



Ratifica ed esecuzione di 11 accordi bilaterali in materia di trasporti

A.C. 3917

Dossier n° 476 - Schede di lettura
21 luglio 2016

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	3917
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dei seguenti trattati:a) Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo dello Stato del Qatar sui servizi aerei, con Allegato, fatto a Roma il 24 settembre 2002, con Accordo per l'introduzione di emendamenti, fatto a Roma il 16 aprile 2012;b) Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, con Allegati, fatto ad Algeri il 22 gennaio 2013;c) Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, con Allegati, fatto a Roma il 21 giugno 2013;d) Accordo di cooperazione nel campo dei trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, fatto ad Algeri il 14 novembre 2012;e) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Kosovo sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Pristina il 24 luglio 2014;f) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Moldova sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 19 settembre 1997;g) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di sua altezza serenissima il Principe di Monaco concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Roma l'8 novembre 2012;h) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Montenegro sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 12 marzo 2014;i) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Serbia sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto ad Ancona il 15 ottobre 2013;l) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dell'Azerbaijan sul trasporto marittimo, fatto a Roma il 14 luglio 2014;m) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Principato di Andorra concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Bruxelles il 19 maggio 2015
Iniziativa:	Governativa
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	5
Date:	
presentazione:	21 giugno 2016
assegnazione:	11 luglio 2016
Commissione competente :	III Affari esteri
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio, VI Finanze, IX Trasporti, X Attività Produttive e XIV Politiche dell'Unione Europea

Contenuto degli accordi

Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo dello Stato del Qatar sui servizi aerei, con Allegato, fatto a Roma il 24 settembre 2002, con Accordo per l'introduzione di emendamenti, fatto a Roma il 16 aprile 2012

Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, con Allegati, fatto ad Algeri il 22 gennaio 2013

Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, con Allegati, fatto a Roma il 21 giugno 2013

Come si evince dalla tabella allegata, l'Italia ha stipulato da molto tempo **accordi bilaterali nel campo dei servizi di trasporto aereo**: tuttavia, come riportato dalla relazione introduttiva al disegno di legge in esame, il [regolamento CE n. 847 del 29 aprile 2004](#) ha apportato sostanziali innovazioni e una omogeneizzazione a livello europeo nella normativa di settore - proprio per questo, dei tre accordi sui servizi di trasporto aereo

oggetto del disegno di legge in esame, quello con il Qatar, che era stato stipulato nel 2002, è accompagnato da un accordo emendativo che tiene conto delle innovazioni nella normativa europea.

Ciò premesso, gli accordi bilaterali sui servizi di trasporto aereo, alla luce della vigente normativa europea, definiscono in primo luogo le modalità di esercitare i diritti e le facoltà delle Parti di **sviluppare operazioni aeronautiche internazionali nell'ambito della tabella delle rotte normalmente allegata agli accordi**. Vi sono poi disposizioni generali sulle leggi e i regolamenti concernenti l'ingresso, lo stazionamento e l'uscita dal territorio di ciascuna delle Parti degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale. Correlate disposizioni riguardano gli equipaggi degli aeromobili, i passeggeri e gli spedizionieri.

Negli accordi bilaterali, poi, le Parti si riconoscono con reciprocità **la certificazione di navigabilità degli aeromobili, nonché le licenze rilasciate da ciascuna delle Parti stesse**. Vi sono inoltre disposizioni sulle esenzioni doganali che riguardano gli aeromobili utilizzati nell'ambito dei trasporti previsti da ciascun accordo bilaterale, nonché per quanto concerne carburanti, lubrificanti, provviste di bordo, parti di ricambio.

Anche i requisiti che ciascun vettore deve soddisfare per ottenere l'abilitazione a operare sulle rotte concordate in ciascun accordo bilaterale sono oggetto degli accordi medesimi, con particolare riferimento a quanto imposto dalle clausole standard dell'Unione europea in tema di designazione dei vettori. Negli accordi sono poi previsti casi nei quali le Parti contraenti hanno il diritto di rifiutare, revocare, limitare o sospendere l'autorizzazione di esercizio, anche eventualmente in riferimento a un singolo vettore aereo designato dall'altra Parte.

