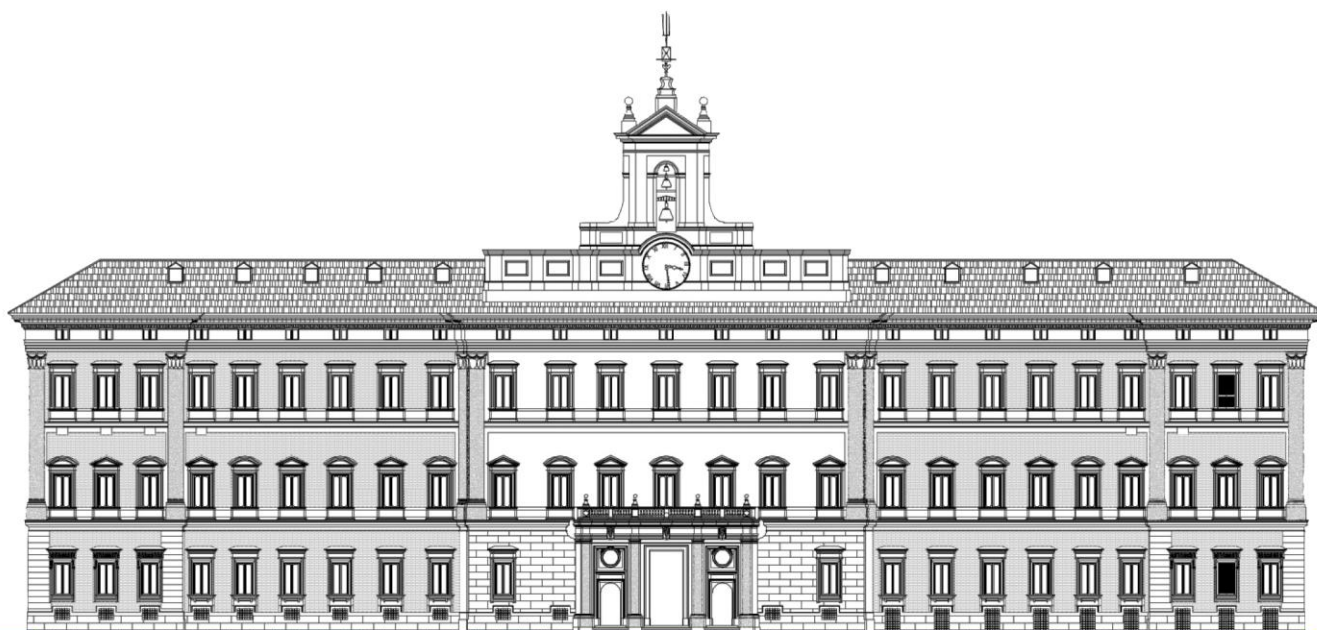




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 2714

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero concernente il trasporto di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali regolari transfrontalieri con autobus, fatto a Roma il 17 ottobre 2024

N. 446 – 23 marzo 2026



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 2714

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della
Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero
concernente il trasporto di cabotaggio nell'ambito dei
servizi internazionali regolari transfrontalieri con
autobus, fatto a Roma il 17 ottobre 2024

N. 446 – 23 marzo 2026

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	3
VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI	4
ARTICOLI 1-4 DEL DISEGNO DI LEGGE DI RATIFICA	4
AUTORIZZAZIONE ALLA RATIFICA, ORDINE DI ESECUZIONE, CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA ED ENTRATA IN VIGORE	4
ARTICOLI 1-3 DELL'ACCORDO	5
OGGETTO, TRASPORTI DI CABOTAGGIO, AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE	5
ARTICOLI 4-9 DELL'ACCORDO	8
PROCEDURA, NORME APPLICABILI, AUTORITÀ COMPETENTI, COMMISSIONE MISTA, CONTROVERSIE, ENTRATA IN VIGORE E DURATA	8

Informazioni sul provvedimento

A.C.	2714
Titolo:	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero concernente il trasporto di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali regolari transfrontalieri con autobus, fatto a Roma il 17 ottobre 2024
Iniziativa:	governativa
Iter al Senato:	no
Relazione tecnica (RT):	presente
Relatore per la Commissione di merito:	Billi (LEGA)
Commissione competente:	III (Affari Esteri)

PREMESSA

Il progetto di legge in esame (C 2714), di iniziativa governativa, ha per oggetto la ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero concernente il trasporto di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali regolari transfrontalieri con autobus, fatto a Roma il 17 ottobre 2024.

