



Accordo con il Governo della Repubblica tunisina in materia di trasporto internazionale su strada di persone e merci, fatto a Roma il 9 febbraio 2017

A.C. 3042

Dossier n° 435 - Schede di lettura
11 maggio 2021

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	3042
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica tunisina in materia di trasporto internazionale su strada di persone e merci, fatto a Roma il 9 febbraio 2017
Iniziativa:	Governativa
Firma dell'Accordo:	Sì
Iter al Senato:	Sì
Date:	
trasmissione alla Camera:	21 aprile 2021
assegnazione:	30 aprile 2021
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, VI Finanze e IX Trasporti

Contenuto dell'accordo

L'Accordo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica tunisina in materia di autotrasporto internazionale, già approvato dal Senato il 20 aprile scorso ([A.S. 1277](#)), ha lo scopo di estendere i trasporti su strada tra i due Paesi anche a possibili servizi viaggiatori. L'Accordo è uno **strumento regolatore del trasporto su strada tra l'Italia e la Tunisia e può contribuire allo sviluppo, tra l'altro, dell'interscambio commerciale e alla mobilità delle persone tra i due Paesi**. Per il trasporto di viaggiatori, l'Accordo in particolare prevede che il trasporto di persone tra i due Paesi ed in transito, effettuato con autobus mediante servizi regolari e occasionali, sia soggetto ad un regime autorizzativo ad eccezione di alcune tipologie di servizi occasionali e in caso di sostituzione di autobus in avaria.

L'**articolo 1** delimita il **campo di applicazione dell'Accordo**, che si applica ai trasporti su strada svolti da trasportatori stabiliti in uno dei due Paesi con veicoli immatricolati in uno degli stessi, in partenza dall'uno verso l'altro per destinazione o transito. Il trasporto di persone è effettuato in conformità con le norme vigenti sull'ingresso e soggiorno nel territorio delle due parti.

L'**articolo 2** fornisce una serie di **definizioni** come "trasportatore", "contingente" (numero di autorizzazioni scambiate annualmente tra le parti), "trasporto", "cabotaggio" (trasporto nel Paese ospitante, in cui sono situati i punti di carico e scarico, da parte di un trasportatore stabilito nell'altro Paese), "territorio di una parte contraente", "Paese di stabilimento", "Paese ospitante", "servizi regolari" (con frequenza, itinerari, prezzi e orari fissi e con fermate predeterminate per le persone), "servizi occasionali", "trasporto di transito" e "documento di controllo" (il foglio di viaggio per gli autobus, come stabilito dalla Commissione mista di cui all'articolo 14).

L'**articolo 3** riguarda la **regolamentazione dei servizi regolari di linea** (passeggeri) e ne statuisce: le caratteristiche, come la necessità del reciproco consenso dei due Stati perché possa essere autorizzato l'esercizio del servizio, le modalità di richiesta dell'autorizzazione e del relativo rilascio in regime di partenariato obbligatorio tra vettori dei due Paesi e con rilascio di

un'autorizzazione da parte di ciascuno dei due Paesi per il proprio rispettivo territorio, la cui durata è stabilita di comune accordo dalla Commissione mista di cui all'articolo 14.

L'**articolo 4** dispone, per quanto concerne i **servizi occasionali**, la liberalizzazione dei viaggi "a porte chiuse" (con autobus che porta lo stesso gruppo di persone in viaggio e poi le riporta al punto di partenza) e di "andata a carico e ritorno a vuoto" (senza imbarco di passeggeri durante il tragitto), che non necessitano di autorizzazione né sono soggetti a contingentamenti, mentre per le altre tipologie residuali di servizi occasionali, è necessaria l'autorizzazione rilasciata dall'autorità competente dell'altra parte contraente. La citata Commissione mista può esentare altre categorie di servizi occasionali dall'autorizzazione, determina modelli di domanda e documenti giustificativi e di controllo.

L'**articolo 5** stabilisce la **personalità e non cedibilità delle autorizzazioni di trasporto** e il divieto dell'effettuazione di servizi di cabotaggio (da cui sono escluse le escursioni locali).

