

SENATO DELLA REPUBBLICA

XV LEGISLATURA

N. 1473

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri

(D'ALEMA)

di concerto col Ministro dell'interno

(AMATO)

col Ministro della giustizia

(MASTELLA)

col Ministro della difesa

(PARISI)

col Ministro dell'economia e delle finanze

(PADOA-SCHIOPPA)

e col Ministro delle infrastrutture

(DI PIETRO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 APRILE 2007

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativa al traforo stradale del Monte Bianco, fatta a Lucca il 24 novembre 2006

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	6
Analisi dell’impatto della regolamentazione	»	8
Disegno di legge	»	9
Testo della Convenzione in lingua ufficiale e facente fede ...	»	10

ONOREVOLI SENATORI. - I Governi italiano e francese hanno stabilito di firmare una nuova Convenzione per il traforo del Monte Bianco firmata a Parigi il 14 marzo 1953, ratificata ai sensi della legge 1° agosto 1954, n. 846.

L'intento di pervenire ad una nuova Convenzione origina dal drammatico incidente verificatosi nel traforo il 24 marzo 1999 e dall'esigenza di adeguare le condizioni di gestione del traforo e di migliorare i dettami di sicurezza, tenendo conto dell'evoluzione delle problematiche connesse. A detti fini la gestione del traforo ristrutturato richiede la creazione di un nuovo quadro giuridico.

Nella consapevolezza di tali esigenze ed obiettivi, i due Governi hanno, quindi, concordato il nuovo testo di Convenzione, i cui elementi di inquadramento generale sopra menzionati sono contenuti nel preambolo, che è seguito da 18 articoli incentrati sui principi e le condizioni per l'introduzione di disposizioni comuni.

I contenuti analitici dei singoli articoli sono i seguenti:

Articolo 1: stabilisce l'impegno dei due Governi per la gestione in comune del traforo del Monte Bianco.

Articolo 2: esplicita il significato dei termini tecnici riferiti al traforo e definisce il compito delle «società concessionarie» e del gestore.

Articolo 3: stabilisce che la gestione, manutenzione e rinnovamento dell'intera opera sono affidate alle società (traforo e beni siti sul relativo perimetro e aree annesse) concessionarie, una italiana l'altra francese, i cui statuti sono approvati dai rispettivi Governi e che le relative funzioni vengono esercitate da un gestore dotato di capacità giuridica propria. Esso prevede che le due Parti si

impegnino a fissare disposizioni il più possibile simili in materia di disposizioni alle società concessionarie e dei relativi capitoli di oneri.

Articolo 4: stabilisce l'attribuzione delle acque e dei minerali utili, scoperti nel corso di lavoro riguardanti il traforo.

Articolo 5: a) ripartisce tra gestore e concessionari (questi ultimi responsabili in solido) obbligazioni, rischi e pericoli derivanti dall'attività del primo e individua e attribuisce alla legislazione dello Stato, sul cui territorio il danno si verifica, la competenza a disciplinare la materia dei danni a lavoratori, utenti e terzi; b) riconosce al gestore il potere di riscuotere i pedaggi dagli utenti per conto delle società concessionarie per fare fronte al complesso delle spese.

Articolo 6: impone alle Parti di adottare le misure necessarie a controllare i veicoli adibiti al trasporto delle merci, specialmente quelle pericolose e di provvedere alla enumerazione degli agenti addetti ai servizi di dogana, polizia e protezione sanitaria, fermo restando che le spese di costruzione e funzionamento di tutte le opere e strutture destinate ai suddetti servizi, nonché quelle destinate agli interventi di soccorso e antincendio sono a carico del gestore.

Articolo 7: definisce le competenze della CIG (Commissione intergovernativa) composta da 16 membri, designati paritariamente dai due Stati Parte, le cui riunioni sono presiedute, alternativamente e per un anno, dal Capo di ciascuna delegazione. Più precisamente le competenze della CIG sono così riassumibili:

a) detta le norme applicabili al traforo e alle sue pertinenze in materia di concezione tecnica di tutte le opere, di segnalazione stra-

dale, di qualità dell'aria, delle condizioni di circolazione e di sosta dei veicoli;

b) approva i documenti che definiscono le regole di esercizio e di sicurezza dell'opera, i programmi e i progetti dei lavori e degli impianti, le proposte di pedaggio presentate dalle società concessionarie;

c) vigila sul rispetto delle disposizioni della Convenzione e delle proprie decisioni da parte delle società concessionarie e del gestore e provvede con ogni misura a tale fine, soprattutto in materia di sicurezza, manutenzione e rinnovamento del complesso delle opere;

d) riceve comunicazione degli atti conclusi dal gestore con terzi relativamente all'esercizio delle sue funzioni.

