

85.003

**Messaggio
concernente l'Accordo con la Francia
sul raccordo autostradale tra Bardonnex (Ginevra)
e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia)**

del 20 febbraio 1985

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Vi sottoponiamo, per approvazione, un progetto di decreto federale che approva l'Accordo con la Francia sul raccordo autostradale tra Bardonnex (Ginevra) e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia).

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

20 febbraio 1985

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Furgler

Il cancelliere della Confederazione, Buser



Compendio

Il nostro Consiglio ha approvato, il 26 agosto 1981, il progetto generale dell'autostrada N1a nel Cantone di Ginevra (tronco FFS/SNCF fino alla frontiera francese). Il presente Accordo del 27 settembre 1984 costituisce la base per la costruzione del collegamento N1a-A401 con l'autostrada francese A40 per mezzo di un viadotto di circa 377 metri sui territori svizzero e francese.

La parcella di territorio svizzero sulla quale si troverà una parte del viadotto sarà ceduta alla Francia in virtù di un accordo specifico che prevederà uno scambio di territori. Un altro accordo fisserà lo statuto degli uffici a controlli nazionali abbinati che saranno collocati a cavallo della frontiera.

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

Il raccordo delle autostrade svizzera e francese nella regione di Ginevra corrisponde a un bisogno urgente. Diminuirà sensibilmente la circolazione sui tronchi stradali attuali tra il Canton Ginevra e la Francia, attualmente sovraccarichi in quanto smaltiscono non soltanto il traffico regionale ma parimenti quello di transito internazionale.

Le condizioni topografiche difficili e il tracciato sinuoso della frontiera non permettono una soluzione semplice. Come si può desumere dal piano d'insieme allegato all'Accordo, l'autostrada attraverserà una prima volta la frontiera tra gli uffici a controlli abbinati svizzero e francese. Dopo quello francese l'autostrada passa, tramite un viadotto, ancora una volta su una propaggine di territorio svizzero, cosicché varca in tutto tre volte la frontiera.

La parcella di territorio svizzero che comprende la depressione superata dall'autostrada, come pure l'opera autostradale, saranno cedute alla Francia in virtù di un accordo particolare che prevederà uno scambio di territori. Un accordo specifico, nel quadro della pertinente Convenzione del 28 settembre 1960 tra la Confederazione Svizzera e la Francia (RS 0.631.252.934.95) fisserà lo statuto degli uffici a controlli nazionali abbinati delle due Parti.

Il viadotto autostradale, chiamato «opera principale» nell'Accordo, farà parte di un'autostrada francese dopo la fine dei lavori. Per conseguenza verrà costruito dalla Francia secondo le norme francesi applicabili. Il costo della costruzione e le spese di manutenzione capitalizzate saranno ripartite proporzionalmente alla lunghezza dell'opera principale sul territorio di ognuno dei due Stati: il 63 per cento sarà a carico della Svizzera e il 37 per cento a carico della Francia.

Lo Stato francese non costruisce esso stesso le autostrade ma accorda concessioni. Il tronco di collegamento tra la N 1a svizzera e l'A 40 francese sarà attribuito alla concessionaria di quest'ultima, vale a dire alla Società della Galleria del Monte Bianco. L'Accordo prevede che le società svizzere avranno lo stesso diritto che quelle francesi di partecipare alle gare. L'aggiudicazione dei lavori deve essere effettuata di concerto con la Commissione mista prevista nell'Accordo.

12 Svolgimento dei negoziati

Il progetto tecnico di collegamento autostradale è stato messo a punto da un gruppo di lavoro franco-svizzero; il Canton Ginevra vi ha partecipato in modo determinante. L'Accordo ha potuto essere elaborato su questa base in due serie di negoziati, nel 1983 e 1984. In primo piano non erano quindi più le questioni di costruzione, ma piuttosto quelle del finanziamento, delle imposte dirette e indirette, come pure la partecipazione delle imprese dei due Stati.

