'obiettivo perseguito con la medesima efficacia dell'attuazione del divieto settoriale di circolazione.

Infine, quanto alla soluzione consistente nel sostituire il limite di velocità variabile con un limite di velocità permanente a 100 km/h, la Corte respinge l'argomento del governo austriaco secondo cui quest'ultima misura non sarebbe di fatto osservata dagli utenti della strada. L'Austria non può, infatti, basarsi sulla velocità media effettivamente rilevata nella zona interessata, ossia 103 km/h, per valutare gli effetti dell'attuazione di un limite di velocità permanente a 100 km/h. Essa dovrebbe, invece, garantire l'effettiva osservanza di detto limite mediante l'adozione di provvedimenti vincolanti correlati, se necessario, a sanzioni. Alla luce di ciò, la Corte constata che la soluzione proposta dalla Commissione presenta un potenziale di riduzione delle emissioni di biossido di azoto che non è stato sufficientemente preso in considerazione dal citato Stato membro.

Di conseguenza, **la Corte dichiara che l'Austria, adottando un divieto settoriale di circolazione senza aver sufficientemente esaminato la possibilità di far ricorso ad altre misure meno restrittive, ha limitato la libera circolazione delle merci in modo sproporzionato**.

IMPORTANTE: La Commissione o un altro Stato membro possono proporre un ricorso per inadempimento diretto contro uno Stato membro che è venuto meno ai propri obblighi derivanti dal diritto dell'Unione. Qualora la Corte di giustizia accerti l'inadempimento, lo Stato membro interessato deve conformarsi alla sentenza senza indugio.

La Commissione, qualora ritenga che lo Stato membro non si sia conformato alla sentenza, può proporre un altro ricorso chiedendo sanzioni pecuniarie. Tuttavia, in caso di mancata comunicazione delle misure di attuazione di una direttiva alla Commissione, su domanda di quest'ultima, la Corte di giustizia può infliggere sanzioni pecuniarie, al momento della prima sentenza.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106