La CIG prende le sue decisioni e emette i suoi pareri su accordo delle due delegazioni.

Articolo 8: riguarda il funzionamento del comitato di sicurezza, composto da 8 membri designati come quelli della CIG, che si riunisce sotto la presidenza alternata del capo di ciascuna delegazione per ogni anno. In particolare, il Comitato fornisce i suoi pareri, per consenso delle due delegazioni, in via obbligatoria previa consultazione della CIG sulle principali questioni elencate dall'articolo 7, paragrafo 3, lettere a), b) e c), e in via facoltativa, su richiesta o su sua iniziativa, su ogni altro argomento in materia di sicurezza.

Articolo 9: disciplina, in modo dettagliato, la complessa materia della vigilanza della polizia di circolazione nella zona di controllo. In particolare stabilisce che tale vigilanza viene affidata, ove possibile, a pattuglie miste, oppure anche a pattuglie nazionali composte da agenti di un solo Stato. In tale secondo caso la norma disciplina in maniera precisa e stabilisce i limiti entro i quali le pattuglie nazionali di uno Stato possono operare sul territorio dell'altro Stato per contestare contravvenzioni e utilizzare, in casi particolari, le armi di servizio, ottenendo da parte di detto ultimo Stato la stessa protezione e assistenza accordata ai suoi agenti.

Articolo 10: stabilisce il termine delle concessioni (31 dicembre 2050).

Articolo 11: illustra la tipologia delle questioni che devono formare oggetto di accordi particolari tra i due Governi, quando non siano regolate dalla Convenzione.

Articolo 12: descrive la determinazione della frontiera italo-francese all'interno del traforo.

Articolo 13: stabilisce le modalità di gestione del traforo a cura dei due Stati nell'ipotesi che, per una qualunque causa, le due concessioni abbiano termine.

Articolo 14: regola l'adozione di misure, in deroga alla Convenzione in questione, in caso di circostanze eccezionali (catastrofi, atti di terrorismo, conflitti armati, assembramenti pericolosi, e così via).

Articolo 15: prevede i casi di revisione della Convenzione mediante un Accordo aggiuntivo.

Articolo 16: disciplina il regolamento delle controversie relative all'interpretazione e applicazione della Convenzione, nonché delle concessioni e delle decisioni e regolamenti della CIG, prevedendo un primo tentativo di soluzione attraverso il negoziato tra le Parti. In caso di fallimento di tale tentativo, l'articolo prevede la devoluzione delle controversie ad un Tribunale arbitrale, composto da due arbitri, nominati dalle Parti e un terzo arbitro superiore (presidente) nominato di comune accordo dalle Parti o, in difetto di detto accordo, dal Presidente della Corte internazionale di giustizia.

Articolo 17: elenca i provvedimenti precedenti che vengono sostituiti dalla Convenzione in esame e conferma, fino a nuova designazione, la CIG e il Comitato di sicurezza attualmente in carica.

Articolo 18: contiene le disposizioni di rito in ordine alla ratifica e all'entrata in vigore della Convenzione.

Per quanto attiene gli aspetti finanziari, l'attuazione della Convenzione non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello

Stato. Infatti alla remunerazione degli agenti incaricati di assicurare i servizi di dogana, di polizia e di protezione sanitaria che rientrano nei normali compiti amministrativi del Governo, provvedono i Ministeri interessati con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

Le spese relative alla costruzione, manutenzione, rinnovamento, modernizzazione e funzionamento delle opere, installazioni, attrezzature e beni diversi necessari ai predetti servizi e adibiti alle necessità del traforo saranno a carico del gestore, che provvederà

anche alle spese necessarie per i servizi pubblici di soccorso e antincendio (articolo 6).

Lo stesso gestore sosterrà le spese di funzionamento della CIG e del Comitato di sicurezza, non essendo previste remunerazioni a favore dei componenti dei due organismi.

