



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori MENARDI, MARTINAT e FLUTTERO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 APRILE 2008

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di una gestione unificata del tunnel di Tenda e alla costruzione di un nuovo tunnel, fatto a Parigi il 12 marzo 2007

ONOREVOLI SENATORI. - Dalla sua costruzione alla fine dell'Ottocento, la galleria stradale di valico del Col di Tenda che collega direttamente la valle Vermenagna in Piemonte a quella della Roya in Provenza - Alpi - Costa Azzurra ha rappresentato uno dei principali valichi attraverso la barriera naturale delle Alpi del Sud.

Nel Novecento tale collegamento ha permesso lo sviluppo di scambi commerciali e turistici sia di livello regionale che nazionale tra Italia e Francia.

Il notevole incremento verificatosi negli ultimi due decenni nell'interscambio commerciale ha altresì determinato il raggiungimento di volumi di traffico automobilistico non compatibili con le caratteristiche tecniche e costruttive del tunnel, rendendo di conseguenza elevato il rischio dovuto a incidenti in fase di attraversamento.

Il mantenimento efficiente di un collegamento stradale permanente nelle Alpi del Sud tramite il tunnel del Col di Tenda è da considerare fondamentale alla luce dei consolidati rapporti commerciali tra la provincia di Cuneo e la Francia (1,8 miliardi di euro tra *import* ed *export* nel 2005) e rende necessaria l'esecuzione di nuove opere consistenti nella costruzione di una nuova canna nonché nell'ammodernamento e allargamento del tunnel esistente.

L'insieme di tali interventi ha una durata stimata in sette, otto anni e la relativa realizzazione è subordinata alla sottoscrizione dell'Accordo binazionale oggetto della presente relazione, che specifica le condizioni e le modalità di costruzione del nuovo tunnel.

Considerata l'inadeguatezza del tunnel al volume del traffico, i lavori richiesti andranno avviati quanto prima, anche alla luce del prevedibile sviluppo dei trasporti

in un'area di ottimo sviluppo socio-economico e del tempo che verrà ad intercorrere prima del loro effettivo completamento. È per questo che la costruzione di una nuova galleria (seconda canna) ed il successivo ammodernamento ed allargamento della sagoma del tunnel esistente si impongono con estrema urgenza.

Altrettanto prioritaria e quindi urgente appare nell'ottica dell'Accordo la tutela della sicurezza e ciò anche alla luce dei noti incidenti verificatisi all'interno dei trafori del Monte Bianco e del Frejus nel recente passato, nonché nel rispetto della direttiva europea 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.

È importante ricordare che il decorso parlamentare dell'Accordo ha avuto da parte francese una procedura di straordinaria celerità, tanto da essere ratificato già lo scorso 11 ottobre 2007 ai sensi della legge 2007-1485 del 18 ottobre 2007.

La ratifica francese è stata formalizzata con comunicazione ufficiale alla Repubblica italiana il 10 gennaio 2008. L'Accordo attende pertanto solo la corrispondente procedura italiana per poter entrare in vigore.

Si ricorda a tal fine che nella scorsa legislatura il Senato ha approvato il provvedimento in Aula in prima lettura nella seduta del 27 febbraio 2007.

Alla luce di tali considerazioni si auspica pertanto da parte del Parlamento italiano una rapida approvazione del presente disegno di legge, in applicazione dell'articolo 81, comma 1, del Regolamento del Senato.

L'Accordo prevede, inoltre, in linea con quanto previsto dalla normativa europea di riferimento (direttiva 2004/54/CE del Parla-

mento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004), di introdurre la gestione unificata del tunnel di Tenda, in alternativa all'attuale gestione, caratterizzata dalla presenza di due enti gestori stradali, quali l'Ente nazionale per le strade (ANAS) Piemonte e la *Direction départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes* (DDE 06), che svolgono attività di manutenzione e gestione sulla sezione del tunnel che ricade sul territorio di rispettiva competenza.

L'Accordo ha l'obiettivo di garantire il mantenimento del collegamento stradale permanente tra Italia e Francia tramite il tunnel del Col di Tenda in condizioni di efficienza e sicurezza in linea con le normative nazionali ed europee, ed è stato sviluppato dal gruppo di lavoro giuridico insediato nell'ambito della Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud, la quale ha sottolineato, più volte, che «la sicurezza del tunnel stradale del Tenda rappresenta una priorità assoluta».

Nelle more della redazione del testo del presente Accordo, i Ministri per le infrastrutture di Italia e Francia hanno sottoscritto, in data 24 novembre 2006 a Lucca, un Accordo preliminare, volto a migliorare le condizioni di circolazione all'interno del tunnel mediante l'attuazione di disposizioni comuni di gestione in attesa della gestione unificata, nonché a garantire la qualità della progettazione del nuovo tunnel. In tale data è stata dichiarata la volontà di voler pervenire ad un accordo generale che, una volta ratificato, subentrerà all'Accordo preliminare.

Questi elementi di inquadramento sono contenuti nel preambolo dell'Accordo tra Governi, seguito dall'articolato composto da trentaquattro articoli suddivisi in cinque titoli, nei quali sono esplicitati i principi e le condizioni dell'introduzione di una gestione unificata del tunnel in servizio, nonché della costruzione di un nuovo tunnel.

L'articolo 1 ribadisce l'oggetto dell'Accordo.

L'articolo 2 precisa la terminologia usata nell'Accordo.

L'articolo 3 ridefinisce il ruolo amministrativo e tecnico dell'esistente Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud (CIG) definendola come autorità amministrativa comune del tunnel.

Con riferimento alla gestione unificata del tunnel, l'articolo integra le competenze della CIG con compiti di approvazione dei documenti contenenti le regole da applicare in materia di esercizio, manutenzione, sicurezza, condizioni di circolazione, soccorsi, ispezioni nonché di vigilanza sul rispetto del regime regolatorio previsto.

Le competenze della CIG sono inoltre estese ad attività di natura amministrativa e tecnica in ordine al processo di costruzione del nuovo tunnel e, in particolare, alla convalida dei documenti e degli atti necessari alla realizzazione.

L'articolo, inoltre, attribuisce alla CIG compiti in materia di valutazione ed approvazione dei costi di gestione dell'opera nonché di convalida dei costi di costruzione.

Infine, l'articolo prevede che la CIG svolga un ruolo consultivo a favore dei due Governi, formulando proposte sulle materie di competenza ovvero raccomandazioni sulle materie non espressamente attribuite.

L'articolo 4 amplia il ruolo consultivo del comitato di sicurezza integrando le attuali competenze con il rilascio di pareri sui documenti comuni di esercizio, manutenzione e sicurezza del tunnel in servizio nonché sui documenti necessari alla realizzazione del nuovo tunnel che hanno un'incidenza sulla sicurezza.

L'articolo 5 istituisce una commissione tecnica con compiti di supporto alla CIG in materia di monitoraggio amministrativo, tecnico e finanziario e ne indica la composizione minima, i cui oneri saranno coperti con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

L'articolo 6 reca disposizioni relative all'esercizio, alla manutenzione e alla sicu-

rezza del tunnel in servizio; la gestione dell'intero tunnel è affidata all'Italia, che provvede a tale incombenza mediante la designazione del gestore unico, mentre restano affidate alle due Autorità nazionali la gestione delle vie di accesso al tunnel medesimo.

L'articolo 7 prevede, tra l'altro, che il gestore unico predisponga il manuale di gestione del tunnel in servizio, tenendone costantemente aggiornata la documentazione di sicurezza.

L'articolo 8 regola l'accordo finanziario per la gestione del tunnel in servizio in base alla formulazione riportata in dettaglio nella relazione tecnica del presente disegno di legge.

L'articolo 9 ha per oggetto gli aspetti di sicurezza nel tunnel in servizio per la risoluzione dei quali è previsto che il gestore unico del tunnel rediga un apposito regolamento di circolazione.

L'articolo 10 individua i soggetti di polizia abilitati all'espletamento dei compiti di controllo della circolazione stradale e all'emissione dei provvedimenti di sanzione amministrativa, regolandone gli ambiti di intervento.

