

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 308)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(MEDICI)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(RUMOR)

col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GONELLA)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(TAVIANI)

col **Ministro delle Finanze**

(VALSECCHI)

col **Ministro del Tesoro**

(MALAGODI)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(GULLOTTI)

e col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(BOZZI)

NELLA SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1972

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa al traforo autostradale del Fréjus con allegato Protocollo relativo alle questioni fiscali e doganali, conclusa a Parigi il 23 febbraio 1972

ONOREVOLI SENATORI. — L'esigenza di un moderno collegamento autostradale tra la valle di Susa e la valle della Maurienne, vivamente sentita dalle popolazioni del Piemonte, era stata già da parecchi anni segnalata all'attenzione delle autorità centrali, prima ancora che il costante incremento del volume del traffico attraverso la galleria autostradale del monte Bianco (incremento che è attualmente dell'ordine del 10 per cento) e la sua ormai non lontana saturazione conferissero alla realizzazione di questa opera carattere di urgenza.

La necessità di una nuova grande arteria autostradale che unisse, attraverso la via più diretta, Torino a Lione venne riconosciuta anche dal CIPE il quale, con deliberazione adottata il 27 luglio 1971, riaffermò il carattere prioritario della direttrice di collegamento tra la valle del Po e la valle del Rodano occidentale, collegamento che comporta appunto la realizzazione del traforo del Fréjus.

Le conversazioni italo-francesi sull'argomento si sono concluse a Parigi, il 23 febbraio 1972, con la firma di una Convenzione che prevede la costruzione e l'esercizio del traforo ad opera di due società concessionarie, una italiana e l'altra francese. Alla Convenzione è annesso un Protocollo che disciplina la materia doganale e fiscale.

Il traforo sarà lungo 12,8 chilometri, avrà una larghezza di 10 metri — comprese due corsie laterali che permetteranno la sosta dei veicoli in caso d'incidenti o di guasti alle vetture — presenterà un dislivello medio pari al 5 per cento e sarà fornito di moderni impianti di ventilazione. I due punti terminali, situati a Bardonecchia e Modane, si troveranno rispettivamente a 1.300 e 1.230 metri di altezza. Il suo tracciato sarà parallelo a quello dell'omonimo *tunnel* ferroviario aperto nel 1871. La sua capacità massima di traffico sarà pari a 1.800 autoveicoli l'ora. I lavori dureranno circa cinque anni. Se verranno cominciati all'inizio dell'anno prossimo, l'opera potrà entrare in funzione nel 1978.

La Convenzione prevede l'istituzione di una commissione intergovernativa italo-francese col compito di vigilare sull'applicazione della Convenzione stessa nonchè degli atti di concessione alle società.

Il disegno di legge in esame è inteso ad autorizzare la ratifica e ad assicurare l'esecuzione della Convenzione.

L'articolo 3 è dettato dalla necessità di estendere alla costruzione ed all'esercizio del traforo autostradale del Fréjus, per la parte ricadente in territorio italiano (correlativamente a quanto la Francia opererà per il tratto ricadente nel territorio di sua competenza) l'applicazione di talune norme di legge concernenti il regime di favore riconosciuto alle opere autostradali realizzate in Italia.

In particolare viene estesa al traforo autostradale del Fréjus l'applicazione della legge 16 settembre 1960, n. 1013 (forfetizzazione dell'imposta di consumo sui materiali impiegati nella costruzione dell'opera; della legge 24 luglio 1961, n. 729, relativamente agli articoli 8 (agevolazioni di ordine fiscale per gli atti e contratti occorrenti per la realizzazione delle opere), 11 (dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza), 12 (divieto di concessioni a terzi per estrazione di materiale dagli alvei delle acque pubbliche attraversate dalle opere concesse); della legge 28 marzo 1968, n. 382 (norme per agevolare il finanziamento degli enti concessionari della costruzione ed esercizio di autostrade); della legge 28 aprile 1971, n. 287, limitatamente all'articolo 9, con il quale è riconosciuta agli enti concessionari la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi dei finanziamenti di cui trattasi.