Particolarmente rilevanti sono poi **le previsioni riguardanti la sicurezza aerea**, come anche quelle relative alla protezione della navigazione aerea contro atti illeciti - ad esempio atti terroristici, dirottamenti, eccetera.

Per quanto riguarda i diritti di sorvolo e di scalo sui rispettivi territori e il diritto all'operatività di servizi aerei internazionali regolari sulle rotte specificate negli allegati a ciascun accordo, questi sono oggetto di appositi articoli, nei quali viene anche sostanzialmente vietata l'attività di cabotaggio nei servizi aerei nel territorio dell'altra Parte contraente.

È altresì previsto che **ciascuna Parte contraente designi uno o più vettori aerei per operare nelle rotte specificate in ciascun accordo**. Gli operatori interessati, peraltro, potranno effettivamente espletare le proprie attività subordinatamente ad un'autorizzazione emessa nel più breve tempo possibile da ciascuna delle Parti contraenti. I requisiti dei diversi vettori di trasporto aereo saranno altresì subordinati alle leggi e ai regolamenti vigenti nel territorio di ciascuna delle Parti, ma nel rispetto del principio di parità ed equità nelle condizioni concorrenziali. All'interno dei principi di concorrenza, comunque, i vettori designati dovranno rispettare alcuni requisiti standard per rispondere alle esigenze del pubblico, come ad esempio un coefficiente ragionevole di utilizzo di ciascun aeromobile, nonché le esigenze di traffico tra i due territori.

Le disposizioni prevedono contatti regolari tra le rispettive Autorità aeronautiche in ordine alle autorizzazioni ad operare e per l'approvazione dei programmi di ciascun vettore opportunamente designato. Le Parti, inoltre, si consulteranno regolarmente per la verifica delle condizioni di applicazione di ciascun accordo, che è completato dalle consuete disposizioni in materia di interpretazione e applicazione, e di eventuale contenzioso, nonché di modalità di entrata in vigore, revisione e denuncia degli accordi medesimi.

ELENCO DEGLI ACCORDI BILATERALI SUI SERVIZI AEREI RATIFICATI CON LEGGE:

STATO	LEGGE DI AUTORIZZAZIONE ALLA RATIFICA
SINGAPORE	L. 361/1989
SEYCHELLES	L. 362/1989
SLOVENIA	L. 198/1997
SIRIA	L. 201/1997
EMIRATI ARABI UNITI	L. 201/1997
HONG KONG	L. 378/1997
UCRAINA	L. 409/1997
COLOMBIA	L. 16/1998
LITUANIA	L. 17/1998
ALBANIA	L. 46/1998
REPUBBLICA MACEDONE	L. 217/1999
CROAZIA	L. 419/2000

Accordo di cooperazione nel campo dei trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, fatto ad Algeri il 14 novembre 2012

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dell'Azerbaijan sul trasporto marittimo, fatto a Roma il 14 luglio 2014

Gli accordi bilaterali sui servizi di trasporto marittimo definiscono in primo luogo la sfera di applicazione dei medesimi, identificata nei trasporti marittimi internazionali operati per conto delle Parti contraenti, ovvero nei trasporti marittimi tra il territorio delle Parti e paesi terzi: restano esclusi dall'ambito di applicazione di ciascun accordo le attività di cabotaggio nazionale e di navigazione interna al territorio di ciascuna delle due Parti. Particolarmente importanti sono le definizioni di "nave di una Parte contraente" e di "nave utilizzata dalle compagnie marittime di una Parte contraente" - alle quali si applica ciascun accordo sul trasporto marittimo, a differenza di tutta una serie di unità navali che ne sono espressamente escluse. Parte integrante di questo tipo di accordi è l'individuazione delle Autorità competenti per l'attuazione di ciascun accordo.

