

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4978

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri

(DINI)

di concerto col Ministro dell'interno

(BIANCO)

col Ministro delle finanze

(DEL TURCO)

col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

(VISCO)

e col Ministro dei trasporti e della navigazione

(BERSANI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 FEBBRAIO 2001

—————

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Albania sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Tirana il 5 aprile 1993

—————

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	5
Analisi dell'impatto della regolamentazione	»	8
Relazione tecnica	»	10
Disegno di legge	»	12
Testo dell'Accordo in lingua italiana	»	14

ONOREVOLI SENATORI. - L'Accordo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica di Albania sulla regolamentazione reciproca del trasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Tirana il 5 aprile 1993, fornisce il supporto normativo necessario per gli operatori del settore del trasporto che intrattengono rapporti commerciali tra i due Paesi secondo il principio della reciprocità del trattamento.

La ratifica dell'Accordo da Parte italiana è stata più volte sollecitata dalla Parte albanese.

L'Accordo è strumento indispensabile per assicurare la regolarità del traffico fra l'Italia e l'Albania e, sostituendo le intese provvisorie, è premessa per lo sviluppo, tra l'altro, dell'interscambio commerciale.

L'Accordo in particolare prevede che:

il trasporto di viaggiatori tra i due Paesi, effettuato con autobus nelle forme di servizi regolari, di transito, a navetta e occasionali, è soggetto ad autorizzazione non cedibile, con la sola eccezione di alcune forme di servizi occasionali o della sostituzione di autobus in avaria;

i trasporti di cose con destinazione uno dei due Paesi contraenti, sia in conto proprio sia in conto terzi, sono assoggettati al regime dell'autorizzazione, salve alcune deroghe:

- trasporti funebri;
- trasporti destinati alle esposizioni;
- traslochi di mobili e masserizie;
- trasporti occasionali destinati a o in provenienza da aeroporti in caso di deviazione di servizi;
- trasporti di bagagli con rimorchi aggiunti a veicoli per trasporto passeggeri o diretti o provenienti da aeroporti;
- trasporti postali;

trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;

trasporti merci con autoveicoli, compresi i rimorchi, di massa non superiore a 6 tonnellate o di portata, compresi i rimorchi, non superiore a 3,5 tonnellate;

trasporti di articoli necessari alle cure mediche in casi di soccorsi urgenti;

trasporti scortati di merci di valore;

trasporti di parti di ricambio per la navigazione;

gli spostamenti a vuoto di veicoli destinati a sostituire veicoli divenuti inutilizzabili;

trasporti occasionali di cose destinate alla pubblicità o informazione;

trasporti di materiali destinati a manifestazioni teatrali, musicali, cinematografiche, sportive, di circo, fiere e feste o per riprese cinematografiche e radio tele trasmissioni;

api e avannotti;

veicoli per il soccorso di veicoli guasti.

Le autorizzazioni, che consentono viaggi di andata e ritorno, saranno attribuite entro i limiti di un contingente fissato da una Commissione Mista, istituita per l'attuazione dell'Accordo, durante gli incontri previsti all'articolo 28 dell'Accordo stesso.

I trasporti di cose in transito nei due Paesi sono liberalizzati.

È vietato il carico di cose sul territorio dell'altra Parte contraente per lo scarico nello stesso Paese (cabotaggio stradale).

I requisiti riguardanti imprese, veicoli e conducenti sono quelli previsti dalle legislazioni nazionali dei due Paesi.

Nell'effettuazione dei trasporti in base al presente Accordo, sono esentati, reciprocamente, dai diritti doganali e dalle tasse di entrata i carburanti e i combustibili che si trovano nei serbatoi normali previsti dal costruttore per il tipo di veicolo e i pezzi di ricambio.

