

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2714

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI  
E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

(TAJANI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GIORGETTI)

CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(SALVINI)

E CON IL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL *MADE IN ITALY*

(URSO)

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

*Presentato il 21 novembre 2025*

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con il presente disegno di legge, il Governo chiede alle Camere di autorizzare la 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.

L'Accordo in oggetto intende rafforzare la stretta integrazione di un territorio omogeneo per geografia, storia, cultura e lingua, riguardante le regioni frontaliere dell'Italia (individuate nel Piemonte, nella Lombardia e nelle regioni a statuto speciale Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige) e della Confederazione svizzera, facilitare la mobilità dei lavoratori transfrontalieri, nume-

rosi nelle suddette regioni, e giovare all'ambiente e alla circolazione stradale del territorio interessato, eliminando duplicati di servizi di trasporto e rendendo economicamente più convenienti quelli transfrontalieri.

Per quanto concerne la mobilità transfrontaliera, con un accordo sul cabotaggio tra l'Italia e la Svizzera si intende superare l'attuale quadro normativo che rende antieconomico e difficoltoso il trasporto collettivo degli oltre 75.000 lavoratori frontaliere lombardi e piemontesi che ogni giorno si recano nel Canton Ticino, con gravi conseguenze sulla viabilità di confine, sull'ambiente e sull'impatto energetico di detta mobilità. Tale situazione richiede interventi decisi per non vanificare gli importanti investimenti (come ad esempio quelli per il rafforzamento della rete Treni regionali Ticino Lombardia-TILO) effettuati negli scorsi anni a favore di una mobilità transfrontaliera sostenibile nella sua globalità, di cui fa parte anche il traffico su gomma, nell'ambito del trasporto pubblico locale e del traffico regionale viaggiatori.

I servizi regolari tra l'Italia e la Svizzera sono erogati in forza dell'Accordo internazionale UE-Svizzera fatto a Lussemburgo il 21 giugno 1999 e ratificato, in Italia, ai sensi della legge 15 novembre 2000, n. 364.

La Svizzera, nell'ambito del IV gruppo di lavoro costituito in seno al Comitato direttivo italo-svizzero di cui alla Convenzione tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica italiana del 2 novembre 1999, ha sollevato l'esigenza che nell'ambito dei trasporti internazionali tra l'Italia e la Svizzera svolti con autobus siano consentiti trasporti di cabotaggio, cioè servizi di trasporto interni all'altro Stato rispetto a quello in cui il vettore ha sede.

L'articolo 20 del citato Accordo del 1999 dispone (§ 1) 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 dell'UE 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.

La Commissione europea, interpretando la disposizione dell'articolo 20 sopra riportato (*[...] non sono autorizzati dal presente Accordo*) nel senso che i servizi di cabotaggio siano vietati dall'articolo 20 stesso, ha ritenuto necessario che l'Italia fosse autorizzata, a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, l'Italia è stata, pertanto, autorizzata a negoziare e 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, senza che vi sia necessità, in base all'articolo 10 della Costituzione, di ulteriori norme di adattamento. Peraltro, secondo l'ordinamento italiano l'autorizzazione all'esercizio di servizi regolari internazionali transfrontalieri e di servizi di natura locale, coincidenti con quelli di cabotaggio, — entrambi oggetto dell'Accordo in esame — è di competenza delle regioni e delle province autonome.

Contenuto degli articoli dell'Accordo.

L'articolo 1 individua l'oggetto dell'Accordo nella disciplina dei trasporti di cabotaggio soggetti a obblighi di servizio pubblico effettuati nel territorio italiano o svizzero, nell'ambito dei servizi regolari internazionali effettuati con autobus tra i medesimi Paesi. 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 determinato; i viaggiatori possono essere fatti salire e scendere a fermate prestabilite. Non si applica ai trasporti di cabotaggio effettuati né in forma di servizi regolari specializzati né in forma di servizi occasionali di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009.