L'articolo 11 disciplina la redazione del piano di soccorso binazionale che costituisce un documento fondamentale alla fine del coordinamento degli interventi delle squadre di soccorso in caso di incidente. La sua redazione è affidata alle prefetture territorialmente competenti.

L'articolo 12 consente alle parti di prendere decisioni unilaterali circa il tunnel in caso di circostanze eccezionali, ivi compresa la limitazione o chiusura del tunnel al traffico.

L'articolo 13 reca disposizioni relative alla costruzione del nuovo tunnel e definisce i confini fisici dell'intervento ai fini dell'identificazione delle opere che ricadono all'interno dell'applicazione dell'Accordo.

L'articolo 14 affida la committenza della costruzione del nuovo tunnel alla Parte italiana che procede alla realizzazione dell'in-

tervento, anche con la designazione del committente delegato, applicando la normativa italiana.

L'articolo 15 mantiene la responsabilità di ogni singolo Governo in materia di procedure ambientali ed espropriative.

L'articolo 16 prevede che i lavori di costruzione si svolgano in due fasi: nella prima, si procede alla costruzione della nuova canna e delle vie di collegamento tra le canne; nella seconda, si procede all'ammodernamento e all'allargamento della sagoma del tunnel esistente.

In base all'articolo 17, il «Progetto Definitivo e *Avant-Projet Sommaire*» viene assunto come documento di riferimento tecnico-finanziario per la realizzazione dell'intervento.

L'articolo 18 stabilisce che il tunnel è costruito in conformità alla vigente normativa europea salvo casi non previsti per i quali si fa riferimento alla normativa italiana. L'articolo demanda, inoltre, alla CIG di precisare il regime ed i termini di garanzia ai quali deve essere sottoposta l'opera.

L'articolo 19 prevede che lo svolgimento della gara o delle gare d'appalto per la realizzazione dell'intervento si svolga sulla base della normativa comunitaria e della normativa italiana di riferimento. Ai sensi dell'articolo, in sede di consultazione delle imprese, il committente delegato ha il compito di chiedere l'approvazione della CIG circa i documenti di gara nonché di informarla circa l'esito della stessa.

L'articolo 20 pone in capo al committente delegato l'onere di garantire l'esecuzione dell'intervento e di provvedere al collaudo dell'opera tenendo informata la CIG sullo stato di avanzamento dei lavori.

L'articolo 21 mantiene la responsabilità delle due parti per la messa a disposizione dei terreni necessari all'intervento.

Gli articoli 22 e 23 regolano l'accordo finanziario per la costruzione del nuovo tunnel in base alla formulazione riportata in dettaglio nella relazione tecnica del presente disegno di legge. Tali articoli dettagliano in par-

ticolare le condizioni di determinazione, modifica e convalida del costo di riferimento, nonché di pagamento delle spese.

L'articolo 24 stabilisce le condizioni di presa in consegna delle opere a conclusione delle fasi di lavoro.

L'articolo 25 pone in capo alla CIG, in quanto autorità amministrativa, la decisione di aprire progressivamente al traffico il tunnel a conclusione delle fasi di lavoro. Esso precisa i documenti relativi all'esercizio, alla manutenzione, alla sicurezza e ai soccorsi che devono essere approvati dalla stessa Commissione prima dell'apertura al traffico veicolare.

L'articolo 26 presenta il riepilogo dei compiti del committente delegato per la costruzione del nuovo tunnel.

L'articolo 27 contiene alcune disposizioni generali applicabili al tunnel, nonché le condizioni di applicazione dell'Accordo. L'articolo stabilisce l'esenzione dall'obbligo di permesso di soggiorno e/o di lavoro per i cittadini dell'Unione europea ed extra-comunitari che intervengono nella realizzazione e nella gestione del tunnel.

L'articolo 28 reca disposizioni in materia fiscale e doganale. In particolare, conferma l'applicazione delle procedure nazionali in materia, stabilisce che le attività del gestore sono regolate dalla normativa italiana, salvo indicazioni contrarie riportate nell'Accordo e demanda ad ulteriori accordi le questioni non regolate.

L'articolo 29 stabilisce che le condizioni di lavoro ed impiego del personale che interviene sul tunnel sono quelle italiane e mantiene l'applicazione del diritto nazionale per i danni provocati ad utenti e terzi.

Gli articoli 30 e 33 sono relativi al regolamento delle controversie nate dall'Accordo e alle eventuali modifiche del testo.

L'articolo 31 mantiene il carattere nazionale della proprietà delle acque e dei minerali rinvenuti durante la realizzazione del nuovo tunnel.

L'articolo 32 stabilisce la frontiera all'interno del tunnel alla verticale della frontiera all'aperto.

L'articolo 34 prevede le misure da prendere per l'attuazione dell'Accordo e la sua entrata in vigore e ne definisce la durata.

Sul piano nazionale, le Amministrazioni centrali interessate dall'attuazione dell'Accordo sono i Ministeri delle infrastrutture, dei trasporti, dell'economia e delle finanze, dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del lavoro e della previdenza sociale. A livello locale o decentrato, sono interessate dall'applicazione dell'Accordo le Amministrazioni della regione Piemonte, della provincia di Cuneo, della prefettura di Cuneo (Ministero dell'interno), del comando provinciale dei vigili del fuoco (Ministero dell'interno) e della protezione civile (Presidenza del Consiglio dei ministri).

La società ANAS Spa è incaricata della realizzazione dell'opera e della sua gestione unificata.

Per quanto riguarda le amministrazioni francesi, l'Accordo richiede l'attuazione di misure da parte dei Ministeri dei trasporti, dell'economia e delle finanze, dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché del Consiglio generale delle Alpi marittime.

La realizzazione dell'Accordo comporta oneri finanziari a carico di entrambi i Paesi.

I costi previsti attengono sia alla fase di realizzazione del tunnel che alla sua gestione, e precisamente:

1) costi di realizzazione, da considerarsi «*una tantum*» in quanto relativi al costo della costruzione della nuova canna, nonché ammodernamento e allargamento della canna esistente;

2) costi di manutenzione e gestione, da considerarsi per tutto il periodo di vita utile del tunnel.

Per quanto attiene alla prima tipologia di costi, la CIG, nella riunione del 25 settembre 2006, sulla base delle risultanze del «Pro-

getto Definitivo e *Avant-Projet Sommaire*» ha approvato la stima del costo di riferimento dell'opera, che risulta determinata in circa 141,200 milioni di euro (valore 2002), oltre ad oneri IVA.

L'Accordo prevede che tale costo possa subire modifiche durante l'*iter* di realizzazione dell'opera.

Per quanto attiene al costo di costruzione, l'Accordo prevede la seguente ripartizione:

58,35 per cento a carico della Parte italiana;

41,65 per cento a carico della Parte francese.

Per quanto sopra, per la realizzazione del nuovo tunnel risulta a carico della Parte italiana un importo pari a 82,391 milioni di euro. Di questo importo, 54 milioni di euro risultano disponibili ai sensi della legge finanziaria 2005 (legge 30 dicembre 2004, n. 311, articolo 1, comma 452, e successive modificazioni). Il restante finanziamento, pari a 28,391 milioni di euro, è assicurato dal contratto di programma ANAS 2007, in quanto ricompreso tra gli interventi di cui alla Tabella 1 del predetto contratto.

In sede di CIG è stata concordata l'anticipazione del finanziamento dell'opera da Parte italiana. L'Accordo descrive le modalità di tale anticipazione che permetteranno di ridurre al massimo gli oneri finanziari. L'Italia effettuerà il pagamento dei costi di investimento direttamente al committente delegato ANAS Spa. Il pagamento dei costi di investimento a carico della Parte francese avverrà, da una parte, a rendicontazione delle spese con il saldo delle stesse e, dall'altra, con l'erogazione di una anticipazione per le spese da effettuarsi valutate sulla base di previsioni di spesa approvate dalla CIG.

Per quanto attiene alla seconda categoria di costi, la ripartizione dei costi annuali delle attività di gestione è la seguente:

per il 58,35 per cento a carico della Parte italiana;

per il 41,65 per cento a carico della Parte francese.

La corresponsione da Parte francese della corrispondente quota di oneri di gestione è regolata su base annuale.