Un'altra componente tipica degli accordi sui trasporti marittimi è la riaffermazione del principio della libertà della navigazione, da cui discende l'impegno delle Parti ad eliminare ogni ostacolo allo sviluppo degli scambi marittimi tra i due Paesi. Conseguentemente ciascuna delle Parti riserva alle navi dell'altra Parte contraente che facciano scalo nei suoi porti lo stesso trattamento riservato alle proprie navi di bandiera, su base di completa reciprocità. A tale scopo si dispone per il riconoscimento della nazionalità delle navi dell'altra Parte contraente in base ai documenti di bordo rilasciati dalle competenti Autorità marittime, e, analogamente, per il riconoscimento dei documenti d'identità dei marittimi. Parte integrante della facilitazione ai trasporti marittimi tra i due paesi contraenti è l'impegno reciproco a ridurre al massimo la durata della permanenza dei *container* nelle infrastrutture portuali, agevolando allo scopo le formalità doganali e quelle collegate ai profili della salute pubblica.

È prevista una serie di **facilitazioni in materia di ingresso, soggiorno e transito nel territorio di ciascuna delle Parti contraenti da parte di marittimi** imbarcati su unità navali dell'altra Parte, con diverse procedure a seconda che si tratti di cittadini di quella Parte contraente o di cittadini di paesi terzi.

Per quanto invece concerne il delicato profilo dell'eventuale di reati a bordo delle navi, se questa eventualità dovesse darsi in un'imbarcazione di una Parte contraente mentre si trova nelle acque territoriali dell'altra Parte, si rimanda all'applicazione dell'articolo 27 della Convenzione sul diritto internazionale del mare di Montego Bay del 1982 (ratificata dall'Italia con la [legge 689 del 1994](#)).

L'equiparazione alle navi nazionali vale anche nel caso in cui una nave dell'altra Parte contraente subisca un incidente marittimo in un porto o comunque nelle acque territoriali dell'altra Parte contraente: è infatti previsto che sia per i soccorsi all'equipaggio e ad eventuali passeggeri che per il salvataggio delle merci imbarcate venga prestata la stessa assistenza assicurata in condizioni simili alle proprie navi di bandiera. Contestualmente, le Autorità dello Stato nel cui territorio è avvenuto il sinistro notificano prontamente al più vicino rappresentante consolare dell'altra Parte quanto accaduto.

Per quanto concerne **il tema della formazione nel settore marittimo**, le Parti cercheranno di coordinare le proprie attività in materia mediante scambi di informazioni e di esperienze, e si adopereranno inoltre per il riconoscimento su base di reciprocità di titoli e diplomi di navigazione marittima rilasciati in ciascuno dei due Paesi. Specifiche disposizioni regolano la materia delle attività di rappresentanza marittima nel territorio delle due Parti contraenti.

Fatto salvo **l'adempimento dei previsti obblighi fiscali**, ciascuna delle Parti concede alle società di navigazione dell'altra Parte il diritto di utilizzare i redditi realizzati nel proprio territorio e di trasferirli liberamente nel territorio di origine: tale facoltà si estende alle somme eventualmente riconosciute a titolo di risarcimento per danni subiti durante le operazioni portuali.

In questo tipo di accordi sono normalmente previste anche clausole di salvaguardia degli obblighi e dei diritti che le Parti contraenti hanno già assunto in forza di altri impegni internazionali, con particolare riguardo alle Convenzioni multilaterali.

Viene istituito altresì un **Comitato congiunto composto da rappresentanti delle Amministrazioni competenti e da esperti** opportunamente designati: all'interno di tale Comitato avverranno le consultazioni tra le due Parti contraenti per garantire la migliore applicazione di ciascun accordo. In caso di controversie sull'interpretazione o l'applicazione di un accordo si esperirà una procedura amichevole, e nel caso questa non fosse sufficiente al superamento della controversia si farà ricorso alle vie diplomatiche per una composizione della stessa. La via diplomatica sarà anche scelta da una delle due Parti contraenti per proporre all'altra Parte eventuali modifiche all'accordo, che verranno adottate d'intesa.

L'Analisi tecnico-normativa (ATN) che accompagna il disegno di legge segnala, con particolare riferimento all'Accordo italo-algerino sui trasporti marittimi, che detto Accordo è destinato a sostituire la precedente intesa bilaterale in materia, stipulata ad Algeri il 28 febbraio 1987 e autorizzata alla ratifica dall'Italia con la [legge 11 febbraio 1989, n. 74](#).