Le eventuali spese necessarie per il ricorso ad un arbitrato in caso di controversia saranno divise in parti uguali dalle due Parti e, per la parte italiana, graveranno sugli ordinari stanziamenti del Ministero della giustizia.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Normativa vigente

Gli atti internazionali stipulati con la Francia, facenti riferimento al traforo del Monte Bianco, recepiti nell'ordinamento nazionale connessi con l'atto in esame, attualmente vigenti, sono i seguenti:

1) Convenzione relativa alla costruzione e all'esercizio di una galleria stradale sotto il Monte Bianco, firmata a Parigi il 14 marzo 1953, ratificata dalla legge 1° agosto 1954, n. 846;

2) Convenzione relativa agli uffici a controlli nazionali abbinati ed ai controlli in corso di viaggio, con protocollo finale, firmata a Roma l'11 ottobre 1963, ratificata dalla legge 30 giugno 1965, n. 824;

3) Accordo aggiuntivo alla Convenzione per il traforo del Monte Bianco del 14 marzo 1953, firmato a Roma il 25 marzo 1965, ratificato dalla legge 14 luglio 1965, n. 921;

4) Scambio di lettere sulla costituzione e il funzionamento della Commissione per il controllo del traforo del Monte Bianco, effettuato a Parigi il 1° marzo 1966, entrato in vigore all'atto della firma;

5) Scambio di lettere, costituente un accordo, sulla Costituzione della GEIE «Gruppo europeo di interesse economico del traforo del Monte Bianco», firmato a Parigi il 14 aprile 2000, entrato in vigore all'atto della firma.

Gli accordi di cui ai numeri 1), 3) e 4) sono stati sostituiti dalla Convenzione in esame (l'articolo 17), mentre le altre due intese sono state richiamate nei «considerando» della Convenzione stessa. L'Accordo del 1963 riguardante gli uffici abbinati e i controlli in corso di viaggio nei rapporti confinari tra i due Paesi è stato ampiamente ripreso, per quanto attiene i problemi principali, dall'articolo 9 sull'espletamento della vigilanza delle Forze di polizia nella zona di controllo, mentre il richiamo allo Scambio di note del 14 aprile 2000 si riferisce all'accordo tra i due Stati sul contratto di costituzione del Gruppo europeo di interesse economico (GEIE) tra le due società concessionarie.

Conformità alla Costituzione

La Convenzione in esame rispetta l'articolo 117, secondo comma, lettera a), in quanto mira a regolare i rapporti dell'Italia con la Francia per la gestione della grande via di comunicazione interstatale realizzata con il traforo del Monte Bianco.

Conformità al diritto comunitario

Non sussiste alcun contrasto con il diritto comunitario, come è confermato dalla costituzione del GEIE da parte delle società concessionarie operanti in forza della Convenzione del 1953.

Incidenza sulle competenze delle regioni

Per quanto detto nel paragrafo relativo alla «Conformità alla Costituzione», la Convenzione in esame non interferisce nelle aree di competenza legislativa e regolamentare delle regioni.

Modifiche legislative

Le norme della Convenzione hanno chiaramente contenuti precettivi e, pertanto, vengono trasposte nell'ordinamento interno in via automatica per effetto dell'ordine di esecuzione.

Il trattato italo-francese sulla gestione del traforo del Monte Bianco richiede l'autorizzazione parlamentare alla ratifica, sia perché sostituisce accordi ratificati con legge, sia perché contiene la clausola arbitrare (articolo 16).

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Motivazioni che hanno condotto alla stipula della Convenzione

Con la stipula della Convenzione in esame si è voluto mettere a punto uno strumento più idoneo a garantire, dopo il drammatico incendio verificatosi il 24 marzo 1999 nel traforo del Monte Bianco, la massima sicurezza possibile ad una delle più importanti vie di comunicazione stradale tra Italia e Francia attraverso le Alpi occidentali.

Soggetti diretti della Convenzione

I due Stati Parte sono entrambi egualmente coinvolti nella gestione e nella manutenzione del complesso delle opere del traforo e, quindi, nel controllo dell'attività delle società concessionarie e del gestore. Dette attività si avvalgono dell'operato della CIG e del Comitato di sicurezza, anche per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni di vigilanza di tutto il traffico per il trasporto delle persone e delle merci nella zona comprendente il traforo e gli impianti e spazi pertinenti, da effettuare mediante l'impiego di pattuglie di agenti miste e nazionali: le società concessionarie e l'ente gestore dalle stesse incaricati delle attività di gestione, manutenzione, rinnovazione e ammodernamento di tutti gli impianti, assumendosi le obbligazioni e i rischi derivanti dalle concessioni.