Le modalità di erogazione dei pagamenti dei costi di realizzazione e di gestione da Parte francese dovranno essere dettagliate in un apposito accordo tra le Amministrazioni competenti. Lo stesso accordo dovrà definire le modalità di pagamento dell'IVA. Al fine di semplificare gli adempimenti di carattere fiscale, è stata prospettata l'ipotesi di versare l'IVA, dovuta per la realizzazione e la gestione dell'opera, in Italia, indipendentemente dalla porzione di territorio interessata dagli interventi. In tale senso, un'apposita istanza di autorizzazione dovrà essere inoltrata alla Commissione europea, indicando i motivi della richiesta ed illustrando la proposta di deroga.

Nel caso in cui il rimborso da parte francese avvenga al netto dell'IVA, il suddetto Accordo tra le Amministrazioni competenti dovrà prevedere, previa approvazione della deroga da parte della Commissione europea, che la percentuale di IVA destinata alle «risorse proprie» della Comunità europea (attualmente 0,3 per cento circa della base imponibile) sia interamente versata dall'Italia e che la Francia restituisca all'Italia la quota di IVA comunitaria relativa ai costi sostenuti per la realizzazione dell'opera che ricade in territorio francese (0,3 per cento di 58,81 milioni di euro pari a circa 176.500 euro).

Per quanto riguarda le attività presso il tunnel realizzate dai servizi doganali, di polizia, e di protezione sanitaria, l'Accordo non prevede oneri finanziari supplementari a carico delle Amministrazioni.

Per quanto attiene alla costituzione della Commissione tecnica di cui all'articolo 5 dell'Accordo, si ribadisce infine che ai modesti oneri derivanti dalla medesima si farà fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

La materia trattata nell'Accordo è di pertinenza del Ministero delle infrastrutture che, nel corso della redazione, ha acquisito i pareri di tutti i Ministeri competenti.

L'Accordo è in linea con i principi costituzionali della Repubblica italiana e non incide sulle leggi e i regolamenti nazionali vigenti in materia di lavori pubblici ed, in particolare, per quanto riguarda l'esercizio, la manutenzione e la sicurezza all'interno delle gallerie stradali.

L'Accordo, in merito alle competenze delle Amministrazioni centrali delle infrastrutture e degli uffici decentrati del Ministero dell'interno definisce le modalità di coordinamento delle strutture italiana e francese. Inoltre, l'Accordo definisce le competenze delle Amministrazioni centrali dell'economia e delle finanze, dell'ambiente, dell'interno e del lavoro attribuendo alle Amministrazioni dell'interno e del lavoro compiti relativi alla porzione di tunnel sita in territorio francese.

L'Accordo non incide sulla normativa dell'Unione europea nel settore dei lavori pubblici (gallerie stradali) ed, in particolare, sulla già citata direttiva europea 2004/54/CE recepita dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264.

Per quanto riguarda gli accordi bilaterali tra Italia e Francia, l'Accordo recepisce le condizioni di intervento descritte nella Convenzione sulla cooperazione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese nel campo della previsione e della prevenzione dei rischi maggiori

e dell'assistenza reciproca in caso di catastrofi naturali o dovute all'attività dell'uomo, firmata a Parigi il 16 settembre 1992 (legge 4 ottobre 1994, n. 578). Inoltre, l'Accordo prefigura la definizione più precisa delle modalità di intervento che verranno definite nel piano di soccorso binazionale da concordare tra le Parti. A tale riguardo, l'Accordo costituisce un accordo particolare ai sensi dell'articolo 16 dell'Accordo del 16 settembre 1992.

Inoltre, l'Accordo contestualizza la Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa agli uffici a controlli nazionali abbinati ed ai controlli in corso di viaggio, con Protocollo finale, conclusa a Roma l'11 ottobre 1963 (legge 30 giugno 1965, n. 824). In particolare, precisa l'applicazione al tunnel di Tenda degli articoli della suddetta Convenzione che riguardano zona di controllo, norme di legge regolamentari ed amministrative relative ai controlli, condizioni dei controlli, assistenza reciproca, protezione nonché uniformi degli agenti responsabili dei controlli.

Per quanto riguarda le modalità di entrata in vigore dell'Accordo, l'articolo 34 prevede che questo avvenga il primo giorno del secondo mese consecutivo alla notifica dell'adempimento delle procedure costituzionali richieste nei due Paesi firmatari. La durata dell'Accordo, prevista nello stesso articolo, è fissata in trentacinque anni e l'Accordo può essere rinnovato automaticamente per ulteriori periodi di cinque anni, salvo espressa manifestazione contraria di una delle Parti.

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 ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di una gestione unificata del tunnel di Tenda e alla costruzione di un nuovo tunnel, fatto a Parigi il 12 marzo 2007.

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 34 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(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 GOVERNO DELLA REPUBBLICA

FRANCESE

RELATIVO ALL'ATTUAZIONE DI UNA GESTIONE

UNIFICATA DEL TUNNEL DI TENDA E ALLA

COSTRUZIONE DI UN NUOVO TUNNEL

Il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese, di seguito denominati le Parti,

consapevoli dell'interesse comune che il tunnel di Tenda costituisca un collegamento stradale permanente tra i due paesi in condizioni ottimali di sicurezza,

consapevoli che le condizioni di esercizio del tunnel di Tenda ed i requisiti in materia di sicurezza hanno subito una considerevole evoluzione dall'epoca di costruzione del tunnel stesso,

volendo delineare un nuovo quadro giuridico per l'esercizio, la manutenzione e la sicurezza del tunnel in servizio, nonché per la costruzione e successivi esercizio, manutenzione e sicurezza del nuovo tunnel,

considerando che la Commissione intergovernativa per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud, nella riunione del 25 settembre 2006, ha valutato positivamente il "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" del nuovo tunnel di Tenda,

considerando l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo al miglioramento delle condizioni di circolazione nel tunnel di Tenda attraverso l'attuazione di disposizioni comuni di gestione e l'avvio delle procedure per la costruzione di un nuovo tunnel, firmato a Lucca il 24 novembre 2006, di seguito denominato "Accordo di Lucca",

considerando la dichiarazione di intenti italo-francese firmata a Lucca il 24 novembre 2006 con la quale i Governi della Repubblica italiana e della Repubblica francese hanno affermato la volontà di sottoscrivere un accordo volto a regolare gli aspetti relativi all'attuazione di una gestione unificata dell'esercizio e ai lavori di costruzione del nuovo tunnel,

considerando la Convenzione sulla cooperazione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese nel campo della previsione e della prevenzione dei rischi maggiori e dell'assistenza reciproca in caso di catastrofi naturali o dovute all'attività dell'uomo, firmata a Parigi il 16 settembre 1992,

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

tenendo conto dei principi della direttiva europea 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea,

hanno stabilito quanto segue:

TITOLO I

Disposizioni Generali

Articolo 1

Oggetto del presente Accordo

Con il presente Accordo relativo al tunnel di Tenda che collega la strada statale RN 204, dal lato francese e la strada statale SS 20, dal lato italiano, le due Parti stabiliscono le condizioni per l'attuazione della gestione unificata del tunnel e per la costruzione di un nuovo tunnel, e più specificamente:

- i principi e le condizioni per l'esercizio, la manutenzione e la sicurezza del tunnel;
- i principi e le condizioni per la costruzione di un nuovo tunnel, mediante la realizzazione di una nuova canna nelle immediate vicinanze del tunnel esistente ed il rialesaggio del tunnel esistente.