Le fatturazioni e i pagamenti dei servizi di trasporto, effettuati in applicazione del presente Accordo, debbono essere eseguiti in valuta liberamente convertibile e i relativi trasferimenti, previo assolvimento degli obblighi fiscali, dovranno avvenire senza limitazioni o ritardi. Nel caso vengano stipulati fra le Parti accordi di pagamento si applicheranno questi ultimi.

L'Accordo, inoltre, stabilisce quale documentazione deve essere presentata dai trasporti interessati; quali sanzioni possono essere chieste allo Stato di stabilimento dell'impresa dalle Autorità competenti dello Stato nel cui territorio l'infrazione è stata commessa.

L'Accordo sarà valido un anno, con proroga automatica, salvo denuncia.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Aspetti tecnico-normativi

A) Analisi del quadro normativo e delle situazioni di fatto che giustificano l'innovazione della legislazione vigente; accertamento dell'esistenza, nella materia oggetto dell'intervento, di:

riserva assoluta di legge;
precedenti norme di delegificazione.

L'Accordo internazionale tra l'Italia e l'Albania in materia di autotrasporto di persone e merci costituirà la normativa fondamentale per la disciplina del trasporto su strada fra i due Paesi.

L'entrata in vigore dell'Accordo, peraltro già perfezionato fin dal 1993, consente di coprire un vero e proprio vuoto normativo e di superare le intese transitorie che finora regolano l'attività di trasporto su strada fra i due Paesi; attività che, in ogni caso, per le esigenze insopprimibili dei traffici, è indefettibile.

L'Accordo comporta un onere, seppure non elevato, alle finanze dello Stato per lo svolgimento delle Commissioni miste e va assoggettato a legge che autorizza la ratifica.

B) Analisi dell'impatto normativo delle norme proposte sulla legislazione vigente.

Per quanto di competenza di questo Ministero, non risulta che l'Accordo incida sulla normativa previgente.

Per quanto riguarda gli articoli finanziario-doganali, contenuti nell'Accordo (articoli da 20 a 24), si fa presente che ricalcano identici articoli contenuti negli Accordi già stipulati, e in parte già in vigore, con vari Paesi.

C) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'Accordo si limita a disciplinare lo svolgimento degli autotrasporti internazionali tra l'Italia e l'Albania, quindi non interferisce con l'ordinamento comunitario.

D) Analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

Non risulta alcuna incompatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

E) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

L'Accordo non incide con tali fonti legislative.

F) Analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie ed a statuto speciale e verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

È compatibile e coerente.

Elementi di drafting e linguaggio normativo

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

Non si rilevano nuove definizioni normative.

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

Non ci sono nell'Accordo riferimenti normativi specificati.

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

Non occorre introdurre modificazioni ed integrazioni alle disposizioni vigenti.

D) Valutazione dell'opportunità di prevedere la delega per la redazione di un testo unico nella materia oggetto del progetto.

Non occorre prevedere la delega per la redazione di un testo unico.

E) Individuazione di eventuali effetti abrogativi impliciti di disposizioni del progetto e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti.

Linee di giurisprudenza, anche costituzionale e verifica dell'esistenza di progetti di legge in materia

A) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, anche costituzionale, in materia e di eventuali giudizi di costituzionalità in corso.

Nella materia, non sembra esistano linee di giurisprudenza, né che l'Accordo contrasti con la giurisprudenza costituzionale consolidata o meno, né, tanto meno, che vi siano giudizi di costituzionalità in corso.

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

Non vi sono progetti di legge sulla materia, all'esame del Parlamento.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

A) Ambito dell'intervento; destinatari diretti e indiretti.

L'amministrazione italiana deputata all'attuazione dell'Accordo, come tutti gli Accordi del settore già stipulati con svariati Paesi, è il Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il Ministero delle finanze viene ordinariamente chiamato a partecipare alle Commissioni miste previste dall'Accordo in ragione della sua competenza in materia finanziaria e doganale (articoli da 20 a 24).