Il secondo comma dell'articolo 3 consente la costruzione in concessione dell'autostrada della val di Susa, in esecuzione dell'impegno delle parti contraenti, di cui al secondo capoverso dell'articolo 10 della Convenzione, di assicurare in tempo utile la sistemazione dei collegamenti stradali tra il traforo del Fréjus e le valli del Po e del Rodano, in modo da soddisfare alle esigenze della circolazione proveniente dal traforo o ad esso diretta.

Per la parte italiana l'impegno si traduce nella realizzazione dell'autostrada da Rivoli (allacciamento al sistema anulare di Torino)

a Bardonecchia (allacciamento con la strada statale n. 335), opera già compresa nelle indicazioni di priorità approvate dal CIPE fin dal 20 gennaio 1970, e la cui necessità il CIPE medesimo ha riaffermato con deliberazione in data 27 luglio 1971, con la quale veniva approvata, con interesse prioritario, la « direttrice di collegamento tra la valle del Po e la valle del Rodano occidentale, che comporta la realizzazione del traforo autostradale del Fréjus ».

Tenuto conto di tali pronunce del supremo organo della programmazione italiana, per dare pratica attuazione al citato secondo comma dell'articolo 10 della Convenzione internazionale nonché alle sopraccitate deliberazioni del CIPE, stante la sospensiva per nuove concessioni autostradali stabilita nell'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, fino all'approvazione del programma economico nazionale, si rende necessaria una espressa autorizzazione alla realizzazione in

concessione dell'autostrada della valle di Susa da Rivoli a Bardonecchia.

L'articolo 4 trova la sua giustificazione nell'impegno, assunto dai due Governi e sancito nel primo comma dell'articolo 10 della Convenzione, di assicurare in tempo utile la costruzione dei raccordi stradali colleganti i piazzali d'imbocco del traforo con le rispettive reti stradali. L'evidente necessità di programmare, nell'arco di tempo relativo ai lavori di costruzione del traforo autostradale del Fréjus, le parallele opere occorrenti a raccordare il piazzale italiano, situato a monte di Bardonecchia, con la statale n. 335 che ha quivi il suo terminale, postula la disponibilità di un congruo finanziamento che i servizi tecnici dell'ANAS hanno valutato in lire 6 miliardi, da erogarsi in quattro esercizi finanziari, nelle seguenti misure: lire 1 miliardo nel 1973, lire 2 miliardi nel 1974, lire 2 miliardi nel 1975, lire 1 miliardo nel 1976.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese relativa al traforo autostradale del Fréjus con allegato Protocollo relativo alle questioni doganali e fiscali, conclusa a Parigi il 23 febbraio 1972.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 22 della Convenzione stessa.

Art. 3.

Alla costruzione ed all'esercizio in concessione del traforo autostradale del Fréjus,

per la parte ricadente in territorio italiano, è estesa l'applicazione della legge 16 settembre 1960, n. 1013, degli articoli 8, 11 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, della legge 28 marzo 1968, n. 382, e dell'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287.

In deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, è consentito il rilascio di concessione per la costruzione dell'autostrada della val di Susa, da Rivoli a Bardonecchia.

Art. 4.

Per l'attuazione dell'impegno assunto dal Governo italiano, di cui all'articolo 10 della predetta Convenzione, è prevista la spesa di lire 6.000 milioni, alla quale provvederà direttamente l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a carico dei fondi del proprio bilancio nelle seguenti misure: lire 1.000 milioni nell'esercizio finanziario 1973; lire 2.000 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari 1974 e 1975; lire 1.000 milioni nell'esercizio finanziario 1976.

Le predette somme saranno iscritte in appositi capitoli dello stato di previsione della spesa dell'ANAS.

Con decreti del Ministro del tesoro si provvederà alle occorrenti variazioni di bilancio.

ALLEGATO

CONVENZIONE FRA LA REPUBBLICA ITALIANA E LA REPUBBLICA FRANCESE
RELATIVA AL TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS

Il Presidente della Repubblica italiana,

Il Presidente della Repubblica francese,

allo scopo di migliorare, mediante la costruzione di un traforo che allacci la Valle di Susa, nella provincia di Torino, con la Valle della Maurienne, nel dipartimento della Savoia, i collegamenti stradali fra la Valle del Po e la Valle del Rodano mediante l'itinerario E. 13, che è definito nella dichiarazione di Ginevra del 16 dicembre 1950 sulla realizzazione dei grandi itinerari internazionali,

hanno deciso di stipulare una Convenzione e hanno, di conseguenza, nominato i loro plenipotenziari, precisamente:

Il Presidente della Repubblica italiana: il signor FRANCESCO MALFATTI DI MONTETRETTO, Ambasciatore straordinario e Plenipotenziario,

Il Presidente della Repubblica francese, il signor MAURICE SCHUMANN, Ministro degli affari esteri,

i quali, dopo essersi scambiati i loro pieni poteri, riscontrati regolari e nella dovuta forma, hanno concordato le seguenti disposizioni:

Articolo 1

Il traforo

Le Parti contraenti si impegnano ad assicurare in comune la costruzione e l'esercizio di un traforo autostradale fra Bardonecchia e Modane.

Questa opera, che prenderà il nome di « Traforo autostradale del Fréjus », nel seguito del testo della presente Convenzione sarà indicata come « il traforo ».

Articolo 2

Caratteristiche generali dell'opera

1. La lunghezza del traforo sarà di 12,8 chilometri circa. L'imbocco sul versante italiano sarà alla quota di circa 1.300 metri sul livello del mare, quello sul versante francese alla quota di circa 1.230 metri. La pendenza del profilo longitudinale non sarà superiore in alcun tratto allo 0,7 per cento.

La larghezza tra i piedritti a livello della carreggiata sarà di almeno metri 10,00 e l'altezza utile sarà di almeno metri 4,50.

Le anzidette caratteristiche non potranno essere modificate se non con l'accordo tra le due Parti contraenti, sentito il parere della Commissione prevista al successivo articolo 5.

2. A ciascuna estremità del traforo sarà costruito, con materiali di risulta dell'opera, un piazzale esterno destinato con priorità agli impianti tecnici di esercizio, alle attrezzature di pronto intervento in caso di incidente o di incendio, come pure alle superfici ed alle installazioni necessarie all'espletamento di quei controlli e formalità di frontiera che, secondo le intese intervenute fra le Amministrazioni competenti dei due Stati, debbono essere compiuti in prossimità della frontiera stessa.

Se tali superfici costruite con i materiali di risulta dell'opera non saranno sufficienti per il normale espletamento dei suddetti controlli e formalità, i due Governi si concerteranno per costruire le installazioni complementari necessarie.

3. Ognuno dei due Governi prenderà i provvedimenti atti ad assicurare i controlli di frontiera diversi da quelli previsti al precedente paragrafo 2.

Articolo 3

Concessione dell'opera

1. I Governi italiano e francese affideranno, rispettivamente ad una società concessionaria italiana e ad una società concessionaria francese, scelte di comune accordo, la costruzione e l'esercizio del traforo, comprese le opere e gli impianti annessi, a spese, rischio e pericolo delle società stesse.

2. Gli atti di concessione prevederanno che alla costruzione, all'esercizio ed alla manutenzione dell'opera si provveda in comune e che le spese, tasse ed imposte comprese, dei lavori di costruzione — decise di comune accordo — e le spese, tasse ed imposte comprese, delle sistemazioni previste al paragrafo 2 del precedente articolo 2, siano divise per metà tra le due concessionarie, così come le entrate dovute alla concessione e le spese, tasse ed imposte comprese, per l'esercizio e la manutenzione delle opere.

Questa ripartizione per metà si applicherà anche alle spese sostenute per il risarcimento di danni causati a terzi.

3. I lavori di costruzione della galleria, che saranno eseguiti dalla concessionaria di uno dei due Stati sul territorio dell'altro Stato continueranno ad essere sottoposti alla legislazione dello Stato di appartenenza della concessionaria stessa.

4. Gli atti di concessione prescriveranno:

— nel corso della costruzione, la comunicazione annuale alla Commissione prevista al successivo articolo 5, da parte del comitato comune previsto all'articolo 9, dello stato delle spese effettuate e delle previsioni di spesa fino al completamento della costruzione;

— durante l'esercizio, la comunicazione annuale alla Commissione predetta, da parte dello organo comune previsto all'articolo 13, dello stato delle entrate e delle spese dell'anno trascorso e delle previsioni delle entrate e delle spese per l'anno seguente.