Articolo 2

Definizioni

1. Ai fini del presente Accordo, si assumono le seguenti definizioni comuni relative all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del tunnel in servizio nonché alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del nuovo tunnel:
 - a) "tunnel esistente", l'insieme costituito dal tunnel attuale propriamente detto e da opere, impianti e beni di varia natura necessari all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza della circolazione all'interno dello stesso;
 - b) "nuovo tunnel", l'insieme formato dai due tunnel monodirezionali a corsia unica per senso di marcia, costituiti da una nuova canna costruita nelle immediate vicinanze del tunnel attuale e dal tunnel esistente rialesato, dai loro accessi immediati, nonché dagli impianti, dalle dotazioni e dai beni di diversa natura necessari al loro esercizio, alla loro manutenzione ed alla loro sicurezza ivi compresi i collegamenti tra le canne;
 - c) "tunnel in servizio", l'opera effettivamente aperta al traffico, costituita in un primo tempo dal "tunnel esistente" e, successivamente, dalle varie opere aperte al traffico dopo conclusione delle fasi di lavori definite ai punti 2 e 3 dell'articolo 16 del presente Accordo nonché i loro accessi immediati, impianti, dotazioni e beni di diversa natura necessari al loro esercizio, alla loro manutenzione ed alla loro sicurezza;
 - d) "CIG", la Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti italo-francesi nelle Alpi del Sud, costituita mediante l'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese con scambio di lettere firmate dal Governo della Repubblica francese a Parigi il 3 agosto 1999 e dal Governo della Repubblica italiana a Roma il 21 settembre 1999. I compiti della stessa sono stati integrati dall'Accordo di Lucca. I nuovi compiti della CIG sono definiti all'articolo 3;

- e) "comitato di sicurezza", il comitato di sicurezza italo-francese del tunnel stradale del Tenda istituito dalla CIG il 17 ottobre 2003 le cui competenze sono state integrate dall'Accordo di Lucca. I nuovi compiti del comitato di sicurezza sono definiti all'articolo 4;
- f) "commissione tecnica", la commissione istituita ai sensi dell'articolo 5 del presente Accordo;
- g) "gruppo di lavoro", il gruppo di lavoro italo-francese "nuovo tunnel di Tenda", istituito dalla CIG il 17 ottobre 2003 a Parigi la cui composizione è stata definita dall'Accordo di Lucca;
- h) "autorità amministrativa", l'ente, ai sensi della direttiva 2004/54/CE, congiuntamente designato dalle due Parti, al quale è attribuita la responsabilità di assicurare che vengano rispettati tutti gli aspetti di sicurezza di un tunnel;
- i) "gestore", il soggetto giuridico incaricato dell'esercizio, della manutenzione e della sicurezza del tunnel in servizio, ai sensi della direttiva 2004/54/CE;
- j) "responsabile della sicurezza", il responsabile designato dal gestore che deve essere preventivamente accettato dall'autorità amministrativa e che coordina tutte le misure di prevenzione e di salvaguardia dirette a garantire la sicurezza degli utenti e del personale di esercizio, ai sensi della direttiva 2004/54/CE;
- k) "ente per le ispezioni", l'ente dotato di alto livello di competenza e di procedure di qualità elevata, funzionalmente indipendente dal gestore della galleria e a cui è affidata l'esecuzione di ispezioni, valutazioni e collaudi, ai sensi della direttiva 2004/54/CE;
- l) "esercizio, manutenzione e sicurezza del tunnel", comprende in particolare le seguenti prestazioni:
- gestione del traffico e delle dotazioni,
 - misure specifiche in materia di sicurezza,
 - manutenzione delle dotazioni e delle opere,
- che devono essere descritte nel manuale di gestione previsto all'articolo 6 del presente Accordo;
- m) "documentazione di sicurezza", la documentazione che descrive le misure preventive e di salvaguardia necessarie per garantire la sicurezza degli utenti, la cui composizione è definita nell'allegato II della direttiva 2004/54/CE, per le fasi di progettazione, di messa in servizio e in esercizio;
- n) "manuale di gestione", il manuale contenente le clausole amministrative e tecniche da applicare per l'esercizio, la manutenzione e la sicurezza del tunnel, previsto all'articolo 7 del presente Accordo. Esso precisa, in particolare, la natura e la frequenza dei lavori di manutenzione, le modalità di monitoraggio dello stato dell'opera, nonché la frequenza delle ispezioni;
- o) "zona di controllo", il tunnel in servizio all'interno del quale gli agenti delle due Parti sono autorizzati ad esercitare i compiti previsti all'articolo 10 del presente Accordo;

- p) "infrazione", qualsiasi violazione delle regole di circolazione e di sosta dei veicoli all'interno della zona di controllo;
- q) "verbalizzare", l'atto mediante il quale un agente autorizzato contesta la commissione di un'infrazione;
- r) "intercettare", l'atto mediante il quale un agente autorizzato intima ad una persona che ha commesso un'infrazione di fermarsi per elevare un verbale.
2. Ai fini del presente Accordo, si assumono inoltre le seguenti definizioni riferite alla costruzione del nuovo tunnel:
- a) "l'intervento", l'insieme costituito dal nuovo tunnel, dai suoi piazzali e dalle vie d'accesso;
- b) "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire", l'insieme dei documenti richiesti per l'approvazione dell'opera secondo le procedure italiane e francesi;
- c) "committente delegato", il soggetto giuridico incaricato della costruzione dell'intervento, ai sensi della legislazione italiana vigente;
- d) "imprese", le imprese esecutrici dei lavori designate dal committente delegato per la realizzazione dei lavori dell'intervento;
- e) "documentazione per la consultazione delle imprese", l'insieme dei documenti contenenti tutte le informazioni tecniche ed amministrative relative ad una gara d'appalto per la realizzazione dell'intervento;
- f) "bando di gara", il documento sulla base del quale vengono esperite le procedure di gara per l'affidamento dell'appalto oggetto dello stesso nell'ambito della realizzazione dell'intervento;
- g) "capitolato speciale d'appalto", il documento nel quale vengono dettagliate le disposizioni tecniche ed amministrative e sono specificati l'oggetto e le condizioni del contratto che sarà concluso con l'impresa aggiudicatrice dei lavori previsti nel contratto;
- h) "disciplinare di gara", il documento amministrativo nel quale vengono specificate le modalità di svolgimento della gara d'appalto per l'affidamento di lavori nell'ambito della realizzazione dell'intervento;
- i) "commissione di gara", la commissione nominata dal soggetto aggiudicatore per la valutazione delle offerte presentate dalle imprese partecipanti alla gara;
- j) "commissione di collaudo", la commissione incaricata di verificare e certificare che l'opera è stata eseguita a regola d'arte e secondo le prescrizioni tecniche indicate, conformemente al contratto concluso con l'(le) impresa (e) aggiudicatrice (i);
- k) "perimetro dell'intervento", il perimetro dei lavori realizzati sotto committenza italiana per conto delle due Parti, come delimitato nel "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" ai sensi dell'articolo 13 del presente Accordo;
- l) "messa in servizio", l'apertura al traffico veicolare.

TITOLO II

Disposizioni relative agli organismi incaricati dell'attuazione dell'Accordo

Articolo 3

Ruolo e compiti della CIG

1. Sono confermate le competenze della CIG, così come previste dall'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese con scambio di lettere firmate il 3 agosto e il 21 settembre 1999.
2. Per quanto riguarda il tunnel in servizio, le due Parti designano la CIG come autorità amministrativa comune attribuendole i compiti di cui ai seguenti commi:
 - a) valuta, quale autorità amministrativa, se il tunnel in servizio è conforme ai requisiti contenuti nella direttiva 2004/54/CE, sulla base della documentazione di sicurezza e di un'ispezione. Essa approva le regole applicabili al tunnel in servizio, relativamente alla progettazione tecnica delle opere, alle dotazioni, agli impianti, alla segnaletica stradale, alla qualità dell'aria nonché alle condizioni di circolazione e di sosta dei veicoli. Essa approva le suddette regole vigilando che tali disposizioni non introducano livelli di sicurezza inferiori a quelli previsti dall'allegato I della direttiva 2004/54/CE e tenendo conto, per quanto possibile, delle normative europee applicabili;
 - b) approva l'insieme dei documenti che definiscono le regole di esercizio, di manutenzione e di sicurezza dell'opera, compresi il manuale di gestione, la documentazione di sicurezza ed il piano di soccorso binazionale, previo parere del comitato di sicurezza di cui all'articolo 4;
 - c) approva i programmi, i progetti dei lavori e gli impianti relativi al tunnel in servizio; prima di ogni modificazione sostanziale del tunnel o dell'esercizio dello stesso, essa approva, previo parere del comitato di sicurezza, le eventuali modifiche apportate alla documentazione di sicurezza; dopo ogni modificazione sostanziale, essa autorizza la nuova messa in servizio, previo parere del comitato di sicurezza sulla base della documentazione di sicurezza aggiornata;
 - d) vigila sull'osservanza del manuale di gestione previsto all'articolo 7, delle decisioni assunte e delle disposizioni del presente Accordo; a tal fine, la CIG deve ricevere, in particolare, dal gestore le relazioni trimestrali ed annuali di esercizio e, in caso di incidente o di reclamo, le relazioni specifiche. Il gestore fornisce alla CIG o ai suoi rappresentanti dovutamente accreditati tutto quanto è necessario all'esercizio di tali compiti. In caso di inosservanza del manuale di gestione, la CIG informa le due Parti sulle decisioni da essa assunte e raccomanda le misure da adottare;
 - e) può richiedere, in ogni momento, che l'ente per le ispezioni effettui un'ispezione dell'opera, delle sue dotazioni e dell'esercizio della stessa. Vigila affinché tale