2 **Parte speciale**
21 **Commento**
211 **Valutazione dell'Accordo**

L'Accordo concerne un tronco di autostrada transfrontiera. Il suo tracciato è in gran parte dettato da quello delle autostrade esistenti o in costruzione. Il finanziamento mediante quote-parti, nonostante il fatto che alla fine dei lavori l'opera principale diverrà parte integrante di un'autostrada francese, è giustificato dal grande interesse della Svizzera, sia dello Stato centrale, sia del Canton Ginevra, alla creazione di questo collegamento. La soluzione prevista dall'Accordo è equilibrata e tien conto degli interessi dei due Stati, soprattutto per quanto concerne la partecipazione ai lavori.

212 **Commento delle singole disposizioni**

L'articolo 1 definisce l'oggetto dell'Accordo, vale a dire il viadotto autostradale transfrontiera presso Bardonnex (Ginevra) e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia). Detto viadotto, denominato «opera principale», costituisce una parte del tronco di collegamento tra la strada nazionale svizzera N 1a e l'autostrada francese A 40, e comprende tre corsie in entrambi i sensi. La descrizione dell'opera principale è completata dal piano d'insieme allegato. Affinché l'intera opera risulti, a cose fatte, interamente situata sul suolo francese, si prevede uno scambio di territori, tramite accordo separato.

L'articolo 2 affida l'incarico di costruire l'opera principale al Governo francese che applicherà le norme vevoli in Francia, poiché detta opera si troverà interamente sul territorio francese in seguito allo scambio di territori previsto nell'articolo 1. Le società svizzere possono concorrere ai lavori. La Commissione mista prevista nell'articolo 11 dell'Accordo deve dare la sua approvazione all'aggiudicazione dei mandati. Il calendario di realizzazione dell'opera viene fissato di concerto dalle Parti contraenti, tenuto conto dei loro programmi nazionali di costruzione.

L'articolo 3 obbliga la Francia all'esercizio e alla manutenzione dell'opera principale, a datare dalla ricezione.

L'articolo 4 disciplina il finanziamento dell'opera principale. Ogni Parte contraente acquista a proprie spese i terreni e i diritti necessari alla costruzione sul suo territorio. Il costo d'acquisto dei terreni e diritti sul territorio svizzero è valutato a circa 500 000 franchi. Il finanziamento relativo viene addossato, nella misura del 75 per cento, al conto delle strade nazionali e, nella misura del 25 per cento, al Canton Ginevra. I terreni, liberi di oneri, vanno consegnati alla Francia in occasione del previsto scambio di territori.

Il costo di realizzazione dell'opera principale è ripartito in funzione della lunghezza su ciascuno dei territori dei due Stati: il 63 per cento sarà a carico della Svizzera, il 37 per cento a carico della Francia. Esso è valutato complessivamente a circa 15 000 000 franchi comprese la progettazione e la direzione dei lavori. Il 75 per cento della quota svizzera di circa 9 450 000 franchi,

vale a dire 7 090 000 franchi, va a carico della Confederazione e il 25 per cento, vale a dire 2 360 000 franchi, a carico del Canton Ginevra.

Le spese relative all'esercizio e alla manutenzione, compresa la pulizia e il servizio invernale, alle grosse riparazioni e all'eventuale ricostruzione dell'opera vengono capitalizzate e ripartite forfettariamente secondo la proporzione del 63 per cento e del 37 per cento tra i due Stati. Il capitale forfettario corrispondente è fissato al 61 per cento del costo di realizzazione dell'opera principale.

Il costo di realizzazione e l'importo forfettario per la manutenzione sono calcolati in base alle offerte delle imprese considerate; gli ammontari sono stabiliti in franchi francesi e adeguati al rincaro. La parte svizzera è pagata in franchi svizzeri al corso del giorno del pagamento.

L'*articolo 5* rimanda all'accordo, ancora da concludere, sugli uffici a controlli nazionali abbinati.