5. Se sarà possibile in futuro costituire una sola società di diritto europeo, le Parti contraenti si concerteranno al fine di prendere ogni misura utile e favorire la costituzione di una tale società, che sarà concessionaria dei due Governi.

6. Nel caso in cui — prima della fine delle concessioni — le Parti contraenti decidessero di costruire e di aprire all'esercizio un secondo traforo lungo il medesimo collegamento, verranno accordate nuove concessioni per l'insieme dei due trafori e le concessionarie del primo traforo godranno di un diritto di priorità per tali nuove concessioni.

Articolo 4

Approvazione del progetto

I progetti esecutivi ed i relativi piani tecnici del traforo saranno preparati a cura delle concessionarie. Essi saranno sottoposti, con tutta la idonea documentazione giustificativa, all'esame della Commissione prevista al successivo articolo 5 e non potranno entrare in fase di esecuzione se non dopo il parere della Commissione stessa e l'approvazione dei due Governi. A detti documenti sarà allegato il relativo preventivo di spesa.

Ogni variante sostanziale a detti progetti esecutivi e piani tecnici sarà sottoposta alla medesima procedura d'approvazione.

L'autorizzazione per l'entrata in servizio del traforo sarà accordata congiuntamente dai due Governi, previo parere favorevole della anzidetta Commissione.

Articolo 5

Commissione intergovernativa

Sarà istituita una commissione intergovernativa del traforo autostradale del Fréjus, in seguito denominata la « Commissione ».

Ciascuna Parte contraente sarà rappresentata nella Commissione da una delegazione composta da un numero di componenti non superiore ad otto. Ciascuna delegazione potrà farsi assistere da esperti.

La Commissione sarà presieduta, alternativamente, per la durata di un anno, dal capo di ciascuna delegazione.

La Commissione stabilirà il proprio regolamento interno che dovrà essere comunicato ai due Governi.

I pareri e le decisioni della Commissione saranno annotati in appositi verbali che saranno comunicati alle autorità competenti dei due Stati.

Articolo 6

Compiti della Commissione

Oltre alle attribuzioni conferitele negli altri articoli della presente Convenzione, la Commissione:

1) per l'applicazione della presente Convenzione

- potrà formulare tutti i pareri e le raccomandazioni destinati ai due Governi,
- potrà costituire la sede per la conclusione di intese o di accordi tra i due Governi, nel limite dei poteri concessi a ciascuna delegazione.

2) per l'applicazione degli atti di concessione

a) si assicurerà della conformità dei lavori con gli atti di concessione, nonché con i progetti esecutivi ed i piani tecnici approvati, esaminerà gli adattamenti a tali progetti esecutivi e piani tecnici che le saranno proposti dalle concessionarie o con queste concordati, e deciderà in merito se essi non comportino impegni finanziari per i Governi;

b) vigilerà durante l'esercizio sull'osservanza delle disposizioni degli atti di concessione;

c) prenderà ogni decisione in applicazione dei poteri che le saranno delegati di comune accordo dai due Governi, così come, se del caso, ogni provvedimento atto a facilitare la costruzione e l'esercizio del traforo;

d) prenderà, in caso d'urgenza, ogni decisione resa necessaria da esigenze di sicurezza, con obbligo di renderne conto ai Governi; in caso di estrema urgenza il Presidente potrà agire in nome della Commissione.

La Commissione potrà fare appello alla collaborazione delle amministrazioni di ciascun Governo incaricate del controllo della concessione.

Articolo 7

Atti di concessione

1. I Governi si concerteranno affinché gli atti di concessione siano e, se vengono modificati, permangono concordati tra loro, fatte comunque salve le norme particolari imposte dalle legislazioni nazionali.

2. Gli atti di concessione definiranno le condizioni di costruzione e d'esercizio del traforo. Le modalità di esercizio, ivi compresa la regolamentazione della circolazione stradale, saranno precisate in regolamenti unici per l'insieme del traforo, il cui progetto sarà redatto dalle società concessionarie e sottoposto all'approvazione della Commissione. Il regolamento relativo alla circolazione sarà messo in vigore dalle autorità competenti di ciascuno Stato conformemente alla legislazione nazionale.

3. Ciascun atto di concessione stabilirà che le condizioni di applicazione delle disposizioni previste all'articolo 2, paragrafo 2, saranno fissate mediante accordi fra le amministrazioni interessate e le concessionarie.

