



COMUNICATO STAMPA n° 111/26

Lussemburgo, 16 luglio 2026

Conclusioni dell'avvocato generale nella causa C-524/24 | Italia/Austria (Autostrade del Brennero e della Valle dell'Inn)

Secondo l'avvocato generale Campos Sánchez-Bordona, il divieto di transito notturno, quello settoriale e quello invernale imposti dall'Austria per le autostrade della Valle dell'Inn (A12) e del Brennero (A13) sono contrari al diritto dell'Unione

Tale non è invece il sistema di dosaggio degli accessi all'autostrada della Valle dell'Inn

L'Italia ha proposto un ricorso per inadempimento contro l'Austria ¹. Essa ritiene che l'Austria abbia violato il diritto dell'Unione ² adottando alcune misure di limitazione del traffico di veicoli pesanti da trasporto di merci per le autostrade della Valle dell'Inn (A12) e del Brennero (A13) ³. L'asse viario che risulta dall'intersezione di queste autostrade è un'**arteria fondamentale della rete transeuropea di trasporti**: esso permette il collegamento su strada dell'Italia con la Germania e, attraverso quest'ultima, con i restanti paesi dell'Europa settentrionale.

I divieti settoriali di circolazione che limitavano il traffico di veicoli pesanti su questo asse viario, imposti dall'Austria per contenere le emissioni inquinanti nel corridoio del Brennero e nei suoi dintorni, sono stati giudicati incompatibili con il diritto dell'Unione dalla Corte di giustizia in due sentenze pronunciate negli anni 2005 e 2011 (sentenze Brenner I e Brenner II, rispettivamente) ⁴.

Nel 2016, la Commissione era in procinto di convenire l'Austria dinanzi alla Corte di giustizia, in quanto nella zona del Tirolo venivano sistematicamente superati i limiti di NO₂ stabiliti dalla direttiva sulla qualità dell'aria ⁵. Dal 2020 non si è più verificato il superamento di questi limiti. A questo scopo l'Austria ha mantenuto i divieti esistenti e ne ha introdotti degli altri.

L'Italia impugna dinanzi alla Corte di giustizia **quattro di queste misure (il divieto di transito notturno, quello settoriale e quello invernale, nonché un sistema di dosaggio degli accessi all'autostrada A12)**. L'Austria riconosce l'effetto restrittivo sulla libertà di circolazione delle merci di alcune delle misure sopra indicate, ma sostiene che sono giustificate da motivi imperativi di interesse generale: la protezione dell'ambiente, della salute umana e della sicurezza stradale.

L'avvocato generale Manuel Campos Sánchez-Bordona propone alla Corte di accogliere il ricorso per inadempimento relativamente ai tre divieti, e di respingerlo per quanto riguarda la quarta misura.

Il divieto di transito notturno impedisce che i mezzi pesanti (con massa massima autorizzata superiore a 7,5 tonnellate, salvo alcune eccezioni) circolino di notte su un tratto dell'autostrada A12 di 84 chilometri. Il divieto vale tutto l'anno, ma varia in funzione del semestre e del carattere festivo o feriale del giorno. Secondo l'Austria, il suo obiettivo è **spostare le emissioni di NO₂ dalla notte alle ore diurne**, nelle quali le condizioni atmosferiche sono più favorevoli per la dispersione delle emissioni, in modo che i livelli di NO₂ nell'aria siano meno elevati.

L'avvocato generale ritiene che **il divieto di transito notturno non risponda alla volontà di raggiungere l'obiettivo perseguito in modo coerente e sistematico**. Con tale misura non si intende deviare il traffico verso strade alternative,

bensi soltanto differirlo alle ore diurne per sfruttare condizioni di dispersione atmosferica più favorevoli. Pertanto, giustificare un'esenzione a favore del traffico locale e regionale basandosi sull'inesistenza di strade alternative per raggiungere determinate zone ⁶ non risulta coerente con l'obiettivo generale del divieto di transito notturno.

L'avvocato generale aggiunge che **l'Austria avrebbe dovuto riesaminare la proporzionalità della misura** sulla base dei rischi per la salute umana alla luce degli ultimi dati disponibili e studiare la possibilità di misure alternative prima di decidere di applicare il divieto di transito notturno durante tutto l'anno.

Il divieto settoriale di circolazione impedisce che i veicoli pesanti trasportino, in un tratto dell'autostrada A12 di circa 65 chilometri, **determinate merci considerate idonee per il trasporto ferroviario**. L'avvocato generale considera che le eccezioni al divieto non privano quest'ultimo di coerenza e che la misura potrebbe essere idonea per conseguire l'obiettivo di protezione dell'ambiente che persegue. Tuttavia, nel 2021, quando i valori limite stabiliti dalla direttiva sulla qualità dell'aria cominciarono a essere rispettati in tutti i tratti rilevanti delle autostrade A12 e A13, l'Austria **avrebbe dovuto esaminare se tale divieto potesse essere reso più flessibile** o se convenisse sopprimere o attenuare altre misure restrittive facenti parte dello stesso complesso di norme.