Il disegno di legge, assegnato in sede referente alla III Commissione (Affari esteri), è corredato di relazione tecnica, verificata positivamente dalla Ragioneria generale dello Stato, e reca all'articolo 3 una clausola di invarianza finanziaria riferita al disegno di legge nel suo complesso.

Il provvedimento non è stato modificato nel corso dell'esame in sede referente ed è stato quindi trasmesso alle Commissioni competenti per l'espressione dei pareri (3 febbraio 2026).

L'Accordo di cui si dispone la ratifica è formato da 9 articoli.

Come riferisce la **relazione illustrativa**, i servizi regolari tra l'Italia e la Svizzera sono erogati in forza dell'Accordo internazionale tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera concluso a Lussemburgo il

21 giugno 1999. Nello specifico l'articolo 20 del citato Accordo dispone che, nell'ambito del trasporto di linea transfrontaliero a mezzo autobus, i trasporti interni a un altro Stato non sono consentiti (divieto di cabotaggio), pur facendo salvi gli accordi bilaterali preesistenti, purché non siano discriminatori nei confronti degli operatori degli altri Stati membri della Comunità e non siano distorsivi della concorrenza. A causa dell'assenza di un accordo bilaterale tra la Svizzera e l'Italia al riguardo, non esiste attualmente in questo ambito una regolamentazione e conseguentemente neppure una pratica uniforme. In tale quadro, la Commissione europea, interpretando la disposizione dell'articolo 20 sopra riportato nel senso che i servizi di cabotaggio sono vietati dall'articolo 20 stesso, ha ritenuto necessario che l'Italia fosse autorizzata, a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del TFUE, a concludere un accordo bilaterale con la Svizzera per disciplinare i procedimenti di autorizzazione da parte italiana e di concessione da parte svizzera relativamente ai trasporti di cabotaggio svolti nell'ambito di servizi regolari internazionali. Con la decisione (UE) 2020/854, l'Italia è stata, pertanto, autorizzata a concludere un Accordo con la Svizzera che contemplasse operazioni di cabotaggio nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto internazionale su strada di passeggeri a mezzo autobus nelle regioni frontaliere tra i due Paesi. L'Accordo in oggetto è quindi autorizzato a derogare a quanto previsto dall'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea, relativamente alla disciplina dei trasporti di cabotaggio effettuati nel territorio italiano o svizzero, nell'ambito dei servizi regolari internazionali, rispettivamente da un'impresa stabilita nel territorio della Svizzera o dell'Italia.

Si esaminano di seguito le norme del disegno di legge di ratifica e dell'Accordo considerate dalla relazione tecnica nonché le altre disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLI 1-4 del disegno di legge di ratifica

Autorizzazione alla ratifica, ordine di esecuzione, clausola di invarianza finanziaria ed entrata in vigore

Le norme del disegno di legge recano l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero, concernente il trasporto di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali regolari transfrontalieri con autobus, fatto a Roma il 17 ottobre 2024 (articolo 1), il relativo ordine di esecuzione (articolo 2) e la data di entrata in vigore del provvedimento (articolo 4). Inoltre, contengono una clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale le amministrazioni interessate svolgono le attività previste dal presente disegno di legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie

disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (articolo 3).

La **relazione tecnica** non considera le norme.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame recano l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero, concernente il trasporto di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali regolari transfrontalieri con autobus (articolo 1), il relativo ordine di esecuzione (articolo 2), una clausola di invarianza finanziaria (articolo 3) nonché la data di entrata in vigore del provvedimento (articolo 4).

In proposito, non si hanno osservazioni da formulare.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si rileva che l'articolo 3 reca una clausola di invarianza finanziaria riferita all'intero provvedimento, ai sensi della quale le amministrazioni interessate svolgono le attività previste dalla presente legge con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni in merito alla formulazione della disposizione.