Per quanto riguarda il trasporto di merci, l'articolo 6 stabilisce che esso è soggetto ad autorizzazione, obbligo da cui sono esentate le categorie di trasporto elencate nell'articolo 7 e cioè: i trasporti postali, gli spostamenti a vuoto di veicolo sostitutivo di altro guasto, i trasporti di articoli sanitari e i trasporti umanitari e di soccorso, quelli di opere d'arte a fini non commerciali, in generale quelli senza scopo di lucro di materiali, accessori o animali destinati a (o provenienti da) manifestazioni, spettacoli, sport, riprese cinematografiche o televisive o altro (a condizione che vengano riportati nel paese di provenienza), i trasporti funebri ed altri eventualmente stabiliti dalla Commissione mista.

L'**articolo 8 disciplina le condizioni delle autorizzazioni per il trasporto merci, personali e non cedibili**, che possono riguardare un solo veicolo alla volta, rilasciate dalle autorità competenti dei due Paesi e vistate da quelle dell'altro Paese; la Commissione mista stabilisce numero, categorie e condizioni del contingente di autorizzazioni che i due paesi si scambiano annualmente. L'autorizzazione consente al trasportatore di caricare, al ritorno, merci sul territorio dell'altro Paese destinate al proprio; è vietata l'effettuazione di servizi di cabotaggio, salvo autorizzazione speciale. Le autorizzazioni ai veicoli di un Paese per operare nell'altro sono rilasciate dalle autorità del proprio Paese nei limiti dei contingenti fissati in quantità paritetica dalla Commissione mista.

L'**articolo 9** reca le **disposizioni comuni**, iniziando dalle **disposizioni in materia fiscale e doganale**, stabilendo prima di tutto che i veicoli di un Paese sono autorizzati ad entrare nell'altro in esenzione da diritti doganali e tasse dovute all'importazione a condizione che siano riesportati; le parti possono comunque esigere la loro sottoposizione alle formalità doganali. Inoltre i veicoli immatricolati in un Paese sono esenti da imposte e tasse relative al possesso e alla circolazione degli stessi quando operano nell'altro Paese, come lo sono anche i carburanti in essi contenuti e i pezzi di ricambio da essi portati (a meno che non vengano riesportate, donate o distrutte, le parti sostituite sono soggette a diritti doganali e tasse); la Commissione mista può poi proporre modifiche al regime fiscale previsto. Ne sono comunque esenti i beni di uso personale e i viveri portati dagli equipaggi.

L'**articolo 10** stabilisce che **peso e dimensione dei veicoli** devono rientrare nei limiti previsti nell'altro Paese a meno di non essere autorizzati a superare tali limiti dal Paese ospitante.

I conducenti dei veicoli, a norma dell'**articolo 11**, sono tenuti a **rispettare leggi e regolamenti dell'altro Paese** e devono tenere a bordo dei veicoli **documenti e certificati** delle tipologie stabilite dalla Commissione mista.

I trasportatori che non rispettino le disposizioni dell'Accordo possono essere sottoposti alle **sanzioni dell'avvertimento o della revoca** del diritto di effettuare trasporti sul territorio del Paese in cui viene commessa l'infrazione, da parte delle autorità di quel Paese, che ne informano quelle dell'altro, come stabilito dall'**articolo 12**.

L'**articolo 13** stabilisce l'**obbligo** dei veicoli che entrano nel territorio dell'altro Paese, **di essere coperti da polizza assicurativa di responsabilità civile**.

L'**articolo 14** parla della più volte citata **Commissione mista, composta da rappresentanti designati dalle autorità competenti delle due parti contraenti, che si riunirà alternativamente in ognuno dei due Paesi** per svolgere i compiti di cui agli articoli 3, 4, 7 e 11, di cui si è già detto, oltre a fissare i contingenti delle autorizzazioni di cui all'articolo 8, le modalità relative allo scambio delle autorizzazioni al trasporto e dei dati statistici, stabilire il modello delle autorizzazioni e le modalità dei loro rilascio e durata, esaminare gli aspetti fiscali di cui all'articolo 9, risolvere eventuali difficoltà e proporre alle autorità competenti misure per

favorire lo sviluppo dei trasporti tra i due Paesi.