Soggetti indiretti della Convenzione

Tutti gli utenti dei servizi e degli impianti del traforo, persone fisiche e giuridiche, anche nella loro veste di imputabili di infrazioni penali e amministrative o di beneficiari di danni eventualmente patiti.

Obiettivo della Convenzione e risultati attesi

Come già indicato al primo punto della presente analisi l'obiettivo principale della Convenzione è quello di migliorare le condizioni di sicurezza e il regime di funzionamento del traforo del Monte Bianco e delle strutture serventi. I risultati in tale direzione sono attesi dalla messa in opera di strumenti di gestione, di controllo, di vigilanza particolarmente affinati ed efficienti.

Valutazione dell'impatto sulla pubblica amministrazione

Si ritiene che l'esecuzione della Convenzione non comporti la creazione di nuovi uffici o strutture delle pubbliche amministrazioni interessate, considerato che le principali funzioni regolamentari, tecniche e di controllo sono affidate alla CIG e al Comitato di sicurezza, e che le attività controllo della circolazione potranno essere svolte dal personale già in servizio.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativa al traforo stradale del Monte Bianco, fatta a Lucca il 24 novembre 2006.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 18 della Convenzione stessa.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

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

**CONVENZIONE TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA ED
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FRANCESE RELATIVA AL
TRAFORO STRADALE DEL MONTE BIANCO**

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese, qui di seguito denominati le Parti,

deplorando il drammatico incendio verificatosi il 24 marzo 1999 nel traforo del Monte Bianco;

coscienti che le condizioni di gestione del traforo e i dettami della sicurezza si sono considerevolmente evoluti dopo la costruzione del traforo;

consapevoli che è loro comune interesse che il traforo del Monte Bianco stabilisca un collegamento stradale permanente tra i loro due Paesi in condizioni di sicurezza ottimali;

desiderando creare un nuovo quadro giuridico per la gestione del traforo ristrutturato al fine di migliorare la sicurezza;

considerando lo Scambio di Lettere del 14 aprile 2000 tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese relativo alla creazione del Gruppo Europeo di Interesse Economico del traforo del Monte Bianco;

considerando la Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa agli Uffici a controlli nazionali abbinati e ai controlli in corso di viaggio con Protocollo finale dell'11 ottobre 1963

hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Le Parti si impegnano ad assicurare in comune la gestione del traforo del Monte Bianco che collega la Valle di Chamonix e la Valle d'Aosta, conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 2

Ai fini della presente Convenzione si intende per:

- a) "traforo e relativi annessi", l'insieme costituito dal traforo in senso stretto e dalle opere, impianti, attrezzature e beni diversi, situati nelle immediate vicinanze e necessari alla sua gestione, alla sua manutenzione ed alla sicurezza della circolazione all'interno dello stesso;
- b) "opera", l'insieme dei beni inclusi nel perimetro del traforo e dei suoi annessi e in quello delle aree di regolazione dei mezzi pesanti situate sul territorio di ciascuno Stato;
- c) "società concessionarie", la società italiana - quella che attualmente partecipa alla gestione del Gruppo Europeo di Interesse Economico, di cui al punto d); o quella che alla scadenza contrattuale le subentrerà nel rispetto del diritto nazionale e comunitario - e la società francese beneficiarie da parte dei rispettivi Governi di una concessione a loro rischio e pericolo per provvedere alla gestione, alla manutenzione, al rinnovamento e alla modernizzazione dell'opera;
- d) "gestore", la struttura dotata di capacità giuridica, quale il Gruppo Europeo di Interesse Economico del traforo del Monte Bianco, creata dalle società concessionarie per la durata delle loro concessioni ai fini esclusivi di:
 - gestire, mantenere, rinnovare e modernizzare il tunnel ed i suoi annessi;
 - gestire, mantenere e rinnovare gli impianti necessari alla gestione del traforo collocati nelle aree di regolazione dei mezzi pesanti previsti dal paragrafo b) di cui sopra;
- e) "CIG", la Commissione intergovernativa italo-francese;

- f) "zona di controllo", il traforo e suoi annessi, all'interno dei quali gli agenti delle due Parti sono abilitati ad esercitare i compiti previsti dall'articolo 9, senza pregiudizio per lo Scambio di Note del 16 luglio 1965 relativo agli uffici di controllo abbinati del traforo del Monte Bianco;
- g) "infrazione", ogni violazione delle regole che fissano le condizioni di circolazione e sosta dei veicoli all'interno del traforo e dei suoi annessi;
- h) "accertare", l'atto attraverso il quale un agente constata la commissione di un'infrazione;
- i) "contestare", l'atto mediante il quale un agente intima ad una persona che ha commesso un'infrazione di fermarsi al fine di redigere un verbale.