ARTICOLI 1-3 dell'Accordo

Oggetto, trasporti di cabotaggio, ambito territoriale di applicazione

Le norme individuano:

- l'oggetto dell'Accordo in esame nella disciplina dei trasporti di cabotaggio soggetti a obblighi di servizio pubblico, effettuati nel territorio italiano o svizzero nell'ambito dei servizi regolari internazionali con autobus, da un'impresa stabilita nel territorio dell'Italia o della Svizzera, specificandone taluni requisiti¹ (articolo 1);

¹ Le norme precisano che l'Accordo si applica ai trasporti di cabotaggio svolti nell'ambito dei servizi regolari transfrontalieri con autobus che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un tragitto determinati,

- le condizioni in presenza delle quali sono ammessi i trasporti di cabotaggio svolti nell'ambito di servizi regolari internazionali, senza creare discriminazioni in territorio italiano a danno dei vettori stabiliti negli altri Stati dell'Unione europea (articolo 2).
In particolare, occorre che siano impiegati autobus immatricolati:
 - a) in Italia, per soddisfare le esigenze di luoghi situati sul territorio di uno o più dei Cantoni svizzeri di riferimento (Vallese, Ticino e Grigioni);
 - b) in Svizzera, per soddisfare le esigenze di più centri situati sul territorio di una o più Regioni italiane di riferimento (Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige);
- l'ambito territoriale di applicazione entro cui sono ammessi i trasporti di cabotaggio: per la Svizzera i Cantoni del Vallese, del Ticino e del Grigioni; per l'Italia le Regioni Piemonte, Lombardia e le Regioni autonome Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige² (articolo 3).

La **relazione tecnica** afferma che l'Accordo non comporta nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica e la sua applicazione avviene con le risorse disponibili a legislazione vigente. Con riferimento, poi, alle disposizioni in esame, rileva che:

- l'articolo 1, individuando l'oggetto nella disciplina dei trasporti di cabotaggio – soggetti a obblighi di servizio pubblico imposti dalle Regioni – effettuati nel territorio italiano o svizzero, nell'ambito dei servizi regolari internazionali effettuati con autobus tra i medesimi Paesi, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri relativi alle compensazioni che le Regioni – nell'ambito della programmazione triennale dei servizi di trasporto di cui all'articolo 14 del decreto legislativo n. 422 del 1997, in base ai contratti di servizio – saranno tenute a erogare, in virtù dell'accordo in esame, a favore dei vettori, stabiliti in Svizzera, che svolgono tali servizi di trasporto pubblico locale, sarebbero stati comunque erogati ai vettori esclusivamente stabiliti in Italia che avrebbero svolto i predetti servizi al di fuori dell'ambito dei servizi internazionali con la Svizzera.

In proposito, si rammenta che l'articolo 14, comma 3, del decreto legislativo n. 422 del 1997 definisce i menzionati programmi triennali, approvati dalle Regioni, quali strumenti di regolamentazione dei servizi

mentre non si applica ai trasporti di cabotaggio effettuati né in forma di servizi regolari specializzati né in forma di servizi occasionali.

² L'articolo 3, comma 2, aggiunge che le Autorità italiane e svizzere competenti, oltre a fissare i perimetri all'interno dei quali sono autorizzati i trasporti di cabotaggio nei rispettivi territori, garantiscono il rispetto dei principi di reciprocità, di parità di trattamento per l'accesso al mercato, non discriminazione, non distorsione della concorrenza.

di trasporto pubblico locale. Ai sensi della citata disposizione, i programmi individuano, tra gli altri, i seguenti contenuti:

- la rete e l'organizzazione dei servizi;
 - l'integrazione modale e tariffaria;
 - le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
 - le modalità di determinazione delle tariffe;
 - le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- l'articolo 2, consentendo la creazione di aggiuntive relazioni di traffico nell'ambito di servizi internazionali svolti ad iniziativa privata per le medesime motivazioni sopra illustrate relativamente all'articolo 1, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- l'articolo 3 si limita a individuare l'ambito territoriale di applicazione entro cui sono ammessi i trasporti di cabotaggio.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame individuano l'oggetto nella disciplina dei trasporti di cabotaggio effettuati nel territorio italiano o svizzero, nell'ambito dei servizi regolari internazionali effettuati con autobus tra i medesimi Paesi (articolo 1), le condizioni in presenza delle quali sono ammessi tali trasporti (articolo 2), nonché il relativo ambito territoriale (articolo 3).

La relazione tecnica afferma che l'Accordo non comporta nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica e la sua applicazione avviene con le risorse disponibili a legislazione vigente. In particolare, la relazione tecnica evidenzia che l'articolo 1 non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri relativi alle compensazioni che le Regioni, nell'ambito della programmazione triennale dei servizi di trasporto di cui all'articolo 14 del decreto legislativo n. 422 del 1997, in base ai contratti di servizio, saranno tenute a erogare, in virtù dell'accordo in esame, a favore dei vettori stabiliti in Svizzera, che svolgono tali servizi di trasporto pubblico locale, sarebbero stati comunque erogati ai vettori esclusivamente stabiliti in Italia che avrebbero svolto i predetti servizi al di fuori dell'ambito dei servizi internazionali con la Svizzera.