ELENCO DEGLI ACCORDI BILATERALI SUI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO RATIFICATI CON LEGGE:

PAESE	LEGGE DI AUTORIZZAZIONE ALLA RATIFICA
ALGERIA	L. 74/1989
CINA	L. 26/2004
EGITTO	L. 182/2009

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Kosovo sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Pristina il 24 luglio 2014

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Moldova sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 19 settembre 1997;

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di Sua Altezza Serenissima il Principe di Monaco concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Roma l'8 novembre 2012

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Montenegro sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 12 marzo 2014

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Serbia sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto ad Ancona il 15 ottobre 2013;

Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Principato di Andorra concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Bruxelles il 19 maggio 2015.

Questo tipo di **accordi bilaterali sui servizi di autotrasporto di viaggiatori e merci** mirano ad offrire un fondamento normativo, secondo il principio della reciprocità, all'attività degli autotrasportatori che operano tra i territori delle due Parti contraenti; in tal modo si vuole contribuire in particolare alla regolarità e allo sviluppo dei viaggi e dell'interscambio di merci tra i due Paesi. Anzitutto, si stabilisce che i vettori sono autorizzati al trasporto di viaggiatori e merci tra i due Paesi contraenti o anche in transito nel territorio dell'altra Parte.

Per quanto concerne il **trasporto di viaggiatori**, questo viene distinto in regolare ed occasionale. I trasporti regolari con autobus vengono sottoposti al regime dell'autorizzazione preventiva, e sono organizzati in collaborazione tra le competenti Autorità delle Parti contraenti secondo le decisioni della Commissione mista istituita quale sede di consultazione e collaborazione: le Autorità competenti si scambiano autorizzazioni al percorso nel proprio territorio. Tali permessi sono necessari anche per il semplice transito nel territorio dell'altra Parte contraente con destinazione verso un paese terzo, transito che non prevede tuttavia salita o discesa di passeggeri nel corso di esso.

I **trasporti occasionali con autobus** vengono sottoposti ad autorizzazione specifica, sulla base della domanda indirizzata all'Autorità competente del proprio Stato. Sono però esenti da tali autorizzazioni alcuni trasporti occasionali tipici dei viaggi turistici, quali il trasporto di uno stesso gruppo nel territorio dell'altra Parte contraente e ritorno, e il trasporto di un gruppo di viaggiatori nel territorio dell'altra Parte contraente, con ritorno a vuoto nel paese di immatricolazione.

Per quanto concerne i **trasporti di merci**, sono anch'essi sottoposti al regime dell'autorizzazione preventiva: essa è valida per un viaggio di andata e ritorno e non è cedibile ad altre imprese, ha una durata determinata e dà diritto ad effettuare carichi anche nel viaggio di ritorno, con l'utilizzo di un veicolo o di un complesso di veicoli. Esiste tuttavia una serie di tipologie di trasporto, per le quali l'autorizzazione non è necessaria: la Commissione mista potrà comunque apportare variazioni a tale elenco. Non sono inoltre soggetti ad autorizzazione i trasporti di merci in mero transito nel territorio dell'altra Parte contraente, per i quali non è previsto né carico né scarico di merci in detto territorio di transito. Resta in ogni caso vietato il

servizio merci con inizio e destinazione nel territorio dell'altra Parte contraente, nonché, di norma, il trasporto di merci tra il territorio dell'altra Parte contraente e un paese terzo (o viceversa).

Completano questa tipologia di accordi **disposizioni generali e finali**, le più importanti delle quali sono:

a) la determinazione, da parte dei rispettivi Organi nazionali, dei requisiti di idoneità delle imprese, dei veicoli e dei conducenti, conformemente alla legislazione in vigore nel proprio paese;

b) l'esenzione, su base di reciprocità, dal pagamento dei diritti doganali connessi all'ingresso di veicoli nel quadro di ciascun Accordo, così come alla temporanea importazione di viveri ed effetti personali degli equipaggi, nonché di combustibili e pezzi di ricambio;

c) l'impegno reciproco delle Parti a consentire il trasferimento degli utili derivanti dalle attività disciplinate da ciascun Accordo, in valute convertibili e senza ingiustificati ritardi;