L'articolo 2 individua 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.

L'articolo 3 individua l'ambito territoriale di applicazione entro cui sono ammessi i trasporti di cabotaggio.

L'articolo 4 individua le diverse fasi del procedimento amministrativo che si conclude con l'autorizzazione in Italia o la

concessione in Svizzera di un trasporto di cabotaggio.

L'articolo 5 rinvia, per gli aspetti non specificatamente disciplinati dall'Accordo, alle norme interne applicabili di ciascuna delle due Parti contraenti.

L'articolo 6 individua per ciascuna delle due Parti contraenti l'Autorità competente per l'attuazione del medesimo Accordo e quella competente per l'autorizzazione, la modifica, la sospensione o la revoca dei servizi di cabotaggio.

L'articolo 7 individua la riunione in Commissione mista, composta dalle Autorità competenti individuate nel medesimo Accordo, quale modalità per assicurare la regolare applicazione dello stesso.

L'articolo 8 reca la clausola di risoluzione amichevole delle controversie tra le Parti aventi ad oggetto l'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo in sede di Commissione mista.

L'articolo 9 individua i tempi per l'entrata in vigore dell'Accordo, che resta in vigore a tempo indeterminato, nonché le modalità di modifica e denuncia.

Non si allega al presente disegno di legge la dichiarazione di esclusione dall'analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR) perché essa è già stata dichiarata dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale in sede di programmazione normativa.

## RELAZIONE TECNICA

*(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).*

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:

- **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 d.lgs. 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;
- **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;
- **l'articolo 4** individuando 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 5** rinvia, per gli aspetti non specificatamente disciplinati, alle norme interne applicabili di ciascuna delle due Parti contraenti;
- **l'articolo 6** individuando 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, in quanto non si attribuiscono nuovi compiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti né alle Regioni interessate;
- **l'articolo 7** individuando la riunione in Commissione mista, composta dalle Autorità competenti individuate nel medesimo Accordo, quale modalità per assicurare la regolare applicazione



dello stesso, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto esso verrà attuato 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. Si 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;

- l'**articolo 8** recando 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, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica per le medesime motivazioni esposte in merito all'articolo 7;

**l'articolo 9** individua le tempistiche per l'entrata in vigore dell'accordo, il quale non ha alcun termine, e ne disciplina altresì le modalità di modifica e denuncia.





*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

**VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA**

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

***Daria Perrotta***

10/11/2025



## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

**PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO****1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***

Il presente intervento si rende necessario per dare attuazione legislativa all'Accordo in titolo, avente ad oggetto lo svolgimento di trasporti di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali regolari con autobus nelle regioni frontaliere dei due Paesi firmatari (individuata per l'Italia nel Piemonte, Lombardia e regioni autonome Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige e per la Confederazione svizzera nei Cantoni del Vallese, del Ticino e dei Grigioni).

L'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero intende facilitare la mobilità dei numerosi lavoratori transfrontalieri, oltre che giovare all'ambiente ed alla circolazione stradale del territorio interessato, eliminando duplicati di servizi di trasporto e rendendo economicamente più convenienti quelli internazionali transfrontalieri.

**2) *Analisi del quadro normativo nazionale.***

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o contraddizione.

I servizi regolari tra l'Italia e la Svizzera sono erogati in forza dell'Accordo internazionale UE-Svizzera fatto a Lussemburgo il 21 giugno 1999 e ratificato, in Italia, con legge 15 novembre 2000, n. 364.

L'articolo 20 del citato Accordo del 1999 dispone (§ 1) 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 pre-esistenti, purché non siano discriminatori nei confronti degli operatori degli altri Stati membri dell'UE e non siano distorsivi della concorrenza.

La Svizzera ha, tuttavia, sollevato l'esigenza che, nell'ambito dei trasporti internazionali svolti con autobus tra l'Italia e la Svizzera, siano consentiti trasporti di cabotaggio, cioè servizi di trasporto interni all'altro Stato rispetto a quello in cui il vettore ha sede.