4. Gli atti di concessione entreranno in vigore alla data fissata di comune accordo dai due Governi. Così sarà pure per le modifiche di detti documenti, ad eccezione di quelle che saranno imposte da cambiamenti di una legislazione nazionale.

Articolo 8

Durata e termine della concessione

Le due concessioni avranno termine il 31 dicembre del settantesimo anno successivo a quello dell'apertura all'esercizio del traforo.

Quando le due concessioni avranno termine, sia alla data sopra stabilita sia precedentemente per altra causa, il traforo diverrà proprietà comune degli Stati italiano e francese e sarà gestito in comune, a parità di diritti e di oneri.

Le modalità dell'esercizio comune saranno preventivamente oggetto di un accordo tra i Governi.

Articolo 9

Comitato comune per la costruzione

Le concessionarie costituiranno un comitato comune paritetico formato da rappresentanti designati dai rispettivi consigli di amministrazione ed aventi mandato di rappresentare le loro società.

In particolare al comitato comune sarà conferito dalle concessionarie il mandato di:

- redigere l'elenco delle imprese da consultare,
- esaminare le offerte e decidere l'affidamento dei lotti,
- coordinare l'insieme dei lavori di costruzione e vigilare sulla loro buona esecuzione,
- assicurare la buona gestione degli appalti e pronunciarsi su tutti gli impegni che conducono ad una modifica del loro importo,
- verificare le spese decise di comune accordo e ripartirle per metà fra le concessionarie,
- rappresentare le concessionarie presso la Commissione, per tutto ciò che concerne la costruzione del traforo.

Tale comitato comune non verrà disciolto se non dopo la definizione di tutti gli atti connessi con la costruzione dell'opera.

Il funzionamento ed i poteri del comitato comune saranno precisati in un accordo che dovrà intervenire tra le concessionarie ed essere comunicato alla Commissione, che ne verificherà la conformità con le disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 10

Strade di accesso

Ciascuna Parte contraente si impegna ad assicurare in tempo utile la costruzione dei raccordi stradali colleganti il piazzale d'imbocco al traforo con la rete stradale nazionale in modo che la circolazione possa, sin dal momento dell'apertura all'esercizio del traforo, svolgersi in buone condizioni.

Le Parti contraenti si impegnano inoltre a sistemare in tempo utile i collegamenti stradali tra il traforo e le vallate del Po e del Rodano, in modo che essi soddisfino alle esigenze della circolazione proveniente dal traforo o ad esso diretta.

Articolo 11

Rinvenimenti

Le acque, i minerali utili, i fossili ed i reperti paleontologici rinvenuti nel corso della costruzione dell'opera saranno attribuiti secondo la legislazione dello Stato sul cui territorio sarà stata fatta la scoperta, chiunque ne sia stato lo scopritore.

Articolo 12

Pedaggi

Le società concessionarie riscuoteranno, dagli utenti del traforo, pedaggi le cui tariffe massime saranno fissate di comune accordo dai Governi su parere della Commissione e le cui tariffe di applicazione saranno approvate dalla Commissione stessa.

Le tariffe massime e le tariffe di applicazione terranno conto degli oneri delle concessionarie.

Articolo 13

Organo comune di esercizio

Le concessionarie creeranno un organo comune al quale conferiranno mandato di esercire per loro conto le opere e le installazioni concesse. Tale mandato riguarderà tutto quanto concerne l'esercizio, la manutenzione e la conservazione dell'opera, ad esclusione dei nuovi lavori, del rinnovo delle attrezzature pesanti, delle spese per la manutenzione straordinaria e delle tariffe di pedaggio. Le concessionarie avranno inoltre la facoltà di delegare all'organo comune poteri speciali per definire questioni non comprese nel mandato.

Il contenuto e le modalità del mandato saranno stabilite mediante accordo fra le concessionarie, che rimarranno responsabili in solido nei confronti di ciascuna Parte contraente e dei terzi degli obblighi derivanti dalle loro concessioni per l'esercizio in comune del traforo. Entro i limiti del suo mandato e dei poteri che gli saranno delegati, l'organo comune avrà titolo per rappresentare le concessionarie presso la Commissione. Il testo del mandato sarà sottoposto all'approvazione dei Governi, previo parere della Commissione.