d) la previsione di negoziati e consultazioni bilaterali quali mezzi per la risoluzione di eventuali controversie in merito all'interpretazione di ciascun Accordo, come anche l'individuazione delle Autorità competenti per l'attuazione dello stesso;

e) l'istituzione di una Commissione mista per la corretta esecuzione di ciascun Accordo, composta da rappresentanti delle rispettive Autorità competenti, e che si riunirà, a richiesta di una delle Parti, alternativamente nei due Paesi. La Commissione, tra l'altro, fissa annualmente i contingenti di autorizzazioni;

f) la previsione della durata di ciascun Accordo, nonché della possibilità di denuncia dello stesso, e dell'emendabilità di esso per via diplomatica su base consensuale.

ELENCO DEGLI ACCORDI BILATERALI SUI SERVIZI DI AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE RATIFICATI CON LEGGE:

PAESE	LEGGE DI AUTORIZZAZIONE ALLA RATIFICA
URSS	L. 293/1988
MAROCCO	L. 142/1996
SLOVENIA	L. 199/1997
LETTONIA	L. 301/1997
ESTONIA	L. 395/1999
GEORGIA	L. 396/1999
UCRAINA	L. 404/1999
LITUANIA	L. 22/2000
FEDERAZIONE RUSSA	L. 111/2001
ARMENIA	L. 16/2003
REPUBBLICA MACEDONE	L. 248/2003
ALBANIA	L. 292/2003
UZBEKISTAN	L. 325/2003
ALGERIA	L. 330/2003
BIELORUSSIA	L. 103/2005
BOSNIA-ERZEGOVINA	L. 70/2006

Contenuto del disegno di legge

Il disegno di legge A.C. [3917](#), di autorizzazione alla ratifica di undici accordi bilaterali in materia di trasporti aerei, marittimi e stradali si compone di cinque articoli: i primi due, come di consueto, contengono l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione degli undici accordi bilaterali.

L'articolo 3, comma 1, reca la norma di copertura finanziaria degli oneri correlati all'attuazione di otto degli undici accordi - infatti i tre accordi sui servizi di trasporto aereo tra Italia e Qatar, tra Italia e Algeria e tra Italia e Vietnam non recano oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, come esplicitato dall'**articolo 4 (clausola di invarianza finanziaria)**, in base al quale le Amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti dai tre accordi con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Per quanto invece concerne i restanti otto accordi, ovvero gli accordi sui trasporti marittimi tra Italia e Algeria e tra Italia e Azerbaijan, nonché gli accordi sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci con il Kosovo, con la Moldova, con il Principato di Monaco, con il Montenegro, con la Serbia e con Andorra; i rispettivi oneri (v. *infra* la sezione sulla relazione tecnica) trovano copertura nel comma 1 dell'articolo 3, mediante riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto nel bilancio triennale 2016-2018 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con parziale utilizzazione dell'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

La relazione tecnica specifica anzitutto che **i tre accordi sui servizi di trasporto aereo** con il Qatar, con l'Algeria e con il Vietnam non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato: infatti le procedure di consultazione in essi previste si svolgono di norma per corrispondenza, e i delegati italiani che partecipano alle riunioni dei comitati congiunti provengono in via esclusiva dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, che provvede a finanziarne le missioni. Con specifico riguardo all'Accordo sui servizi aerei italo-algerino, si precisa che i casi di esenzione fiscale previsti nell'articolo 5 di detto Accordo riproducono esattamente quelli del precedente Accordo del 1965, e quindi lo Stato non sopporterà alcun onere, neanche nella forma di mancati introiti.

Per ciò che concerne **i due Accordi nel campo dei trasporti marittimi** tra Italia e Algeria e tra Italia e Azerbaijan, la relazione tecnica precisa che l'entrata in vigore dei due Accordi non comporterà alcun onere - nella forma di minor gettito fiscale - per la finanza pubblica, in quanto i due Paesi risultano già inseriti nell'elenco degli Stati alle cui navi battenti bandiera nazionale è riconosciuto il trattamento equiparato alle navi italiane in ordine al pagamento della tassa di ancoraggio. Gli unici oneri sono correlati ai Comitati misti che i due Accordi istituiscono per realizzare un livello di consultazione e di dialogo reciproco tra le Parti, Comitati nei quali siederanno rappresentanti delle Amministrazioni interessate ed esperti opportunamente designati. Le riunioni dei Comitati sono previste di norma alternativamente in Italia e nel territorio della controparte algerina o azera, con frequenza annuale. La quantificazione degli oneri tiene conto della sede di riunione dei Comitati, stanziando un determinato importo per le spese di missione di funzionari dirigenziali italiani nell'ipotesi di riunione in Algeria o in Azerbaijan, mentre per le riunioni da svolgere in Italia la spesa è correlata all'utilizzazione di un interprete.