Con decisione (UE) 2020/854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 l'Italia è stata autorizzata a negoziare e 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 dei due Paesi.

L'accordo oggetto di ratifica è stato, quindi, autorizzato in deroga 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 transfrontalieri, rispettivamente da un'impresa stabilita nel territorio della Svizzera o dell'Italia.

Secondo l'ordinamento italiano, l'autorizzazione all'esercizio di servizi internazionali transfrontalieri e di servizi di natura locale, coincidenti con quelli di cabotaggio, -entrambi oggetto dell'accordo in esame- è di competenza di Regioni e Province autonome.

**3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.***

L'accordo oggetto di ratifica è stato autorizzato con decisione (UE) 2020/854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 in deroga a quanto previsto dall'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea fatto a Lussemburgo il 21 giugno 1999 e ratificato, in Italia, con legge 15 novembre 2000, n. 364.

**4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.***

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

**5) *Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.***

L'intervento è compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, regioni ed enti locali. Lo Stato ha, infatti, competenza esclusiva in materia di rapporti internazionali, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, e le regioni sono vincolate all'applicazione degli obblighi derivanti da accordi internazionali, anche nelle materie di loro esclusiva competenza.

In base all'art. 3, c. 1, let. c), d.lgs. 422/1997, sono di interesse regionale i servizi regolari internazionali transfrontalieri e i servizi nazionali locali, coincidenti con quelli di cabotaggio, entrambi oggetto dell'accordo in esame.

**6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.***

L'intervento è compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza di cui all'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.***

Non è prevista rilegificazione né utilizzazione della delegificazione.

**8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.***

Attualmente, non risultano iniziative all'esame del Parlamento concernenti la medesima o analoga materia. D'altronde non potrebbe essere adottato diverso strumento normativo nel caso di specie, trattandosi di materia internazionale.

**9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.***

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.***

L'Accordo è conforme all'ordinamento giuridico unionale e, in particolare, alla decisione (UE) 2020/854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 e all'articolo 15 del Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009. Non richiede, pertanto, l'emanazione di norme di adeguamento dell'ordinamento interno.

Segnatamente, i servizi regolari con autobus tra l'Italia e la Svizzera sono erogati in forza dell'Accordo internazionale UE-Svizzera fatto a Lussemburgo il 21 giugno 1999 e ratificato, in Italia, con legge 15 novembre 2000, n. 364.

L'articolo 20 del citato Accordo del 1999 dispone (§ 1) 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 pre-esistenti, purché non siano discriminatori nei confronti degli operatori degli altri Stati membri dell'UE e non siano distorsivi della concorrenza.

Tuttavia, la Svizzera ha sollevato l'esigenza che, nell'ambito dei trasporti internazionali svolti con autobus tra l'Italia e la Svizzera, fossero consentiti trasporti di cabotaggio, cioè servizi di trasporto interni all'altro Stato rispetto a quello in cui il vettore ha sede. L'Italia è stata, dunque, autorizzata, con decisione (UE) 2020/854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, a negoziare e 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 dei due Paesi.

L'accordo oggetto di ratifica è stato, quindi, autorizzato dalla citata decisione in deroga 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.

**11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano in essere procedure di infrazione aperte al riguardo.

**12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.***

L'intervento normativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali previsti dall'Accordo internazionale UE-Svizzera fatto a Lussemburgo il 21 giugno 1999, essendo stata emanata la decisione (UE) 2020/854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020.

**13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano esserci giudizi pendenti dinanzi alla Corte di Giustizia europea sul medesimo o analogo oggetto.