Articolo 3

1. Gli statuti delle società concessionarie sono approvati dai rispettivi Governi.
2. La gestione, la manutenzione, il rinnovamento e la modernizzazione dell'opera sono affidate in comune alle società concessionarie, responsabili rispettivamente nei confronti del Governo italiano e di quello francese. Allo scopo di ottenere l'unità funzionale dell'insieme di tali attività, esse sono esercitate dal gestore per conto delle società concessionarie nelle condizioni previste all'articolo 2.d.
3. Le Parti si concertano sulle disposizioni della concessione accordata da ciascuno di essi e del capitolato di oneri che vi è allegato. Esse si sforzano di fissare, da una parte e dall'altra, delle disposizioni quanto più simili possibile e non vi apporteranno modifiche senza prima essersi consultate. Con riserva dell'applicazione del diritto comunitario e delle normative nazionali compatibili, le Parti decidono di comune accordo qualsiasi riscatto e qualsiasi revoca delle concessioni.

Articolo 4

Le acque e i minerali utili trovati nel corso dei lavori riguardanti il traforo sono attribuiti secondo la legislazione dello Stato sul territorio del quale la scoperta è stata fatta, qualunque sia la società che li ha ritrovati.

Articolo 5

1. Il gestore non é esonerato da alcuna delle responsabilità che gli sono proprie in ragione delle attività esercitate ai sensi degli articoli 2.d e 3.2.
2. Le società concessionarie sono i due soli membri statutari e sociali del gestore e assumono solidalmente e in misura paritaria i diritti, le obbligazioni, i rischi e pericoli derivanti dalle sue attività.
3. La legislazione applicabile ai danni causati al personale del gestore, agli utenti o a terzi dal fatto dell'esistenza, della gestione, della manutenzione, del rinnovamento o della modernizzazione del traforo e dei suoi annessi è quella dello Stato nel quale il danno si verifica.
4. Il gestore percepisce per conto delle società concessionarie pedaggi dagli utenti, al fine di coprire l'insieme delle spese sostenute da esse e dal gestore a titolo delle obbligazioni derivanti dalla presente Convenzione e dalle due concessioni. Le entrate e le spese che derivano dalle missioni di cui all'articolo 2.d. sono divise in parti uguali tra le società concessionarie.

Articolo 6

1. Le Parti si impegnano a mettere in atto tutte le misure necessarie al controllo dei veicoli di trasporto delle merci, segnatamente delle merci pericolose, in condizioni tali da permettere una buona gestione del traforo e dei suoi annessi.
2. Le Parti si fanno carico della remunerazione dei loro agenti incaricati di assicurare i servizi di dogana, di polizia e di protezione sanitaria. La costruzione, la manutenzione, il rinnovamento, la modernizzazione e il funzionamento delle opere, installazioni, attrezzature e beni diversi necessari a questi servizi ed adibiti esclusivamente alle necessità del traforo e dei suoi annessi sono a carico del gestore. Il gestore si fa ugualmente carico dell'insieme delle spese, di qualsiasi natura, sostenute all'occorrenza dai servizi pubblici di soccorso e antincendio per le necessità esclusive del traforo e dei suoi annessi.