L'organo comune potrà essere una società con sede sociale o in Italia o in Francia, il cui capitale verrà sottoscritto per metà dalle due concessionarie e resterà ripartito per metà fra loro ed il cui consiglio di amministrazione sarà formato da un numero eguale di rappresentanti di ciascuna concessionaria. Fatta salva l'applicazione delle disposizioni derivanti dal Trattato di Roma istituyente la Comunità Economica Europea, le modifiche alla legislazione sulle società, che intervenissero dopo la costituzione della società nello Stato ove essa ha sede, non saranno applicabili se non con l'accordo dei Governi.

Questo organo comune potrà prendere forma di società di diritto europeo se nel corso delle concessioni si rilevasse possibile creare una tale società.

Il Presidente dell'organo comune sarà alternativamente italiano e francese, per periodi non superiori a due anni.

I testi costitutivi dell'organo comune, precisanti in particolare le proprie norme statutarie e le modalità del proprio funzionamento, saranno comunicati alla Commissione che ne verificherà la conformità con le disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 14

Frontiera

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

Ciascun Governo manterrà a suo carico le spese per l'espletamento del servizio di dogana, di polizia e di sanità che gli competono.

Le modalità del controllo alla frontiera saranno oggetto, per quanto occorra, di intese tra i due Governi nel quadro delle convenzioni in materia.

I funzionari italiani e francesi incaricati del controllo alla frontiera potranno circolare liberamente, per necessità di servizio, nell'insieme delle due concessioni.

Il personale impiegato nei lavori di costruzione e nell'esercizio del traforo potrà circolare liberamente nelle due concessioni pur restando sottoposto alle misure di polizia e di dogana che fossero eventualmente necessarie.

Articolo 15

Controllo del traffico

Gli agenti del controllo del traffico di ciascuno Stato potranno circolare liberamente, per necessità di servizio, nell'insieme delle due concessioni.

Il controllo del traffico nel traforo potrà essere espletato con pattuglie miste, composte da agenti di ciascuno degli Stati.

La constatazione e la repressione delle infrazioni saranno assicurate nelle condizioni a secondo le modalità previste dalla legislazione dello Stato sul territorio del quale sono state commesse.

Articolo 16

Protezione degli agenti dello Stato

Le Autorità di ciascuno Stato accorderanno agli agenti dell'altro Stato, per l'esercizio delle loro funzioni nelle condizioni previste dalla presente Convenzione, la stessa protezione ed assistenza accordate ai propri agenti.

In caso di infrazione commessa contro gli agenti di uno degli Stati, durante l'esercizio delle loro funzioni sul territorio dell'altro Stato nelle condizioni previste nella presente Convenzione, si applicheranno le disposizioni penali che reprimono un simile fatto commesso contro gli agenti di questo ultimo Stato, incaricati di un servizio corrispondente.

Articolo 17

Regime fiscale, doganale e monetario

Le questioni fiscali e doganali derivanti dalla costruzione e dall'esercizio del traforo sono regolate dall'allegato Protocollo che ne fa parte integrante della presente Convenzione.

I Governi non porranno ostacolo e non preleveranno alcuna tassa né imposta, in occasione del trasferimento di fondi e dei regolamenti finanziari fra i territori delle due Parti contraenti risultanti dall'applicazione della presente Convenzione.

Articolo 18

Aggiudicazione degli appalti

Gli atti di concessione imporranno alle società concessionarie di ricorrere alla concorrenza tra imprese dei Paesi della Comunità Economica Europea per l'esecuzione dei loro lavori e forniture.

Per l'aggiudicazione degli appalti riguardanti il traforo, ogni Parte contraente imporrà alla propria società concessionaria di osservare le norme che essa emanerà in applicazione della direttiva del Consiglio delle Comunità Europee, in data 26 luglio 1971, che coordina le procedure per l'aggiudicazione degli appalti dei lavori pubblici e di sottoporre al parere della Commissione prevista dal precedente articolo 5 le liste delle imprese da consultare.

Una stessa gara d'appalto potrà riguardare lavori, opere e installazioni situati nei due Stati, ma saranno sempre stipulati contratti di appalto distinti per ciascuna società concessionaria.