- ispezione sia effettuata almeno ogni sei anni. La relazione dell'ente per le ispezioni è trasmessa alla CIG. La documentazione di sicurezza aggiornata dal gestore consecutivamente all'ispezione è trasmessa alla CIG e al comitato di sicurezza. Il comitato di sicurezza esprime parere su tale documentazione;
- f) quale autorità amministrativa, può sospendere o limitare l'esercizio del tunnel se non sussistono i requisiti di sicurezza; essa specifica le condizioni alle quali può essere ristabilita la normale circolazione;
 - g) si assicura che siano effettuate le esercitazioni di soccorso previste dal piano di soccorso binazionale di cui all'articolo 11 nonché quelle da essa stabilite e che i resoconti e le conclusioni siano comunicate alla stessa nonché al comitato di sicurezza;
 - h) fornisce il suo parere alle due Parti sulle intese specifiche necessarie alla gestione dell'opera e, in particolare, su quelle previste all'articolo 28;
 - i) riceve comunicazione di tutti gli atti conclusi da parte del gestore con soggetti terzi e relativi all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del tunnel in servizio e delle parti annesse;
 - j) valuta e approva, apportando modifiche ove necessario, i costi semestrali preventivi, proposti dal gestore, relativi alle attività di esercizio, manutenzione e sicurezza del tunnel di cui all'articolo 8;
 - k) valuta e approva, apportando modifiche ove necessario, i resoconti semestrali di spesa per le attività di esercizio, manutenzione e sicurezza del tunnel di cui all'articolo 8, ai fini del pagamento a favore del gestore;
 - l) quale autorità amministrativa, approva preventivamente la designazione del responsabile della sicurezza da parte del gestore e designa l'ente per le ispezioni ~~o ne approva preventivamente la designazione;~~
3. Oltre alle precedenti disposizioni relative all'esercizio del tunnel in servizio, con il presente Accordo si ampliano le competenze della CIG con la verifica della corretta applicazione dell'Accordo medesimo, per quanto riguarda la costruzione del nuovo tunnel. A tal fine, alla CIG sono affidati in particolare i seguenti compiti:
- a) presentare raccomandazioni alle autorità competenti delle Parti sulle questioni attinenti all'applicazione del presente Accordo;
 - b) validare gli eventuali aggiornamenti del "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire";
 - c) vigilare sul coordinamento e sulla coerenza delle procedure in materia di tutela ambientale e di diritto fondiario;
 - d) precisare, ove necessario, la normativa applicabile;
 - e) validare la documentazione per la consultazione delle imprese;
 - f) seguire regolarmente l'avanzamento dell'intervento e, segnatamente, a conclusione di ciascuna fase, i risultati della verifica dei disegni di esecuzione e del collaudo dei lavori e proporre alle autorità competenti delle due Parti le misure che sembrano utili alla stessa;

- g) vigilare sul rispetto del costo di riferimento e dello scadenziario finanziario convalidando i conteggi;
 - h) svolgere il ruolo dell'autorità amministrativa prevista dalla direttiva 2004/54/CE ed approvare, in particolare, la documentazione di sicurezza nella fase di progettazione e gli eventuali aggiornamenti ed autorizzare la messa in esercizio.
4. Ogni delegazione può richiedere alle autorità competenti dell'altra Parte i documenti che ritiene necessari alla preparazione delle raccomandazioni della CIG.
 5. La CIG formula i suoi pareri e prende le sue decisioni mediante accordo tra le due delegazioni e, se del caso, previo parere del comitato di sicurezza nell'ambito dell'applicazione dell'articolo 4.
 6. Nelle materie per le quali non le è stata attribuita competenza in qualità di autorità amministrativa, la CIG può formulare ogni raccomandazione e avanzare ogni proposta ritenuta utile alle due Parti al fine di migliorare la situazione del tunnel sotto il profilo dell'esercizio e della sicurezza.
 7. Per lo svolgimento dei suoi compiti, la CIG può chiedere la collaborazione delle Amministrazioni di ciascuna delle Parti, del gestore e di qualsiasi organismo o persona di sua scelta.
 8. Le spese di funzionamento della CIG sono a carico delle due Parti, in uguale misura. Non costituiscono spese di funzionamento i compensi eventualmente corrisposti ai membri della CIG o ad altri partecipanti rappresentanti delle due Parti o di enti pubblici.

Articolo 4

Ruolo e compiti del comitato di sicurezza

1. Il comitato di sicurezza esprime il proprio parere su richiesta della CIG, o di propria iniziativa, in merito alle questioni relative alla sicurezza all'interno del tunnel in servizio e delle relative parti annesse. Esso esprime in particolare parere sul manuale di gestione, sul regolamento della circolazione, sul piano di soccorso binazionale e sulla documentazione di sicurezza, e relativi aggiornamenti, prima che essi siano sottoposti all'approvazione della CIG.
2. Il comitato di sicurezza esprime parere su richiesta della CIG in merito alle questioni relative alla sicurezza nell'ambito della realizzazione del nuovo tunnel. In particolare, esso esprime parere su ogni aggiornamento della documentazione di sicurezza in fase di progettazione nonché sugli aggiornamenti del "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" che abbiano un'incidenza sulla sicurezza.
3. Le spese di funzionamento del comitato di sicurezza sono a carico delle due Parti, in uguale misura. Non costituiscono spese di funzionamento i compensi eventualmente corrisposti ai membri del comitato di sicurezza o ad altri partecipanti rappresentanti delle due Parti o di enti pubblici.

Articolo 5**Ruolo e compiti della commissione tecnica**

1. E' istituita una commissione tecnica incaricata di assistere la CIG nel monitoraggio amministrativo, tecnico e finanziario, sia della costruzione del nuovo tunnel che dell'esercizio del tunnel in servizio.
2. La commissione tecnica subentra al gruppo di lavoro definito al comma 1 lettera g) dell'articolo 2.
3. Essa opera su richiesta della CIG e formula le proprie raccomandazioni mediante accordo tra le due delegazioni. Essa è composta da un numero uguale di rappresentanti italiani e francesi. I suoi membri sono nominati dalla CIG, con un rappresentante di almeno ciascuna delle seguenti istituzioni :
 - a) delegazione italiana: Ministero delle infrastrutture, Ministero dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero dell'ambiente, regione Piemonte;
 - b) delegazione francese: Ministero competente per i trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero competente per l'ambiente, Consiglio Generale delle Alpi-Marittime.
4. Ciascuna delle suddette delegazioni può far ricorso, ove necessario, ad esperti le cui competenze siano necessarie allo svolgimento dei propri compiti.
5. Le spese di funzionamento della commissione tecnica sono a carico delle due Parti, in uguale misura. Non costituiscono spese di funzionamento i compensi eventualmente corrisposti ai membri della commissione tecnica o ad altri partecipanti rappresentanti delle due Parti o di enti pubblici.