Articolo 7

1. La CIG segue, a nome delle Parti e su delega delle stesse, l'insieme delle questioni legate alla sicurezza, alla gestione, alla manutenzione, al rinnovamento e alla modernizzazione dell'opera.
2. La CIG comprende al massimo 16 membri, di cui almeno due membri del Comitato di Sicurezza previste dall'art. 8. Ciascuna Parte designa la metà dei membri della CIG, che è presieduta, alternativamente e per un anno, dal capo di ogni delegazione.
3. Ai fini della sua missione la CIG:
 - a) fissa le norme applicabili al traforo ed ai suoi annessi per ciò che concerne la concezione tecnica delle opere, attrezzature ed installazioni, la segnalazione stradale, la qualità dell'aria e le condizioni di circolazione e di sosta dei veicoli. Tali norme sono pubblicate sulle Gazzette Ufficiali dei due Stati. Fin tanto che la CIG non ha fissato nelle materie succitate tutte o parte delle norme applicabili, gli accordi internazionali in vigore tra l'Italia e la Francia o, in mancanza, le rispettive norme nazionali, rimangono applicabili nella parte del traforo e dei suoi annessi situata nel territorio di ciascuno Stato;
 - b) approva l'insieme dei documenti che definiscono le regole di esercizio e di sicurezza dell'opera;
 - c) approva i programmi e i progetti dei lavori e degli impianti riguardanti il tunnel ed i suoi annessi;
 - d) approva le proposte di pedaggio presentate dalle società concessionarie; in conformità alle normative nazionali e nel rispetto del diritto comunitario;
 - e) vigila sul rispetto delle decisioni che prende e delle disposizioni della presente Convenzione da parte del gestore e delle società concessionarie; a tal fine, la CIG deve segnatamente ricevere il contratto di costituzione del gestore, con tutti i suoi allegati, e le sue eventuali modifiche, i resoconti mensili e annuali di esercizio e, in caso di incidente o reclamo, dei resoconti speciali. Le società concessionarie e il gestore accordano ogni facilitazione alla CIG o a suoi rappresentanti debitamente accreditati per l'esercizio di tali funzioni;

- f) rende il suo parere alle Parti sugli accordi particolari necessari alla gestione dell'opera, in particolare quelli previsti dall'art. 11;
 - g) riceve comunicazione di tutti gli atti conclusi dal gestore con terzi e relativi alla gestione o l'utilizzazione della proprietà dell'opera o a prestazioni riguardanti la sicurezza del traforo e dei suoi annessi;
 - h) provvede con ogni mezzo al rispetto da parte del gestore e delle società concessionarie delle decisioni che prende e delle disposizioni della presente Convenzione, in particolare in materia di sicurezza, manutenzione, rinnovamento e modernizzazione del traforo e dei suoi annessi; queste misure sono applicate dalla CIG, dopo che la messa in mora è rimasta inesaudita, a spese, rischio e pericolo del gestore.
4. La CIG emette i suoi pareri e prende le decisioni per accordo tra le due delegazioni e, all'occorrenza, previo parere del Comitato di sicurezza emesso in applicazione dell'art. 8. Le sue decisioni e i suoi pareri sono deliberati alla presenza dei soli membri della CIG, assistiti dal segretariato di ciascuna delegazione.
 5. La CIG fissa il proprio regolamento interno e lo sottopone all'approvazione delle Parti.
 6. Ai fini della sua missione, la CIG può ricorrere alla collaborazione delle amministrazioni di ciascuna Parte e del personale del gestore, delle società concessionarie o di ogni organismo o persona di sua scelta.
 7. Le spese di funzionamento della CIG sono sostenute dal gestore. Non costituiscono spese di funzionamento le retribuzioni eventuali versate ai membri della CIG o ad altri suoi partecipanti dipendenti di una delle due Parti o di organismi pubblici.

Articolo 8

1. Un Comitato di sicurezza italo-francese è costituito per assistere la CIG nelle decisioni che prende e che interessano le questioni legate alla sicurezza pubblica nel traforo e nei suoi annessi.
2. Il Comitato di sicurezza comprende al massimo 8 membri designati secondo le stesse regole previste dall'art. 7.2. per la CIG. Esso è presieduto alternativamente, per la durata di un anno, dal capo di ogni delegazione.

Ai fini della sua missione il Comitato di sicurezza:

- a) viene consultato dalla CIG per le decisioni che essa intende prendere in conformità all'art. 7.3. a), b) e c);
 - b) può emettere, su richiesta della CIG o di sua propria iniziativa, dei pareri o delle proposte alla CIG su ogni altra questione legata alla sicurezza nel traforo e nei suoi annessi.
3. Il Comitato di sicurezza emette i suoi pareri per consenso delle due delegazioni. I suoi pareri sono deliberati alla presenza dei soli membri del Comitato di sicurezza, assistiti dal segretariato di ciascuna delegazione.
 4. Il Comitato di sicurezza stabilisce il proprio regolamento interno e lo sottopone all'approvazione della CIG.
 5. Ai fini della sua missione, il Comitato di sicurezza può ricorrere alla collaborazione delle amministrazioni di ciascuna Parte e del personale del gestore, delle società concessionarie e di ogni organismo o persona di sua scelta.
 6. Le spese di funzionamento del Comitato di Sicurezza sono assunte dal gestore. Non costituiscono spese di funzionamento le retribuzioni eventuali versate ai membri del Comitato di sicurezza o ad altri suoi partecipanti dipendenti di una delle due Parti o di organismi pubblici.