**14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano esserci giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.***

È stato concluso di recente un accordo tra Germania e Svizzera che prevede disposizioni similari a quelle dell'accordo oggetto di ratifica. Prima della firma nel 1999 dell'accordo tra la Comunità economica europea e la Svizzera, invece, sono stati conclusi due accordi tra la Svizzera e la Francia e tra la Svizzera e l'Austria. Tali ultimi accordi - come d'altronde consentito dal medesimo art. 20 dell'accordo tra la Svizzera e la Comunità economica europea del 1999 - prevedono discipline assai differenti per quanto concerne il trasporto di cabotaggio.

### **PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

**1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.***

Non si introducono nuove definizioni normative.

**2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.***

La verifica della correttezza dei riferimenti normativi è stata effettuata con esito positivo.

**3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.***

Non è stato fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

**4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.***

L'intervento non comporta effetti abrogativi impliciti.

**5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.***

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

**6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.***

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto dell'intervento normativo.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

Non si prevedono successivi atti attuativi.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

La materia oggetto del provvedimento non prevede l'utilizzo e l'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici.

## DISEGNO DI LEGGE

—

## Art. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'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.

## Art. 2.

*(Ordine di esecuzione)*

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 9 dell'Accordo stesso.

## Art. 3.

*(Clausola di invarianza finanziaria)*

1. 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.

## Art. 4.

*(Entrata in vigore)*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**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**

*il Governo della Repubblica italiana*

*e*

*Il Consiglio federale svizzero,*

di seguito «Parti contraenti»,

Visto l'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, concluso il 21 giugno 1999;

Vista la decisione (UE) 2020/854 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, che autorizza l'Italia a negoziare e concludere un accordo con la Svizzera che autorizzi 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;

Visto il Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009;

Considerato che i trasporti di cabotaggio nell'ambito dei servizi regolari internazionali consentono di aumentare il fattore di carico dei veicoli e l'efficienza economica di predetti servizi regolari;

Sottolineando che l'introduzione delle disposizioni di cui al presente Accordo potrebbe rafforzare ulteriormente la stretta integrazione delle regioni frontaliere dell'Italia e della Confederazione svizzera;

*hanno convenuto quanto segue:*

Articolo 1

-Oggetto-

1. Il presente Accordo, in deroga a quanto previsto dall'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea citato nelle premesse, disciplina i trasporti di cabotaggio soggetti ad obblighi di servizio pubblico effettuati nel territorio italiano o svizzero, nell'ambito dei servizi regolari internazionali effettuati con autobus, rispettivamente da un'impresa stabilita nel territorio dell'Italia o della Svizzera.
2. Il presente Accordo si applica ai trasporti di cabotaggio di cui al comma 1 svolti nell'ambito dei servizi regolari transfrontalieri con autobus che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un tragitto determinati; i viaggiatori possono essere fatti salire e scendere a fermate prestabilite.
3. Il presente Accordo non si applica ai trasporti di cabotaggio effettuati né in forma di servizi regolari specializzati né in forma di servizi occasionali di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e all'allegato 7 dell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea citato nelle premesse.

Articolo 2-Trasporti di cabotaggio-

1. I trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 1 eseguiti durante un servizio regolare internazionale sono ammessi quando:

- a) sono impiegati autobus immatricolati in Italia, per soddisfare le esigenze di luoghi, situati sul territorio di uno o più Cantoni svizzeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a);
- b) sono impiegati autobus immatricolati in Svizzera, per soddisfare le esigenze di più centri o agglomerati urbani, situati sul territorio di una o più Regioni italiane di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b). Tali trasporti di cabotaggio non soddisfano le esigenze di un unico centro o agglomerato urbano o quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie.

Articolo 3-Ambito territoriale di applicazione-

1. I trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 1 sono limitati ai seguenti territori:


- a) per la Svizzera, i Cantoni del Vallese, del Ticino e dei Grigioni.
- b) per l'Italia, le Regioni Piemonte e Lombardia, e le Regioni autonome Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige;

2. Le Autorità italiane e svizzere competenti fissano i perimetri all'interno dei quali sono autorizzati i trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 1 nei rispettivi territori di cui al comma 1. Esse garantiscono il rispetto dei principi di reciprocità, di parità di trattamento per l'accesso al mercato, non discriminazione, non distorsione della concorrenza.