Lo stesso Ministero, in esecuzione delle direttive poste dal Ministero dei trasporti e della navigazione, tramite gli uffici doganali, ai fini del rispetto delle disposizioni dell'Accordo, opera il controllo materiale delle autorizzazioni al trasporto previste dall'Accordo stesso ed esibite dai vettori stranieri in Italia.

A tali controlli provvede anche il Ministero dell'interno coordinando gli organismi che svolgono compiti di polizia stradale.

Destinatari dell'Accordo sono specificamente le imprese di trasporto su strada stabilite nei due Paesi contraenti.

Indirettamente sono interessati alla normativa contenuta nell'Accordo anche i soggetti che svolgono attività di importazione o esportazione o comunque attività commerciali con l'Albania e ricorrono per i trasporti a vettori stradali.

Fra essi possono menzionarsi le categorie degli spedizionieri doganali, degli industriali, degli operatori turistici, eccetera.

B) Ricognizione degli obiettivi del progetto e dei risultati attesi.

Obiettivo primario dell'Accordo non è altro che quello di consentire lo svolgimento dei servizi di autotrasporto tra i due Paesi nell'ambito di una normativa che regoli puntualmente diritti ed obblighi dei vettori e del personale impiegato nei trasporti.

Gli stessi trasporti, peraltro, al momento si svolgono in base ad una disciplina provvisoria, sulla scorta della quale vengono scambiati fra le omologhe amministrazioni dei Ministeri dei trasporti delle due Parti contingenti di autorizzazioni per il trasporto di merci, che vengono assegnate ai vettori italiani dal Ministero dei trasporti e della navigazione in base ad apposite domande.

Il contingente reciproco attuale annuale è infatti di 8.000 autorizzazioni, oltre a 1.000 autorizzazioni integrabili per veicoli «leggeri».

Obiettivo di medio/lungo periodo è inoltre quello di incrementare in misura consistente l'utilizzazione delle autorizzazioni da parte dei vettori italiani del trasporto di merci, oggi non molto presenti nella relazione di traffico a fronte dell'utilizzo completo del contingente a disposizione dei vettori albanesi, nonché la promozione del trasporto di viaggiatori.

C) Valutazione dell'esistenza di oneri organizzativi a carico delle pubbliche amministrazioni e anche, in relazione alla loro ripartizione fra strutture centrali e periferiche dello Stato, regioni ed enti, delle condizioni di operatività.

Gli oneri organizzativi sono quelli già in essere per l'applicazione delle attuali intese provvisorie e non ce ne sono ulteriori, con l'avvertenza che, dal punto di vista più squisitamente operativo, le autorizzazioni previste dalle intese citate (e anche dall'Accordo) vengono, al momento, rilasciate ai trasportatori italiani, in parte, dagli Uffici centrali del Dipartimento dei trasporti terrestri e, in parte, dagli Uffici provinciali di Trieste, Ancona, Bari e Brindisi, tutti utilizzando le ordinarie risorse a disposizione.

D) Valutazione dell'eventuale previsione della creazione di nuove strutture amministrative e del coordinamento con le strutture esistenti.

Non occorrono nuove strutture amministrative.

E) Impatto sui destinatari diretti e indiretti.

L'Accordo, sulla cui base viene scambiato il contingente di autorizzazioni, consente un numero di trasporti di merci di destinazione (ogni permesso consente il viaggio di andata e ritorno) pari al numero di autorizzazioni di volta in volta scambiate.

La ricaduta economica immediata per i vettori interessati equivale ai corrispettivi per i servizi di trasporto svolti, con l'avvertenza che i trasporti di transito di merci sono liberalizzati da autorizzazione, agevolando in ciò anche i trasporti che si svolgono con destinazione oltre i due Paesi contraenti e con attraversamento di questi.

La fissazione del contingente per il trasporto di destinazione determina inoltre il quantitativo di trasporti eseguibile al massimo su strada da ciascuna delle due Parti, consentendo, in caso di esaurimento delle autorizzazioni per uno dei due contraenti, che i vettori dell'altro partecipino almeno parzialmente all'attività, ove il mercato lo richieda.