Al riguardo, tenuto conto di quanto rappresentato dalla relazione tecnica, non si formulano osservazioni.

ARTICOLI 4-9 dell'Accordo

Procedura, norme applicabili, autorità competenti, commissione mista, controversie, entrata in vigore e durata

Le norme disciplinano i profili applicativi dell'Accordo in esame.

In particolare, sono definite:

- le diverse fasi del procedimento amministrativo³, attivato con la presentazione delle domande concernenti l'istituzione di un trasporto di cabotaggio all'Autorità competente della Parte contraente nel cui territorio si effettua il trasporto di cabotaggio stesso, la quale le trasmette in seguito con il suo parere all'Autorità competente dell'altra Parte contraente, e concluso con l'autorizzazione in Italia o la concessione in Svizzera dello stesso⁴. Sono, altresì, disciplinati l'autorizzazione, la concessione e il diniego di un'autorizzazione o di una concessione (articolo 4);
- le norme applicabili. È precisato che per tutti gli aspetti non disciplinati nel presente Accordo sono fatte salve le disposizioni di legge e i regolamenti di ciascuna delle Parti contraenti (articolo 5);
- le Autorità competenti per l'attuazione dell'Accordo. Per la parte italiana tale Autorità è individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto. Inoltre, le norme riconoscono quali Autorità competenti per l'autorizzazione, la modifica, il diniego, la sospensione o la revoca dei servizi di cabotaggio la Regione, nel cui territorio ha partenza il trasporto di cabotaggio,

³ Ai trasporti di cabotaggio, come definiti dall'articolo 1 dell'Accordo, vengono applicate le disposizioni vigenti in ciascuna delle due Parti contraenti. Il medesimo articolo 4 specifica che i servizi regolari internazionali restano autorizzati in applicazione dell'Allegato 7 dell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea del 1999.

⁴ L'autorizzazione o la concessione è rilasciata dall'Autorità competente a cui è stata prodotta la domanda, soltanto se entrambe le Autorità competenti sono d'accordo sull'opportunità di istituire un trasporto di cabotaggio e con riserva di reciprocità, tenendo conto degli eventuali effetti pregiudizievoli sull'equilibrio economico dei contratti concernenti obblighi di servizio pubblico per lo svolgimento di servizi regolari e dell'impatto sulla consistenza del traffico. Lo stesso dicasi per la modifica di trasporti di cabotaggio esistenti. Il diniego di un'autorizzazione o della concessione di un trasporto di cabotaggio di cui all'articolo 1 è emanato dall'Autorità competente della Parte contraente sul cui territorio è previsto tale trasporto, qualora il trasporto di cabotaggio oggetto di domanda comprometta l'equilibrio economico del contratto in cui è inserito un comparabile servizio regolare nazionale soggetto ad obblighi di pubblico servizio. Per motivi eccezionali che non potevano essere previsti al momento del rilascio dell'autorizzazione o della concessione, una Parte contraente può sospendere ovvero revocare l'autorizzazione o la concessione ad esercitare un trasporto di cabotaggio, secondo le disposizioni di legge e i regolamenti di ciascuna delle Parti contraenti.

o gli altri Enti competenti secondo le disposizioni di legge emanate dalla Regione stessa (articolo 6);

- le modalità per assicurare la regolare applicazione dell'Accordo. A tal fine è previsto che le Autorità per l'attuazione dell'Accordo, nonché, se del caso, le Autorità per l'autorizzazione dei servizi di cabotaggio, si riuniscano in caso di necessità in Commissione Mista (articolo 7);
- le modalità di risoluzione delle controversie concernenti l'interpretazione o l'applicazione. In proposito, è stabilito che le predette controversie saranno risolte in via amichevole tramite consultazioni e negoziati diretti tra le Parti in sede di Commissione Mista (articolo 8);
- l'entrata in vigore e la durata (articolo 9).