Articolo 4-Procedura-

1. Per i trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 1 si applicano le specifiche disposizioni vigenti in ciascuna delle due Parti contraenti. I servizi regolari internazionali restano autorizzati in applicazione dell'Allegato 7 dell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea citato nelle premesse.

2. Le domande concernenti l'istituzione di un trasporto di cabotaggio sono presentate 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.



3. L'autorizzazione o la concessione per l'istituzione di un trasporto di cabotaggio di cui all'articolo 1 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.

4. 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.

5. L'autorizzazione, la concessione, il diniego, la sospensione e la revoca di cui ai commi 3 e 4, sono comunicati all'altra Parte contraente.

#### Articolo 5

##### -Norme applicabili-

1. 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 6

##### -Autorità competenti-

1. Le Autorità competenti per l'attuazione del presente Accordo sono, per la Parte contraente italiana, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto e, per la Parte contraente svizzera, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Ufficio federale dei trasporti.

2. Per la Parte contraente italiana, le Autorità competenti per l'autorizzazione, la modifica, il diniego, la sospensione o la revoca dei servizi di cabotaggio di cui all'articolo 1 sono la Regione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), nel cui territorio ha partenza il trasporto di cabotaggio o gli altri Enti competenti secondo le disposizioni di legge emanate dalla Regione stessa.



3. Per la Parte contraente svizzera, l'Autorità competente per la concessione, la modifica, il diniego, la sospensione o la revoca dei servizi di cabotaggio di cui all'art. 1 è il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Ufficio federale dei trasporti.

#### Articolo 7

##### -Commissione mista-

1. Per assicurare la regolare applicazione del presente Accordo, le Autorità competenti per l'attuazione dell'Accordo di cui all'articolo 6, comma 1, nonché, se del caso, le Autorità di cui all'articolo 6, commi 2 e 3, si riuniranno, qualora fosse necessario, in Commissione Mista. A richiesta, si comunicheranno reciprocamente tutte le informazioni utili concernenti le autorizzazioni, le concessioni, i dinieghi, le sospensioni e le revoche rilasciate e, in particolare, le infrazioni accertate.

#### Articolo 8

##### -Controversie-

1. Qualsiasi controversia nell'interpretazione e/o applicazione del presente Accordo sarà risolta in via amichevole tramite consultazioni e negoziati diretti tra le Parti in sede di Commissione Mista di cui all'articolo 7.

#### Articolo 9

##### -Entrata in vigore e durata-

1. Il presente Accordo sarà attuato nel rispetto degli ordinamenti italiano e svizzero, nonché del diritto internazionale applicabile e degli obblighi derivanti dall'appartenenza della Repubblica Italiana all'Unione Europea.

2. Il presente Accordo entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla data di ricezione della seconda delle due notifiche con le quali le Parti contraenti si saranno comunicate ufficialmente l'avvenuta approvazione dell'Accordo sulla base delle rispettive procedure interne previste a tale scopo.

3. Il presente Accordo resta in vigore a tempo indeterminato.

4. Il presente Accordo potrà essere denunciato da una delle Parti contraenti con un preavviso scritto di sei mesi entro il 31 dicembre di ciascun anno e potrà essere rivisto di comune accordo tra le Parti contraenti; gli emendamenti così concordati entreranno in vigore secondo la procedura prevista al comma 2.

*In fede di che*, i sottoscritti Rappresentanti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a ROMA.....il 17 OTTOBRE.....2024, in due originali in lingua italiana.

Per il Governo della Repubblica italiana

Per il Consiglio federale svizzero

Edoardo Rixi



Albert Rösti



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*19PDL0173140\*