L'*articolo 6* comprende un disciplinamento sulle imposte indirette e permette, in ciascuno dei due Stati, l'importazione temporanea in franchigia del materiale, della dotazione di attrezzi e dei pezzi di ricambio necessari per i lavori di costruzione e di manutenzione. Per contro i diritti d'entrata sono prelevati sui materiali che rimangono parte integrante dell'opera, come il cemento, le pietre e i ferri di armatura. Le amministrazioni doganali e fiscali delle due Parti regolano tra di loro i dettagli.

L'*articolo 7* prevede, per le imposte dirette, un disciplinamento speciale, che deroga alla Convenzione franco-svizzera intesa a evitare i casi di doppia imposizione (RS 0.672.934.91). Il cantiere che un impresario di uno dei due Stati impianta sul territorio dell'altro non è considerato come un'organizzazione stabile: l'impresario è dunque sottoposto unicamente al diritto d'imposizione del suo Stato di residenza per ciò che concerne le imposte dirette — compresa la tassa professionale — prelevate sui lavori previsti nell'Accordo. Parimenti i salari degli addetti alla costruzione sono assoggettati a imposta unicamente nello Stato in cui essi risiedono. Le amministrazioni fiscali regolano eventuali difficoltà per mezzo della procedura di concertazione prevista nella Convenzione intesa a evitare i casi di doppia imposizione.

L'*articolo 8* permette agli agenti dei due Stati e agli addetti alla costruzione di attraversare la frontiera e di accedere a tutte le parti del cantiere, nella misura in cui ciò sia necessario allo svolgimento dei loro compiti. Queste persone devono recare seco una carta d'identità; gli agenti delle dogane e di polizia possono esercitare le loro funzioni soltanto sul territorio dello Stato da cui dipendono.

Secondo l'*articolo 9* equipaggiamenti di telecomunicazione raccordati con la rete pubblica dell'altro Stato possono essere installati sul cantiere.

L'*articolo 10* è una disposizione transitoria per il caso in cui l'opera principale venga messa in servizio prima che siano stati scambiati i territori e che essa sia stata ceduta alla Francia. Le leggi e i regolamenti francesi relativi alla circolazione stradale, compresa la responsabilità civile, come pure quelli concernenti l'entrata, l'uscita e il transito delle persone, delle merci e dei

capitali sono applicabili all'opera principale. La competenza in merito spetta alle autorità e ai tribunali francesi. Si tratta di un disciplinamento speciale necessario dacché l'opera principale diviene fin dall'inizio parte integrante dell'autostrada francese e quindi un utente, prima di percorrerla o dopo averla percorsa nell'uno o nell'altro senso, deve necessariamente penetrare nel territorio francese. Detto disciplinamento vale anche per gli agenti delle dogane e di polizia svizzeri. Così essi non potranno prendere misure coercitive, in particolare l'arresto di persone. La competenza delle giurisdizioni svizzere è tuttavia riservata per quanto concerne reati considerati come infrazioni sia dal diritto penale svizzero sia da quello francese. La Svizzera conserva il diritto di revocare unilateralmente questa disposizione applicabile soltanto provvisoriamente.

L'articolo 11 prevede la creazione di una Commissione mista, che può formulare, per le autorità competenti, proposte di modificazione dell'Accordo, come pure raccomandazioni onde appianare le difficoltà derivanti dall'applicazione del medesimo. È particolarmente importante per la Svizzera potersi così esprimere in merito all'aggiudicazione dei lavori.

L'articolo 12 prevede una clausola arbitrare per appianare le controversie relative all'interpretazione e all'applicazione dell'Accordo.

Secondo *l'articolo 13* l'Accordo è concluso per una durata indeterminata; non può essere denunciato.

L'articolo 14 disciplina la ratifica e l'entrata in vigore dell'Accordo.