Articolo 19

Misure di carattere generale

Le questioni di qualsiasi natura derivanti dalla costruzione e dall'esercizio del traforo, ivi comprese le misure necessarie per la sicurezza della circolazione e per la prevenzione degli incidenti e degli incendi, saranno oggetto di accordi particolari fra i Governi nella misura in cui non sono regolate dalla presente Convenzione, ivi compreso il Protocollo allegato.

I Governi si concerteranno sull'applicazione di tutti i provvedimenti di ordine generale presi da uno degli Stati che modifichino profondamente la situazione di una delle società concessionarie o dell'organo comune previsto all'articolo 13, come pure nel caso in cui uno di loro intendesse avvalersi delle clausole di decadenza o di riscatto previste negli atti di concessione ovvero intendesse autorizzare un cambiamento di concessionaria.

Articolo 20

Controversie fra le società concessionarie

Gli atti di concessione imporranno alle concessionarie l'obbligo di sottoporre, in ultima istanza, le loro controversie ad un arbitro designato di comune accordo dai Governi. L'*exequatur* della sentenza resa dall'arbitro sarà emesso dall'organo giudiziario competente di ciascuno Stato.

Articolo 21

Controversie relative alla Convenzione

Nel caso in cui insorgesse fra le Parti contraenti una controversia relativa all'interpretazione o alla applicazione della presente Convenzione che non possa essere composta entro i tre mesi successivi da che ne sia stata presa cognizione da parte della Commissione, essa sarà sottoposta ad un tribunale arbitrale a richiesta di uno dei due Governi.

Il tribunale arbitrale sarà composto in ogni caso nel modo seguente: ciascuna delle parti in controversia nominerà un arbitro. Tali arbitri designeranno di comune accordo un terzo arbitro appartenente ad uno Stato terzo; questo terzo arbitro presiederà il tribunale arbitrale. Se gli arbitri non saranno stati designati nel termine di tre mesi da quando uno degli Stati contraenti abbia fatto conoscere la sua intenzione di adire il tribunale arbitrale, ciascuna Parte potrà, in assenza di ogni altro accordo, chiedere al Presidente della Corte internazionale di giustizia di procedere alle nomine necessarie. Nel caso in cui

il Presidente di detta Corte abbia la nazionalità di uno dei Paesi in controversia o sia impedito per qualsiasi altro motivo, le nomine che a lui incombono saranno fatte dal Vice presidente o dal Giudice più anziano che non abbia la nazionalità di alcuna delle Parti in controversia.

Il tribunale arbitrale deciderà a maggioranza dei voti. Le decisioni del tribunale impegneranno le Parti. Esse sosterranno le spese dell'arbitro da loro designato e si divideranno le altre in parti uguali. Sugli altri punti, il tribunale arbitrale regolerà esso stesso la sua procedura.

Articolo 22

Entrata in vigore

La presente Convenzione entrerà in vigore il giorno dello scambio degli strumenti di ratifica.

In fede di che, i Plenipotenziari hanno firmato la presente Convenzione e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Parigi il 23 febbraio 1972, in due esemplari, ciascuno in lingua italiana e francese, i due testi facendo egualmente fede.

Per la Repubblica italiana

F. MALFATTI

Per il Presidente della Repubblica francese

MAURICE SCHUMANN

PROTOCOLLO RELATIVO ALLE QUESTIONI FISCALI E DOGANALI

All'atto della firma della Convenzione fra la Repubblica italiana e la Repubblica francese relativa al traforo autostradale del Fréjus, in data odierna,

i Plenipotenziari sottoscritti hanno convenuto quanto segue:

I. — IMPOSTE E TASSE

Articolo 1

Ciascuno Stato applicherà la propria legislazione e la propria regolamentazione fiscale alla costruzione, alla manutenzione ed alla gestione della parte del traforo che esso affida in concessione ai sensi dell'articolo 3 della Convenzione.

A tale scopo, si considera che ciascuna società concessionaria costruisca e gestisca da sola e per proprio conto la parte dell'opera corrispondente alla sua concessione, ferme restando le disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 3, della Convenzione.

Articolo 2

Per la liquidazione delle imposte sulla cifra d'affari, la base imponibile in ciascuno Stato è costituita dalla totalità delle entrate afferenti alle operazioni effettuate nell'ambito della concessione accordata da detto Stato.