TITOLO III

Disposizioni relative all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del tunnel in servizio

Articolo 6

Attribuzione delle attività di esercizio, di manutenzione e di sicurezza del tunnel in servizio

1. Le Parti al fine di ottenere l'unicità funzionale delle attività relative all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del tunnel in servizio, convengono che le medesime vengano affidate alla Parte italiana. La Parte italiana designa il gestore unico ai sensi della normativa nazionale italiana.
2. Le vie di accesso al tunnel in servizio sono gestite dalle autorità competenti di ogni Stato. La responsabilità del gestore si estende sull'intera infrastruttura (tunnel in servizio, strada e dotazioni) all'interno di un perimetro da definire successivamente da parte della CIG secondo le fasi di esercizio.

Articolo 7

Esercizio del tunnel in servizio

1. Sulla base degli orientamenti definiti dalla CIG con il supporto del comitato di sicurezza, il gestore sottopone all'approvazione della CIG il manuale di gestione del tunnel in servizio. Il gestore assume integralmente le responsabilità ed i compiti specificati nel manuale di gestione, previa formale constatazione dell'avvenuto avvio della gestione unificata come previsto nel manuale di gestione.
2. Il gestore predispone e aggiorna costantemente la documentazione di sicurezza del tunnel in servizio.
3. Per ogni incidente o evento di rilievo verificatosi all'interno del tunnel in servizio, il gestore applica i principi indicati nella direttiva 2004/54/CE.
4. Il gestore non può delegare alcuna delle responsabilità attribuitegli per le attività esercitate ai sensi del comma 1.

Articolo 8

Ripartizione dei costi di esercizio del tunnel in servizio

1. I costi relativi all'esercizio, alla manutenzione e alla sicurezza del tunnel nonché quelli relativi alla gestione unificata, sono a carico in ragione del 58,35% della Parte italiana, e in ragione del 41,65% della Parte francese, secondo le modalità di cui ai punti

- seguenti. Tale ripartizione può essere rivista ogni cinque anni in caso di modifica rilevante della ripartizione del traffico all'interno del tunnel.
2. Il gestore presenta alla CIG, in base ai costi unitari risultanti da una analisi dettagliata, i costi semestrali preventivi relativi alle attività di esercizio, di manutenzione e di sicurezza di cui al punto 1, stabiliti in conformità al manuale di gestione.
 3. Il gestore presenta alla CIG i resoconti semestrali dei costi effettivamente sostenuti, applicando i costi unitari indicati nella previsione dei costi semestrali approvata dalla CIG.
 4. In base ai documenti trasmessi dal gestore che attestano la realizzazione del servizio, e previa loro approvazione da parte della CIG, la Parte francese corrisponde annualmente alla Parte italiana la quota di partecipazione finanziaria in conformità al comma 1. Le modalità di erogazione sono oggetto di specifico accordo tra le Amministrazioni competenti delle due Parti.
 5. La Parte italiana corrisponde al gestore l'ammontare totale dei costi di cui al comma 1.

Articolo 9

Sicurezza del tunnel in servizio

1. Il regolamento di circolazione del tunnel in servizio è redatto dal gestore dell'opera e viene trasmesso alla CIG per approvazione, previo parere del comitato di sicurezza e delle autorità territorialmente competenti. In base alle vigenti normative nazionali, le autorità competenti assicurano la pubblicazione necessaria all'entrata in vigore del regolamento approvato.
2. Ciascuna Parte si fa carico della retribuzione dei propri agenti preposti ai servizi doganali, di polizia e di protezione sanitaria nonché delle spese di funzionamento, di manutenzione, di costruzione e di rimessa a nuovo delle opere, impianti, dotazioni e beni di natura diversa necessari ai predetti servizi per garantire il corretto funzionamento del tunnel in servizio.

Articolo 10

Sorveglianza e controlli

1. La vigilanza di polizia sulla 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 Parte autorizza le pattuglie miste e le pattuglie nazionali composte da agenti dell'altra Parte, a circolare sul proprio 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 cui territorio è stata commessa l'infrazione. 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 proprio 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, qualora l'infrazione sia stata commessa nella parte della zona di controllo situato nel proprio 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 proseguo delle procedure previste dalla rispettiva 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 proprio 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 dell'infrazione e alla notificazione della procedura relativa all'infrazione accertata nella zona di controllo.
9. Le Parti convengono anche di adeguare 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 11

Soccorsi nel tunnel in servizio

1. Il piano di soccorso binazionale del tunnel in servizio è redatto dai prefetti italiano e francese territorialmente competenti. Il predetto piano è approvato dalla CIG, previo parere del comitato di sicurezza.

2. Il piano di soccorso binazionale prevede in particolare che il gestore ed i servizi di pronto intervento dei due paesi predispongano almeno ogni anno un'esercitazione congiunta, in collaborazione con il responsabile della sicurezza. Il responsabile della sicurezza ed i servizi di pronto intervento valutano congiuntamente le esercitazioni, redigono una relazione e presentano proposte appropriate.
3. Le squadre di soccorso di ciascuna delle due Parti possono intervenire sull'intera area del tunnel qualora l'urgenza o l'entità degli eventi lo richieda secondo le modalità prescritte nel piano di soccorso binazionale e alle condizioni definite nella Convenzione sulla cooperazione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese nel campo della previsione e della prevenzione dei rischi maggiori e dell'assistenza reciproca in caso di catastrofi naturali o dovute all'attività dell'uomo firmata a Parigi il 16 settembre 1992.
4. Il presente Accordo costituisce un accordo particolare relativo al tunnel di Tenda ai sensi dell'articolo 16 della Convenzione citata al comma 3.

Articolo 12

Situazioni eccezionali

1. In caso di circostanze eccezionali quali calamità, situazioni conseguenti da rischi naturali o tecnologici, atti di terrorismo, scontri armati, assembramenti nelle immediate vicinanze dell'opera o situazioni assimilabili a casi di forza maggiore, ciascuna Parte, dopo aver consultato l'altra Parte se la situazione lo consente, può adottare misure in deroga agli obblighi sanciti dal presente Accordo e, in particolare, chiudere o limitare il traffico in tutto o in una parte del tunnel per il tempo strettamente necessario.
- ~~2. L'attuazione delle predette misure non crea alcun diritto a favore del gestore o dell'altra Parte.~~

TITOLO IV

Disposizioni relative alla costruzione del nuovo tunnel

Articolo 13

Perimetro dell'intervento

1. Il perimetro dell'intervento è costituito dal sedime del nuovo tunnel e da ogni opera pubblica necessaria al suo utilizzo e, più precisamente:
 - a) il tunnel e le dotazioni di sicurezza e di segnaletica;
 - b) i piazzali di ingresso al tunnel;
 - c) le sezioni delle vie di accesso oggetto dei lavori e le dotazioni di segnaletica e di sicurezza all'esterno del tunnel.

Articolo 14 Committenza dell'intervento

1. La Parte francese affida la committenza della parte di intervento localizzata sul territorio francese alla Parte italiana, che assicura la realizzazione del nuovo tunnel, delle sue dotazioni nonché delle vie di accesso.
2. La Parte italiana designa, secondo la normativa nazionale, il committente delegato, soggetto giuridico incaricato della costruzione del nuovo tunnel.

Articolo 15 Ambiente e diritto fondiario

1. In materia di tutela ambientale e di diritto fondiario, ciascuna Parte attua, relativamente alle parti dell'intervento localizzate sul proprio territorio, le procedure previste dalla propria legislazione e dal diritto comunitario e, in particolare, cura l'applicazione della Convenzione di Espoo sull'informazione del pubblico sui progetti transfrontalieri.

Articolo 16 Caratteristiche dell'intervento

1. Le opere sono costruite secondo le caratteristiche di principio contenute nel "Progetto definitivo e Avant-Projet Sommaire".
2. L'intervento comprende due fasi principali dei lavori:
 - a) La prima fase dei lavori consiste nella realizzazione della nuova canna e dei collegamenti tra le canne, nonché delle dotazioni necessarie all'esercizio con traffico bidirezionale della nuova canna.
 - b) La seconda fase dei lavori consiste nell'alesaggio dell'attuale canna e nell'installazione delle dotazioni di esercizio definitive. Essa ha inizio non appena deviato il traffico nella nuova canna, il cui esercizio è realizzato, a partire da quel momento, con traffico bidirezionale per i veicoli leggeri e alternato per i mezzi pesanti. Se le condizioni della circolazione lo richiedono, possono essere adottate differenti modalità di esercizio.
3. Al completamento della seconda fase dei lavori, si provvede alla messa in servizio definitiva del nuovo tunnel e l'esercizio di ciascuna canna è realizzato con circolazione mono-direzionale.