Analogamente, in riferimento ai **sei accordi nel campo dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci** con il Kosovo, con la Moldova, con il Principato di Monaco, con il Montenegro, con la Serbia e con Andorra, viene specificato che gli unici oneri riguardano le riunioni annuali dei Comitati misti istituiti dai vari Accordi per sovrintendere all'attuazione dei medesimi: anche in questo caso le riunioni sono previste alternativamente in Italia e nel territorio della controparte, con frequenza annuale, e pertanto per la spesa collegata all'attuazione di ciascuno degli Accordi si distingue la riunione nel territorio della controparte da quelle previste in Italia, per le quali dovranno sostenersi esclusivamente le spese per l'utilizzo di un interprete.

Riassuntivamente, la relazione tecnica riporta una tabella con la quantificazione degli oneri, su base triennale, correlati a ciascuno degli otto accordi summenzionati, nei termini che seguono:

(in euro)

	2016	2017	2018
Accordo marittimo con l'ALGERIA	4.560	1.700	4.560
Accordo marittimo con l'AZERBAIJAN	4.400	1.700	4.400
Accordo sull'autotrasporto con il KOSOVO	4.000	1.700	4.000
Accordo sull'autotrasporto con la MOLDOVA	4.000	1.700	4.000
Accordo sull'autotrasporto con MONACO	4.360	1.700	4.360
Accordo sull'autotrasporto con il MONTENEGRO	4.000	1.700	4.000
Accordo sull'autotrasporto con la SERBIA	4.000	1.700	4.000
Accordo sull'autotrasporto con ANDORRA	4.000	1.700	4.000
TOTALE del DISEGNO DI LEGGE	33.320	13.600	33.320

La relazione tecnica specifica altresì che gli oneri del 2016 e del 2018 hanno natura di oneri valutati, mentre gli oneri per spese di interpretariato attribuiti al 2017 hanno natura di oneri autorizzati.

Si osserva tuttavia come tanto la norma di copertura di cui all'articolo 3, comma 1, quanto la relazione tecnica, considerino gli oneri correlati all'esercizio finanziario 2018 come decorrenti da tale annualità: tuttavia

la previsione, costante nei diversi accordi, di sedi alternative per le riunioni annuali dei vari Comitati congiunti delle Parti, farebbe ipotizzare per gli anni dispari successivi al 2018 le sole spese di interpretariato, quali riportate per il 2017 nella tabella che precede.

L'articolo 3, comma 2 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo quanto previsto dalla legge di contabilità generale dello Stato ([articolo 17, comma 12, legge n. 196/2009](#)), è tenuto al monitoraggio degli oneri di cui al comma 1, riferendone al Ministro dell'economia e delle finanze: questi, in caso di scostamenti effettivi o prevedibili, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, provvede alla copertura finanziaria del maggior onere con la riduzione delle dotazioni finanziarie di parte corrente iscritte, nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della medesima [legge n. 196 del 2009](#), destinate alle spese di missione nell'ambito della Missione 13 (Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto) dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per l'anno in cui si verifica lo scostamento sarà ridotto per pari importo il limite del 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009 posto alle spese per missioni delle Pubbliche amministrazioni dall'[art. 6, comma 12 del decreto-legge n. 78 del 31 maggio 2010](#).

L'articolo 3, comma 3 prevede che con apposita relazione e senza ritardo il Ministro dell'economia delle finanze riferisca alle Camere sulle cause degli scostamenti di cui in precedenza e sull'adozione delle opportune misure.

L'articolo 5, infine, prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della pubblicazione in *Gazzetta ufficiale*.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

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