PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Eurovignette approvata in Parlamento: importante pietra miliare per la decarbonizzazione nel trasporto merci su strada

"Ora servono investimenti e incentivi statali. Paradossale l'opposizione della politica tirolese": il parere di Uniontrasporti

Milano, 18 Febbraio 2022 – Ieri il Parlamento europeo in seduta plenaria a Strasburgo ha rigettato tutti gli emendamenti proposti sulla direttiva eurovignette e ha approvato il testo concordato con il Consiglio europeo. Le modifiche alla cosiddetta "direttiva Eurobollo" vanno a sostituire le attuali tariffe per gli autocarri basate sul tempo, con nuove tariffe calcolate sui chilometri effettivamente percorsi. In questo modo verrà rafforzato il principio cardine della politica ambientale dell'Unione Europea secondo cui "chi inquina paga" e darà un contributo importante per la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma, obbligando chi danneggia l'ambiente a coprire i costi.
I 705 membri del Parlamento europeo hanno sigillato il futuro dell'autotrasporto su gomma in Europa votando in favore alla riforma della tariffazione stradale. La proposta –
ora diventata legge – prevede che tutti gli stati membri a partire dal 2030 eliminino gradualmente le vignette a tempo per i mezzi pesanti in tutta la rete transeuropea di trasporto e riscuotano pedaggi basati sulla distanza.
Questo nuovo approccio garantisce un sostegno concreto alla modernizzazione e alla decarbonizzazione delle flotte di veicoli, garantendo incentivi sotto forma di scontistica ai
veicoli meno inquinanti e a emissioni zero. Insomma, il nuovo sistema incentiva i comportamenti virtuosi e batte cassa ai mezzi più vecchi e inquinanti.
Oltre al primario vantaggio ambientale, la nuova direttiva sarà fondamentale per armonizzare la tariffazione stradale in tutta l'UE e aiuterà a finanziare le infrastrutture
stradali.
La direttiva Eurovignette ha trovato una forte opposizione ideologica da parte della politica tirolese e austriaca, che ha cercato in tutti i modi di affossare la proposta legale.
Gli austriaci, in primis il Governo tirolese e l'eurodeputata tirolese Barbara Thaler, argomentarono che la direttiva avrebbe sì portato a una riduzione drastica delle emissioni
nel proprio territorio, ma si mirava a raggiungere anche una riduzione quantitativa del passaggio di mezzi nel proprio territorio, in altre parole una limitazione quantitativa

dei
mezzi.
La posizione austriaca risulta particolarmente paradossale se si considera che in Austria tutt'oggi è in vigore il così detto "privilegio del diesel", cioè una tassazione agevolata per il gasolio. L'Austria offre quindi il diesel più economico su tutto il corridoio del Brennero, ma vuole frenare il passaggio dei camion senza emissioni e a basse emissioni.
"Accogliamo con favore l'adozione dell'eurovignette da parte dell'Europarlamento come passo concreto verso il trasporto merci su gomma a emissioni zero. Per accelerare la
decarbonizzazione del settore ora servono investimenti e incentivi statali.", afferma il Direttore di Uniontrasporti Antonello Fontanili che aggiunge: "Siamo tuttavia perplessi di fronte alla posizione tirolese. È da anni che il Tirolo impone dei divieti con la scusa che servono per migliorare la qualità dell'aria, ora viene approvata una misura che porterà una notevole decarbonizzazione del trasporto e il Tirolo si oppone. Si tratta dell'ennesima conferma delle strategie politiche tirolesi: la motivazione ambientale con cui il Tirolo ha giustificato i numerosi divieti unilaterali è semplicemente una scusa che copre obiettivi ben diversi. Spero che la Commissione europea tenga in mente questo comportamento paradossale quando valuterà la legittimità delle misure tirolesi."