Articolo 9

1. La vigilanza di polizia di circolazione nella zona di controllo è assicurata da pattuglie miste composte da agenti di ciascuno dei due Stati.
Nell'impossibilità di effettuare pattuglie miste, per garantire la continuità del controllo di polizia limitatamente all'osservanza delle norme di circolazione nella zona di controllo, la vigilanza può essere effettuata da pattuglie nazionali, composte da agenti di uno solo dei due Stati.
2. Nella zona di controllo, ogni Governo autorizza le pattuglie miste e le pattuglie nazionali composte da agenti dell'altro Stato, a circolare sul suo territorio.

3. Nelle pattuglie miste gli agenti competenti per fermare e contestare un'infrazione ai contravventori, e la legislazione applicabile, sono quelli dello Stato sul territorio del quale l'infrazione è stata commessa. Tuttavia, ciascuno dei due Stati autorizza gli agenti dell'altro Stato a fermare e contestare un'infrazione, nella parte della zona di controllo situata sul suo territorio, ai contravventori aventi commesso una infrazione nella parte della zona di controllo situata sul territorio dell'altro Stato.
4. Le pattuglie nazionali nel quadro del servizio di polizia della circolazione possono procedere alla constatazione delle infrazioni commesse nella zona di controllo. Inoltre le pattuglie nazionali possono, a condizione di averne preliminarmente informato l'altro Stato, intercettare e verbalizzare i contravventori nella parte di territorio della zona di controllo situata sull'altro Stato, se l'infrazione è stata commessa nella parte della zona di controllo situata nel loro territorio. Tuttavia le infrazioni constatate dagli agenti delle pattuglie nazionali nella parte della zona di controllo situata sul territorio dell'altro Stato, non possono che dare luogo a un rapporto da trasmettere all'ufficio di Polizia di quest'ultimo per il prosieguo delle procedure previste dalla sua regolamentazione.
5. Gli agenti di ciascuno dei due Stati devono portare nella parte della zona di controllo situata sul territorio dell'altro Stato la loro uniforme nazionale o un contrassegno visibile nonché la loro arma di servizio. La pattuglia nazionale svolge il suo servizio in uniforme e a bordo di veicolo con i colori di istituto.
6. L'utilizzo delle armi di servizio nella parte della zona di controllo situata sul territorio dell'altro Stato non è tuttavia autorizzato agli agenti se non per legittima difesa e nel rispetto delle leggi e dei regolamenti dello Stato sul cui territorio essi operano.
7. Le autorità di ciascuno dei due Stati accordano agli agenti dell'altro Stato operanti nella zona di controllo situata sul proprio territorio, nell'esercizio delle loro funzioni, la stessa protezione ed assistenza che accordano ai propri agenti.
8. Le autorità di ciascuno dei due Stati offrono tutte le facilitazioni agli agenti dell'altro Stato per ottenere la comunicazione del nome del proprietario di un veicolo immatricolato nel proprio Stato, ai fini di procedere alla verbalizzazione e alla notificazione di una infrazione e alla notificazione della procedura afferente all'infrazione accertata nel traforo.

9. Le Parti convengono anche di adattare la loro regolamentazione per facilitare la riscossione da parte delle autorità dell'altro Stato delle somme dovute in seguito alle sanzioni applicate nei confronti di loro cittadini che hanno commesso un'infrazione.

Articolo 10'

Le concessioni previste dall'art. 2 termineranno il 31 dicembre 2050.

Articolo 11

Le questioni monetarie, fiscali, doganali, sociali, sanitarie e di sicurezza pubblica derivanti dalla gestione, manutenzione, rinnovamento e modernizzazione dell'opera formano oggetto di accordi particolari tra le Parti nella misura in cui non siano regolate dalla presente Convenzione.

Articolo 12

La frontiera italo-francese all'interno del traforo resta fissata alla verticale della frontiera a cielo aperto.

Articolo 13

1. Allorché le due concessioni termineranno per una qualunque causa il traforo, proprietà degli Stati italiano e francese, sarà gestito in comune a parità di diritti ed oneri.
2. Le modalità della gestione comune saranno oggetto di un accordo preliminare tra i due Governi.