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto:

- l'articolo 4, recante la disciplina concernente le diverse fasi del procedimento amministrativo, che si conclude con l'autorizzazione in Italia o la concessione in Svizzera di un trasporto di cabotaggio, non comporta maggiori oneri amministrativi e quindi maggiore impiego di risorse umane e strumentali rispetto a quanto si sarebbe comunque richiesto se il servizio di trasporto pubblico locale fosse svolto al di fuori del programma di esercizio di un servizio regolare internazionale da parte di un vettore stabilito in Italia;
- l'articolo 6, che individua per ciascuna delle due Parti contraenti l'Autorità competente per l'attuazione del medesimo accordo e quella competente per l'autorizzazione o la concessione del trasporto di cabotaggio, non comporta maggiori oneri amministrativi e quindi maggiore impiego di risorse umane e strumentali, giacché non si attribuiscono nuovi compiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti né alle Regioni interessate;
- l'attuazione dell'articolo 7, che individua la riunione in Commissione Mista, composta dalle Autorità competenti individuate nel medesimo Accordo, quale modalità per assicurare la regolare applicazione di quest'ultimo, avverrà tramite occasionali incontri a distanza e, in casi remoti, tramite incontri in presenza, che se svolti in Svizzera richiedono un ordinario utilizzo dei fondi stanziati sul capitolo 1254/2 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dedicato ai costi relativi alle missioni all'estero. In proposito, la RT ritiene che in fase di prima attuazione non si darà luogo a incontri in presenza con la conseguenza che fino al 2027 non saranno utilizzati detti fondi;
- con riguardo all'articolo 8, che reca la clausola di risoluzione amichevole delle eventuali

controversie che dovessero sorgere tra le Parti aventi ad oggetto l'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo, eliminato l'arbitrato come mezzo di risoluzione delle controversie e attribuito tale compito agli incontri di Commissione Mista, valgono le medesime motivazioni esposte in merito all'articolo 7.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame, oltre a definire la procedura per l'istituzione di un trasporto di cabotaggio (articolo 4) e la disciplina applicabile allo stesso (articolo 5), individuano le Autorità competenti per l'attuazione dell'Accordo (per la parte italiana tale Autorità è individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto), nonché quelle competenti per l'autorizzazione, la modifica, il diniego, la sospensione o la revoca dei servizi di cabotaggio (la Regione di partenza del trasporto di cabotaggio) (articolo 6). Sono, inoltre, disciplinate le modalità per assicurare la regolare applicazione dell'Accordo e quelle per risolvere le controversie concernenti l'interpretazione o l'applicazione dello stesso, con la specifica previsione, a tali fini, della possibilità per le predette Autorità di riunirsi in Commissione Mista (articoli 7 e 8).

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In particolare, la relazione tecnica evidenzia che risulta invariato l'impiego di risorse umane e strumentali derivante dalla procedura di cui all'articolo 4 - rispetto all'ipotesi di erogazione del servizio di trasporto pubblico locale al di fuori del programma di esercizio di un servizio regolare internazionale da parte di un vettore stabilito in Italia - e dall'individuazione, ai sensi dell'articolo 6, delle Autorità competenti per l'attuazione dell'Accordo e per l'autorizzazione del trasporto di cabotaggio, dal momento che non vengono attribuiti nuovi compiti né al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti né alle Regioni interessate. Con riferimento, poi, all'articolo 7, la relazione tecnica riferisce che la riunione della Commissione Mista avverrà prevalentemente tramite incontri a distanza tra le Autorità competenti e, in casi remoti, tramite incontri in presenza, che se svolti in Svizzera richiederanno

un ordinario utilizzo dei fondi stanziati sul capitolo 1254/2 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dedicato ai costi relativi alle missioni all'estero. Peraltro, secondo la relazione tecnica, in fase di prima attuazione, non si verificheranno incontri in presenza, con la conseguenza che fino al 2027 detti fondi non saranno utilizzati.

Al riguardo, pur prendendo atto dei contenuti della relazione tecnica, appare opportuno acquisire ulteriori elementi di informazione – segnatamente, i dati e i parametri di costo commisurati alla frequenza, prudenzialmente prevedibile, degli incontri in presenza della Commissione mista a partire dal 2028 – al fine di verificare che l'entità delle risorse disponibili sul capitolo 1254/2 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativo alle spese per missioni all'estero, a cui fa riferimento la relazione tecnica - che reca uno stanziamento pari a 43.319 euro per l'anno 2026, a euro 44.008 per l'anno 2027 e a euro 66.688 per l'anno 2028⁵ -, risultino sufficienti a far fronte all'attuazione dagli articoli 7 e 8 dell'Accordo in esame.

⁵ *Cfr.* il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2026 e per il triennio 2026-2028.