Articolo 17 Evoluzione tecnica del progetto di nuovo tunnel

1. Il "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" costituisce, una volta ottenute le

approvazioni necessarie da ciascuna delle Parti, il documento di riferimento tecnico ed economico dell'intervento. Il costo di riferimento è definito all'art. 22.

2. Gli aggiornamenti del "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" relativi alla sicurezza o alle caratteristiche tecniche dell'intervento sono convalidate dalla CIG, previo parere del comitato di sicurezza ove si tratti di sicurezza.
3. Il committente delegato aggiorna la documentazione di sicurezza per la fase di progettazione. Gli eventuali aggiornamenti sono approvati dalla CIG, previo parere del comitato di sicurezza.

Articolo 18

Normativa e garanzie riguardanti il nuovo tunnel

1. Il nuovo tunnel è costruito in conformità alle direttive europee.
2. Per ogni disposizione non prevista nel presente Accordo né nei documenti o adeguamenti tecnici approvati dalla CIG, la normativa di riferimento è quella del paese del committente.
3. Su proposta della commissione tecnica, la CIG stabilisce il regime e i termini di garanzia cui è sottoposto il nuovo tunnel. Per le opere civili il termine è fissato in dieci anni.

Articolo 19

Consultazione delle imprese nell'ambito della realizzazione dell'intervento

1. Il committente delegato assicura la pubblicazione dei documenti di gara relativi all'insieme delle prestazioni necessarie alla realizzazione del nuovo tunnel in conformità alle vigenti normative comunitarie e nazionali italiane.
2. Per gli appalti pubblici, il cui bando di gara deve essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea, la selezione delle imprese avviene in due fasi:
 - a) una fase di selezione dei partecipanti,
 - b) una fase di valutazione delle offerte presentate dai candidati selezionati e di affidamento del contratto.
3. Per gli appalti pubblici di cui al comma 2, la commissione tecnica sottopone all'approvazione della CIG la documentazione per la consultazione delle imprese costituita in particolare da:
 - a) bando di gara;
 - b) capitolato speciale d'appalto;
 - c) disciplinare di gara.

4. La documentazione per la consultazione delle imprese specifica i requisiti per la partecipazione ed i criteri di selezione delle imprese o raggruppamenti d'impresе ammessi a presentare offerta, nonché i criteri di scelta dell'aggiudicatario.
5. La commissione di gara, che assicura la selezione dei partecipanti e l'aggiudicazione provvisoria, opera secondo la normativa italiana. Essa è nominata dal committente delegato.
6. La commissione di gara individua le offerte anormalmente basse e procede, in tal caso, alla verifica di accettabilità delle stesse.
7. A conclusione dei propri lavori, la commissione di gara redige il verbale di gara con la graduatoria delle offerte valide e la scelta provvisoria del vincitore. Essa lo trasmette al committente delegato, che verifica i requisiti del vincitore della gara e gli affida l'appalto, dopo aver trasmesso in modo preventivo una nota informativa alla CIG, motivando la scelta e indicando che l'importo della gara è conforme al costo di riferimento di cui all'articolo 22.

Articolo 20

Esecuzione dei lavori dell'intervento

1. Il committente delegato garantisce la realizzazione dei lavori dell'intervento ed agisce in nome proprio nei confronti delle imprese e delle altre parti contrattuali.
2. I lavori relativi all'intervento comprendono tutte le operazioni necessarie alla sua realizzazione, comprese le dotazioni.
3. Il committente delegato assicura il collaudo dei lavori dell'intervento, incaricando un'apposita commissione dallo stesso nominata, che applica la normativa italiana vigente.
4. La CIG viene regolarmente informata sullo stato di avanzamento dei lavori e segnatamente sul risultato delle operazioni di verifica dei disegni di esecuzione e di collaudo dei lavori dell'intervento.

Articolo 21

Terreni necessari ai lavori dell'intervento

Ciascuna delle parti assicura al committente delegato la disponibilità, sul proprio territorio, in modo temporaneo o permanente, dei terreni necessari alla costruzione del nuovo tunnel su richiesta motivata del committente delegato.

Articolo 22

Costo e finanziamento dell'intervento

1. Il "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" stabilisce il costo di riferimento

- dell'intervento. Esso corrisponde al costo al netto dell'imposta sul valore aggiunto:
- a) delle prestazioni necessarie alla realizzazione delle documentazioni per la consultazione delle imprese,
 - b) delle procedure di gara,
 - c) della costruzione, della sorveglianza e del collaudo dei lavori dell'intervento.
2. Il costo di riferimento che costituisce il budget relativo all'intervento sul quale si impegnano le Parti è definito dal "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire", una volta ottenute le approvazioni necessarie da ciascuna delle Parti.
 3. In base al "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" valutato positivamente dalla CIG nella seduta del 25 settembre 2006, il costo di riferimento è stimato in 141,200 M€ (centoquarantuno milioni e duecento mila euro) al netto dell'imposta sul valore aggiunto a valori 2002.
 4. Ogni modifica del costo di riferimento dell'opera presentata dal committente delegato per aggiornamento dei prezzi o secondo le procedure previste dalla normativa italiana sui lavori pubblici, sia in sede di progettazione esecutiva che di variante in corso d'opera, deve essere convalidata dalla CIG.
 5. Le due Parti si fanno carico del costo di riferimento di cui al punto 2 e modificato, se del caso, come al punto 4 in ragione del 58,35% alla Parte italiana e in ragione del 41,65% alla Parte francese.

Articolo 23

Pagamento delle spese

1. ~~Su proposta della commissione tecnica, la CIG approva lo scadenziario previsionale di pagamento delle spese per ciascuna delle due Parti in base al cronoprogramma previsto di svolgimento dell'intervento ed in coerenza con il costo di riferimento. La CIG provvede altresì all'aggiornamento dello scadenziario in base all'avanzamento dei lavori dell'intervento.~~
2. La Parte italiana si fa carico del pagamento dei lavori relativi alla costruzione del tunnel. In base all'avanzamento dei lavori, la Parte italiana effettua, ad inizio di ogni trimestre, i conteggi degli importi che, come da articolo 22, devono essere ripartiti tra le due Parti. Essa sottopone tali conteggi alla convalida della CIG. Il primo conteggio comprende l'importo delle spese che il committente delegato prevede di sostenere nel primo trimestre. Ogni successivo conteggio comprende sia l'importo delle spese che il committente delegato prevede di sostenere nel trimestre successivo, che, per il conteggio precedente, l'importo della differenza tra spese effettivamente sostenute e spese previste. Il pagamento di tali importi è effettuato dalla Parte francese in un tempo non superiore a tre mesi a decorrere dalla data di ricezione dei conteggi. Le modalità di erogazione sono oggetto di specifico accordo tra le amministrazioni competenti delle due Parti.

Articolo 24**Presenza in consegna del nuovo tunnel**

1. Dopo la conclusione di ciascuna fase dei lavori, il committente delegato procede alla presa in consegna delle opere, secondo la vigente normativa italiana, in presenza dei rappresentanti delle due Parti e delle imprese.
2. La presa in consegna delle opere e dei lavori di sistemazione delle vie d'accesso è effettuata dopo il collaudo delle opere, il ripristino del sito e lo sgombero delle strutture di cantiere.