Secondo l'**articolo 15** i trasportatori stabiliti nel territorio di una parte non sono autorizzati nel territorio dell'altra a caricare o scaricare merci né a imbarcare o sbarcare passeggeri da e verso un Paese terzo senza **autorizzazione speciale** rilasciata dall'altra parte.

Per l'**articolo 16**, le **controversie** sull'interpretazione e applicazione dell'Accordo non risolte dalla Commissione, saranno trattate per via diplomatica.

Negli articoli contenenti le **disposizioni finali**, si tratta l'entrata in vigore e la durata dell'Accordo (**articolo 17**), secondo cui ciascuna parte contraente notifica all'altra il completamento delle procedure di ratifica e l'Accordo entrerà in vigore quando verrà ricevuta la seconda notifica e resterà in vigore per un anno tacitamente rinnovato salvo denuncia di una delle due parti sei mesi prima della scadenza; con la sua entrata in vigore l'Accordo abroga il preesistente Accordo in materia di trasporto internazionale su strada concluso tra i due Paesi il 28 novembre 1990 a Tunisi (**articolo 18**). Infine l'**articolo 19** stabilisce che la collaborazione tra le parti contraenti avviene nel rispetto delle rispettive legislazioni nazionali, che l'Accordo non pregiudica i diritti e gli obblighi a loro derivanti da altri impegni internazionali e che verrà applicato nel rispetto degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea.

Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge A.C. 3042 si compone di quattro articoli.

Gli **articoli 1 e 2** recano, rispettivamente, l'**autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo** tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica tunisina in materia di trasporto internazionale su strada di persone e merci, fatto a Roma il 9 febbraio 2017.

L'**articolo 3** tratta della copertura finanziaria e inizialmente, riguardo agli oneri economici derivanti dall'attuazione del provvedimento (e in particolare dal funzionamento della Commissione mista di cui all'articolo 14), li valutava in 4.000 euro ad anni alterni dal 2019 e in 1.700 euro ad anni alterni a decorrere dal 2020. Il testo è stato poi così modificato durante l'esame in sede referente in III Commissione al Senato, recependo le condizioni poste nel parere espresso dalla Commissione Bilancio.

Agli oneri derivanti dall'articolo 14 dell'Accordo di cui all'articolo 1 della presente legge, **valutati, per le spese di missione**, in euro 4.000 annui ad anni alterni a decorrere **dall'anno 2021** e, per le restanti spese, pari a euro 1.700 annui ad anni alterni a decorrere **dall'anno 2022**, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli Affari esteri e della cooperazione internazionale. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio".

L'**articolo 4** stabilisce l'**entrata in vigore** della legge il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

La **relazione tecnica** che accompagna il disegno di legge illustra come si siano stati calcolati gli oneri derivanti dal provvedimento, di cui all'articolo 3 del disegno di legge di ratifica. Tali oneri derivano, come si è visto, dall'effettuazione delle riunioni annuali della citata Commissione mista (art. 14 dell'Accordo) previste ad anni alterni nei due Paesi, che comportano la missione di quattro funzionari italiani di qualifica dirigenziale per quattro giorni (con un costo valutato in 4000 euro negli anni in cui le riunioni si tengono in Tunisia) e l'utilizzo di un interprete (la cui spesa, valutata in 1700 euro per due giorni, sarà sostenuta, sempre ad anni alterni, dal Paese ospitante). La relazione richiama quindi il contenuto degli articoli 16 sulla risoluzione di eventuali controversie e ancora dell'articolo 14 sugli oneri derivanti dal funzionamento della Commissione mista, proponendo sostanzialmente il testo originario dell'articolo 3 del disegno di legge che però, come si è precedentemente illustrato, è stato poi modificato principalmente per quello che riguarda gli anni interessati

Il provvedimento è corredato anche di un'**analisi tecnico-normativa** che ne rileva la compatibilità con la normativa comunitaria e con gli obblighi internazionali, che vengono

esplicitamente richiamati anche nell'articolo 19 dell'Accordo, e di **dichiarazione di esclusione dall'AIR**, in quanto il provvedimento rientra nella categoria di disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento si inquadra nell'ambito delle materie (politica estera e rapporti internazionali dello Stato) di cui all'art. 117, secondo comma, lettera a) della Costituzione, demandate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.