Il divieto di circolazione invernale impediva, nel 2023, che (salvo poche eccezioni) sulle autostrade A12 e A13 circolassero i **mezzi pesanti con destinazione in Italia, Germania o altri paesi accessibili attraverso tali Stati, per otto ore consecutive, tutti i sabati per due mesi** (da gennaio fino all'inizio di marzo, dalle ore 7:00 alle ore 15:00). Il divieto è tornato ad applicarsi durante i sabati invernali del 2024. L'Austria sostiene che tale divieto era necessario per garantire la sicurezza stradale e il buon funzionamento delle autostrade in periodi di notevole congestione.

L'avvocato generale considera che **tale divieto è discriminatorio**, in quanto non è opportuno identificare il suo ambito di applicazione esclusivamente in funzione della destinazione finale del veicolo, limitandolo ai tragitti la cui destinazione sia l'estero, e che **esso non è debitamente giustificato**. Combinato con gli altri divieti, tale divieto rendeva in pratica quasi impossibile il trasporto internazionale di merci con mezzi pesanti durante il fine settimana. Sull'arco della settimana, i veicoli pesanti potevano circolare senza restrizioni soltanto per circa il 46% del tempo complessivo. In realtà, la necessità di aumentare la sicurezza stradale e di evitare la congestione del traffico durante otto ore nei sabati invernali rispondeva in gran parte agli effetti delle restanti misure relative al traffico adottate dall'Austria.

La misura di **dosaggio del traffico**, introdotta a partire dal marzo 2018, limita, secondo l'Italia, ad un massimo di 300 veicoli all'ora il numero di veicoli pesanti provenienti dalla Germania e diretti a sud sull'autostrada A12 ⁷. La misura si applica in determinati giorni, fissati in anticipo dalle autorità austriache e annunciati pubblicamente e periodicamente. Secondo l'Austria, il dosaggio non ostacola realmente il traffico di merci, ma si applica soltanto quando esso è assolutamente necessario e durante alcune ore (generalmente la mattina), e non impone un numero predeterminato di veicoli ammessi, dato che la riduzione dei veicoli d'ingresso si ottiene stabilendo un limite di velocità supplementare.

Ad avviso dell'avvocato generale, **il dosaggio non è censurabile se**, come sostiene l'Austria, **si traduce in un mero limite di velocità imposto eccezionalmente per determinati tratti dell'autostrada in circostanze specifiche, sulla base di previsioni fondate di congestione del traffico**. Egli osserva che l'Italia non è riuscita a dimostrare che i suoi effetti diano luogo ad una restrizione quantitativa all'importazione o ad una misura di effetto equivalente.

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

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](#) e, se del caso, la sintesi della sentenza sono pubblicati sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Luca Costanzo ☎ (+352) 4303 8575

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



Restate in contatto!

¹ Gli Stati membri possono presentare un ricorso per inadempimento contro un altro Stato membro (articolo 259 TFUE). A tal fine, essi devono sottoporre previamente il caso alla Commissione. In seguito, gli Stati interessati formulano le proprie osservazioni e la Commissione emette un parere motivato, il quale però non ha carattere obbligatorio per poter ricorrere alla Corte di giustizia.

² In concreto, gli articoli 34 e 35 TFUE, in virtù dei quali sono vietate tra gli Stati membri restrizioni quantitative all'importazione e all'esportazione, al pari di qualsiasi misura di effetto equivalente. Le misure che ostacolano il trasporto internazionale diretto verso il territorio di uno Stato membro o proveniente dallo stesso, o quello che semplicemente transita su tale territorio, devono essere considerate misure di effetto equivalente ad una restrizione quantitativa, sia all'importazione che all'esportazione.

³ L'autostrada austriaca della Valla dell'Inn si estende attraverso il Tirolo, da Kufstein, alla frontiera settentrionale con la Germania, fino a Zams, nella parte occidentale del paese. All'altezza di Innsbruck essa si congiunge all'autostrada del Brennero (A13), che si snoda verso sud fino alla frontiera con l'Italia.

⁴ Sentenze del 15 novembre 2005, Commissione/Austria ([C-320/03](#), «sentenza Brenner I»; v. anche il comunicato stampa [n. 97/05](#)), e del 21 dicembre 2011, Commissione/Austria ([C-28/09](#), «sentenza Brenner II»; v. anche comunicato stampa [n. 138/11](#)).

⁵ [Direttiva 2008/50/CE](#) del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

⁶ La «zona principale», che comprende i distretti di Imst, Innsbruck Land, Innsbruck Stadt, Kufstein e Schwaz, e la «zona ampliata», che corrisponde ai distretti di Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte e Zell am See in Austria, ai distretti rurali di Bad Tölz Wolfratshausen, Garmisch Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (compresa la città) e Traunstein in Germania, nonché alle comunità comprensoriali della Val d'Isarco, della Val Pusteria e di Wipptal in Italia.

⁷ In direzione di Innsbruck sulla A12, a partire dal varco frontaliero di Kufstein.