I destinatari indiretti (spedizionieri, industriali, artigiani, commercianti, eccetera) hanno la possibilità di inserirsi nell'interscambio Italia-Albania usufruendo dei servizi di trasporto regolati dall'Accordo per il movimento delle merci o passeggeri, potendo scegliere, fra l'altro, fra la qualità del servizio (in genere maggiormente garantita dal vettore italiano) e il prezzo più basso (offerto dai vettori albanesi).

L'Accordo sull'autotrasporto potrà del resto contribuire alla crescita dell'economia albanese, dal cui miglioramento potranno esserci ricadute positive anche per l'Italia.

L'Accordo fornisce inoltre lo strumento (la Commissione Mista) per adottare o proporre ad altre autorità competenti decisioni che promuovono lo sviluppo o il migliore svolgimento dei trasporti su strada, quando le necessità del mercato lo suggeriscano (ad esempio: aumenti di contingenti, introduzione di autorizzazioni speciali, attivazione di servizi di linea per il trasporto di viaggiatori, proposta di agevolazioni fiscali, eccetera).

RELAZIONE TECNICA

L'applicazione dell'Accordo tra l'Italia e l'Albania in materia di trasporti internazionali di persone e cose su strada comporta un onere per la partecipazione italiana alle riunioni della Commissione Mista (articolo 28) incaricata dell'esame dei programmi operativi e che si riunirà alternativamente in Albania ed in Italia, nonché per assicurare le funzioni di interpretariato.

Nell'ipotesi dell'invio a Tirana di tre funzionari per la durata di quattro giorni e dell'utilizzo di un interprete per le riunioni in Italia, si avrà la seguente spesa:

Spese di missione:

pernottamento (lire 200.000 al giorno x 3 persone x 4 giorni)	L.	2.400.000
---	----	-----------

diaria giornaliera per ciascun funzionario dollari USA 95, al cambio di lire 2.300 = lire 219.000, cui si aggiungono lire 66.000 pari al 30 per cento quale maggiorazione prevista dall'articolo 3 del regio decreto 3 giugno 1926, n. 941; l'importo di lire 285.000 viene ridotto di lire 73.000, corrispondente ad un terzo della diaria lire 212.000 + lire 64.000 quale quota media per contributi previdenziali, assistenziali ed Irpef, ai sensi delle leggi 8 agosto 1995, n. 335, e 23 dicembre 1996, n. 662; lire 276.000 x 3 persone x 4 giorni	»	3.312.000
--	---	-----------

Spese di viaggio:

biglietto aereo Roma-Tirana (lire 1.500.000 x 3 persone = lire 4.500.000 + lire 225.000 quale maggiorazione del 5 per cento)	»	4.725.000
--	---	-----------

Spesa di interprete (lire 1.000.000 al giorno x 3 giorni)	»	3.000.000
---	---	-----------

Totale onere (articolo 28)	L.	13.437.000
----------------------------	----	------------

Pertanto, l'onere a carico del bilancio dello Stato, a decorrere dal 2001 e per ciascuno dei bienni successivi ammonta a lire 13.437.000 in

cifra tonda 14.000.000. Detto importo è da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della navigazione -Dipartimento dei Trasporti Terrestri - Unità di Gestione Autotrasporto di persone e cose.

Si fa presente, infine, che le ipotesi assunte per il calcolo degli oneri derivanti dal disegno di legge, relativamente al numero dei funzionari, della riunione e della loro durata nonché dell'utilizzo dell'interprete, costituiscono riferimenti inderogabili ai fini dell'attuazione del suddetto provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Albania sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Tirana il 5 aprile 1993.

Art. 2.

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 29 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in annue lire 14 milioni ad anni alterni a decorrere dal 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno finanziario 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

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