Tuttavia, qualora le entrate relative alle operazioni effettuate in ciascuno dei due Stati, specie per quanto concerne i pedaggi, non possano essere distinte, la base imponibile in ciascuno Stato è rappresentata dalla metà delle entrate totali qualunque sia il luogo della loro percezione.

Durante il periodo della gestione, l'energia elettrica consumata sarà assoggettata alle imposte sulla cifra d'affari per metà in ciascuno Stato.

Articolo 3

Nella misura in cui la legislazione e la regolamentazione fiscali lo esigano, ciascuna società concessionaria dovrà far accreditare presso l'Amministrazione incaricata dell'esazione di imposte e tasse, un rappresentante domiciliato nello Stato in cui sono dovute tali imposte e tasse, il quale si impegnerà a compiere le formalità cui sono tenuti i contribuenti e a pagare le imposte e tasse dovute.

Articolo 4

Per l'applicazione delle imposte sugli utili derivanti dalla gestione del traforo, la base imponibile per ciascuna società concessionaria sarà calcolata dall'Amministrazione fiscale competente dello Stato in cui la società stessa ha il proprio domicilio, secondo la legislazione interna di detto Stato e tenendo conto che:

a) le entrate provenienti dalla gestione del traforo sono ripartite per metà tra le due società concessionarie;

b) anche le spese necessarie alla costruzione, gestione, manutenzione e conservazione del traforo sono ripartite per metà tra le due società concessionarie.

Articolo 5

In deroga alle disposizioni della Convenzione fiscale italo-francese per evitare la doppia imposizione e per regolare alcune questioni in materia di imposte dirette sui redditi e sul patrimonio, conclusa a Parigi il 29 ottobre 1958 e modificata con l'Accordo complementare del 6 dicembre 1965, gli stipendi e gli emolumenti delle persone incaricate della costruzione e della gestione del traforo non sono imponibili che nello Stato in cui gli interessati hanno il proprio domicilio fiscale.

Articolo 6

Per l'applicazione delle disposizioni della Convenzione del 29 ottobre 1958 citata al precedente articolo 5, gli onorari, le indennità e le altre remunerazioni pagati per conto comune ai membri del comitato comune istituito ai sensi dell'articolo 9 della Convenzione e dell'organo comune di esercizio previsto all'articolo 13 della medesima Convenzione, per le funzioni svolte a tale titolo, sono considerati come versati dalla società concessionaria di cui detti membri sono rappresentanti o mandatari.

Articolo 7

Le competenti Amministrazioni fiscali dei due Stati concorderanno le modalità di esercizio dei rispettivi diritti di richiesta di notizie e di verifica per quanto concerne la contabilità di esercizio dell'opera, tenuta presso la sede dell'organo comune di esercizio.

II. — DOGANE

Articolo 8

Per la costruzione, la manutenzione, la conservazione e la gestione dell'opera ciascuno Stato:

- a) non riscuoterà alcun dazio di dogana né tassa di effetto equivalente d'importazione o di esportazione sui materiali da costruzione, le materie prime ed il materiale destinato ad esservi incorporato, purché originari e provenienti dall'altro Stato o in libera pratica nel territorio dello Stato stesso;
- b) consentirà, alle medesime condizioni, l'introduzione di materiali da costruzione, materie prime e materiale tecnico senza alcun divieto o restrizione economica di importazione.

Articolo 9

Le Autorità competenti si concerteranno per concedere ai materiali importati temporaneamente in sospensione da dazio e dagli altri diritti applicabili alla importazione e destinati all'esecuzione di lavori nell'ambito dell'opera, tutte le facilitazioni compatibili con la loro legislazione e la loro regolamentazione.

III. — DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 10

I problemi che potranno sorgere dall'applicazione del presente Protocollo saranno risolti di comune accordo tra le Amministrazioni fiscali e doganali competenti.

Articolo 11

Il presente Protocollo è parte integrante della Convenzione in pari data.

Fatto a Parigi il 23 febbraio 1972 in due esemplari, ciascuno in lingua italiana e francese, i due testi facendo egualmente fede.

Per la Repubblica italiana

F. MALFATTI

Per il Presidente della Repubblica francese

MAURICE SCHUMANN