Articolo 25**Messa in servizio progressiva del nuovo tunnel**

1. Prima della messa in servizio dell'opera a conclusione di ciascuna fase dell'intervento definita all'articolo 16, sono sottoposti all'approvazione della CIG, ai sensi delle disposizioni previste al titolo III del presente Accordo, il manuale di gestione, il regolamento della circolazione, la documentazione di sicurezza nella fase di messa in servizio nonché il piano di soccorso binazionale, una volta aggiornati per tenere conto dell'evoluzione della situazione conseguente alla realizzazione dei lavori.
2. Il piano di soccorso binazionale prevede, per ciascuna messa in servizio dell'opera a conclusione di una nuova fase, l'elenco delle esercitazioni di sicurezza da effettuare prima della messa in servizio. I verbali di tali esercitazioni e delle prove di sicurezza previste dalla legislazione italiana sono trasmessi al comitato di sicurezza e alla CIG.
- ~~3. Successivamente alla trasmissione dei documenti di cui al comma 1 e dei verbali di cui al comma 2, il comitato di sicurezza esprime parere sulla messa in servizio dell'opera a conclusione della relativa fase. La CIG, quale autorità amministrativa, assume quindi la decisione di autorizzare la messa in servizio dell'opera a conclusione di tale fase.~~
4. Le vie di accesso situate sul territorio francese sono restituite alla Parte francese dal momento della loro messa in servizio. Allo scadere dei termini di garanzia definiti secondo le condizioni previste all'articolo 18 comma 3, la parte del tunnel situata sul territorio di uno delle due Parti è restituita alla Parte medesima.

Articolo 26**Ruolo del committente delegato nella costruzione del nuovo tunnel**

1. Il committente delegato è incaricato dalla Parte italiana dell'intervento di costruzione del nuovo tunnel in conformità alla vigente legislazione italiana. Il committente delegato affida gli appalti, conclude i contratti e le convenzioni necessarie alla costruzione dell'opera a seguito delle procedure di consultazione descritte all'articolo

19. Ove necessario, aggiorna il "Progetto Definitivo e Avant-Projet Sommaire" nonché la documentazione di sicurezza in fase di progettazione durante o successivamente all'affidamento degli appalti in conformità alla legislazione italiana. Esso aggiorna ogni documentazione tecnica ed amministrativa necessaria alla realizzazione dell'intervento, in particolare, la documentazione di sicurezza nella fase di messa in servizio. Esso attua il controllo e il monitoraggio dei lavori e remunera i fornitori e le imprese intervenute nella costruzione del nuovo tunnel. Esso rende conto regolarmente alla commissione tecnica e alla CIG sull'avanzamento dei lavori e sulle criticità riscontrate. Organizza la presa in consegna della opere e la messa in servizio dell'infrastruttura dopo l'autorizzazione data dalla CIG.

TITOLO V Disposizioni diverse

Articolo 27

Diritto d'ingresso sui rispettivi territori nazionali

1. I dipendenti delle imprese o dei fornitori di servizi, la cui sede si trovi nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea, e designati dalla Parte Italiana per realizzare le attività relative alla realizzazione dell'opera, alla manutenzione, all'esercizio o alla sicurezza del tunnel in servizio, sono autorizzati ad esercitare la loro attività sul territorio delle due Parti, senza dovere richiedere un permesso di soggiorno o di lavoro se si tratta di cittadini dell'Unione europea.
2. I cittadini extra-comunitari impiegati presso un'impresa o un fornitore di servizi, la cui sede si trovi nel territorio italiano o nel territorio francese, possono esercitare la loro attività senza dover richiedere un permesso di lavoro, se questa impresa o questo fornitore di servizio li impiega con regolare contratto di lavoro in maniera abituale. Ciò si applica a condizione che venga rilasciato un visto, ove richiesto, nonché un permesso temporaneo per un soggiorno superiore a tre mesi sul territorio della Parte interessata. Le persone che non hanno l'obbligo di visto, devono essere in possesso di un permesso temporaneo valido per oltre tre mesi sul territorio della Parte contraente interessata. Il titolo di soggiorno e il visto, all'occorrenza, sono rilasciati automaticamente, fatte salve le disposizioni in materia di ordine pubblico, di sicurezza e di salute pubblica.
3. I cittadini dell'Unione Europea devono essere in possesso di una carta di identità o di un passaporto valido da esibire in qualsiasi momento alle autorità competenti di ogni Parte. I cittadini extracomunitari devono obbligatoriamente essere in possesso di un passaporto valido da esibire in qualsiasi momento alle autorità competenti di ogni Parte. Inoltre, ogni cittadino di cui al presente articolo deve essere in possesso di un documento giustificativo complementare da presentare, ove richiesto, alle autorità del paese dello Stato di accoglienza per certificare la condizione di persona che beneficia

delle disposizioni del presente Accordo.

4. Ciascuna delle Parti riammette in qualsiasi momento e senza formalità le persone di cui al comma 2 che sono entrate e rimaste sul territorio nazionale dell'altro Stato in violazione del presente Accordo.

Articolo 28

Disposizioni applicabili in materia fiscale e doganale

1. Per le materie non regolate dal presente Accordo o dalle decisioni della CIG, si applica la normativa italiana alle attività e ai lavori svolti dal gestore in attuazione del presente Accordo.
2. I funzionari delle autorità fiscali e doganali di ciascuno degli Stati sono autorizzati ad accedere al territorio dell'altro Stato, compresa la zona del tunnel, per procedere all'acquisizione materiale di elementi fisici oggetto di inchiesta. Le procedure di ricerca, di inchiesta, di controllo e di verifica in materia fiscale e doganale sono regolamentate dal diritto interno di ogni Stato.
3. Le questioni finanziarie, fiscali, doganali, sociali, sanitarie e di sicurezza inerenti alla costruzione, all'esercizio e alla manutenzione dell'opera, sono oggetto di accordi separati tra le Parti qualora non disciplinate dal presente Accordo.

Articolo 29

Legislazione sociale e diritto del lavoro applicabili

1. Qualsiasi sia la legge applicabile alla relazione di lavoro, le norme applicabili alle condizioni di lavoro e di impiego del personale del gestore, del committente delegato, delle imprese e dei fornitori di servizi che intervengono nella costruzione dell'opera, nella manutenzione, nell'esercizio e nella sicurezza del tunnel in servizio e del nuovo tunnel sono quelle italiane per quanto riguarda le materie di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE del 16 dicembre 1996. Gli uffici italiani responsabili del controllo sul lavoro sono gli unici competenti per intervenire sull'opera.
2. Il diritto applicabile in caso di danni provocati agli utenti e a terzi a causa dell'esistenza, della costruzione o dell'ammodernamento dell'opera, della manutenzione, dell'esercizio, della sicurezza del tunnel in servizio e del nuovo tunnel, è quello dello Stato sul territorio del quale si è prodotto l'evento che ha generato il danno.

Articolo 30**Regolamento delle controversie e dei litigi**

Le due Parti si impegnano a risolvere per via diplomatica eventuali controversie o litigi riguardanti l'interpretazione o l'applicazione del presente Accordo.

Articolo 31**Proprietà delle acque e dei minerali**

Le acque e i minerali utili rinvenuti durante l'esecuzione dei lavori del tunnel sono assegnati in base alla legislazione dello Stato sul cui territorio è stata fatta la scoperta, indipendentemente dall'autore.

Articolo 32**Frontiera**

Ai fini del presente Accordo, la frontiera tra le Parti all'interno del tunnel viene stabilita sulla verticale della frontiera all'aperto.

Articolo 33**Modifiche al presente Accordo**

Il presente accordo può essere modificato in ogni momento con il consenso di ambedue le Parti espresso mediante scambio di Note. Le eventuali modifiche entreranno in vigore secondo le procedure previste dalle Parti.

Articolo 34**Entrata in vigore**

Ciascuna delle Parti notifica all'altra l'adempimento delle procedure costituzionali richieste, per quanto la riguarda, in merito all'entrata in vigore del presente Accordo, la cui efficacia decorre dal primo giorno del secondo mese successivo alla seconda notifica.

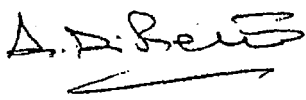

Il presente Accordo è concluso per una durata di trentacinque anni. Esso è rinnovabile tacitamente per nuovi periodi di cinque anni. Ciascuna delle Parti può denunciarlo in ogni istante con un preavviso di un anno e almeno un anno prima della scadenza del termine di validità.

All'entrata in vigore del presente Accordo, l'Accordo di Lucca è abrogato.

In fede di ciò, i rappresentanti delle due Parti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente Accordo apponendovi il loro sigillo.

Fatto a Parigi, il 12 MARZO 2007 in duplice copia, in lingua italiana e francese, entrambi i testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo della
Repubblica italiana

Per il Governo della
Repubblica francese