Articolo 14

1. In ogni caso di circostanze eccezionali quali catastrofi naturali o civili, atti di terrorismo, conflitti armati o minacce di simili situazioni, ovvero di assembramenti pericolosi ai confini immediati dell'opera, ogni Parte, dopo aver consultato l'altra Parte, salvo che ne sia impossibilitata, può prendere delle misure in deroga agli obblighi ad essa derivanti dalla presente Convenzione e in particolare decidere, per il tempo strettamente necessario, la chiusura o la restrizione del traffico in tutto o in parte dell'opera.
2. Il verificarsi di tali misure non crea nessun diritto a favore del gestore, delle società concessionarie o dell'altra Parte.

Articolo 15

La presente Convenzione può essere rivista sotto forma di Accordo aggiuntivo in particolare per:

- a) modificare la zona di controllo di cui all'articolo 2.f.;
- b) modificare le disposizioni dell'art. 5 relative al gestore o quelle dell'art. 10 relative alla durata delle due concessioni;
- c) modificare le disposizioni dell'articolo 7 relative alla CIG o quelle dell'art. 8 relative al Comitato di sicurezza;
- d) prevedere la creazione e la messa in funzione di opere o installazioni supplementari che permettano l'adeguamento e lo sviluppo dell'opera secondo l'evoluzione dei tempi.

Articolo 16

1. Le Parti devono tentare di risolvere attraverso la negoziazione ogni controversia relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione, di una delle concessioni accordate in applicazione del suo art. 3, o delle decisioni e regolamenti della CIG.
2. Nel caso in cui non ha potuto essere risolta in un tempo ragionevole per via negoziale, la controversia viene sottoposta ad un tribunale arbitrale che emette una decisione vincolante e definitiva.

3. Il tribunale arbitrale è composto da due arbitri e un arbitro superiore. Ogni Parte nomina un arbitro nel termine di due mesi a partire dalla richiesta di una delle due Parti. Nei due mesi seguenti la nomina dell'ultimo arbitro, le due Parti nominano, di comune accordo, un arbitro superiore che presiede il tribunale e che non deve essere un loro cittadino.
4. Se nei termini di cui sopra una delle nomine non ha avuto luogo, si procede, su richiesta di una delle due Parti, alle necessarie designazioni da parte del Presidente della Corte internazionale di giustizia.
5. Il tribunale arbitrale decide a maggioranza dei voti. Gli arbitri non possono astenersi. Su richiesta di una qualsiasi delle due Parti, il tribunale diviene competente per interpretare le proprie decisioni.
6. Le Parti si accollano ciascuna le spese dell'arbitro da essa designato, e dividono in parti eguali le altre spese del tribunale.

Articolo 17

1. La presente Convenzione sostituisce la Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa alla costruzione e alla gestione del traforo del Monte Bianco, firmata a Parigi il 14 marzo 1953, come anche gli Accordi seguenti in vigore tra i due Governi:
 - L'Accordo aggiuntivo alla Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa alla costruzione e alla gestione del traforo del Monte Bianco, firmato a Roma il 25 marzo 1965;
 - Lo Scambio di Lettere del 1° marzo 1966 tra l'Italia e la Francia relativo alla costituzione di una Commissione italo-francese di controllo del traforo del Monte Bianco.
2. La Commissione intergovernativa italo-francese come anche il Comitato di Sicurezza attuali restano in carica fino alla designazione della CIG e del Comitato di Sicurezza previsti dalla presente Convenzione.

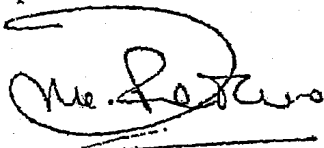
Articolo 18

Ciascuna delle Parti notificherà all'altra il completamento delle procedure costituzionali richieste per quanto la riguarda per l'entrata in vigore della presente Convenzione, che esplicherà i suoi effetti a partire dal primo giorno del secondo mese seguente il giorno della ricezione della seconda notifica.

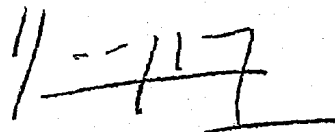
In fede di che, i rappresentanti dei due Governi, debitamente autorizzati a tale effetto, hanno firmato il presente accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatta a ~~L. N. C. A.~~, il ~~24. 11. 1977~~ in due esemplari in lingua italiana e francese, entrambi i testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo della
Repubblica Italiana



Per il Governo della
Repubblica Francese



Servizio del Contenzioso Diplomatico
e dei Trattati

Per copia conforme
V. Caporaso