3 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

31 Conseguenze finanziarie

L'autostrada sul territorio svizzero è inclusa nel nostro programma delle strade nazionali e nel relativo finanziamento: per conseguenza l'Accordo non comporta nessuna spesa particolare. Tuttavia l'opera principale sarà ceduta gratuitamente alla Francia al momento dello scambio delle parcelle. Ciò è giustificato dall'interesse particolare della Svizzera per la realizzazione presso Ginevra di un collegamento autostradale che allevierà sensibilmente la regione circostante.

32 Ripercussioni sull'effettivo del personale

L'Accordo non ha ripercussioni sull'effettivo del personale della Confederazione né del Canton Ginevra.

4 Linee direttive della politica di governo

Il progetto è menzionato nelle linee direttive della politica di governo 1983-1987 (FF 1984 I 121, segnatamente app. 2).

5 Costituzionalità

Secondo l'articolo 8 della Costituzione, la Confederazione è facoltata a concludere trattati con gli Stati esteri. L'articolo 85 numero 5 della Costituzione autorizza la vostra Assemblea ad approvare i trattati. L'Accordo è concluso per una durata indeterminata ed è indenunciabile. Sottostà dunque al referendum facoltativo giusta l'articolo 89 capoverso 3 lettera a della Costituzione.

**Decreto federale
concernente l'Accordo con la Francia
sul raccordo autostradale tra Bardonnex (Ginevra)
e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia)**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 20 febbraio 1985 ¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ L'Accordo firmato il 27 settembre 1984 tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica francese sul raccordo autostradale tra Bardonnex (Ginevra) e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia) è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto sottostà al referendum facoltativo sui trattati internazionali di una durata indeterminata e indenunciabili (art. 89 cpv. 3 lett. a della Costituzione).

¹⁾ FF 1985 I 793

Accordo

tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica francese sul raccordo autostradale tra Bardonnex (Ginevra) e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia)

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica francese,

desiderosi di migliorare i collegamenti autostradali tra la Svizzera e la Francia,

hanno convenuto di concludere l'Accordo seguente:

Articolo 1 Oggetto dell'Accordo

1. La strada nazionale svizzera N1a e l'autostrada francese A40 sono raccordate presso Bardonnex (Ginevra) e Saint-Julien-en-Genevois (Alta Savoia) per mezzo della sezione nord dell'autostrada francese A401.

2. Sono costruiti all'uopo:

a) sui territori svizzero e francese un viadotto autostradale, denominato qui appresso «opera principale», lungo circa 377 m, con due carreggiate di 3 corsie ciascuna. Esso supera la depressione, attualmente in territorio svizzero, come pure la linea ferroviaria della SNCF, la strada nazionale francese 206 e la strada comunale N 7 da Lathoy a Saint-Julien-en-Genevois, su territorio francese, per raccordarsi con l'autostrada A40;

b) sui territori svizzero e francese, gli edifici, le aree e gli impianti che servono allo svolgimento delle formalità di controllo di frontiera. Questi impianti costituiscono l'oggetto di accordi separati.

3. Il primo attraversamento della frontiera da parte dell'autostrada in provenienza dalla Svizzera avviene nel punto A definito dalle sue coordinate nei sistemi svizzero: $X_{CH} = 111\ 664,532$; $Y_{CH} = 496\ 237,043$; $H_{CH} = 459,960$ e francese: $X_F = 890\ 283,99$; $Y_F = 134\ 527,83$; $H_F = 460,008$. Nel punto A il tracciato piano dell'asse dell'autostrada è un arco di cerchio il cui centro M ha le coordinate seguenti: $X_{CH} = 111\ 595,238$; $Y_{CH} = 497\ 034,037$ nel sistema svizzero e $X_F = 891\ 083,69$; $Y_F = 134\ 510,47$ nel sistema francese. In questo stesso punto A il profilo longitudinale comporta una pendenza dell'1,5 per cento circa in direzione della Francia.

4. Il piano d'insieme che dà una sinossi del raccordo previsto è allegato al presente Accordo.

¹⁾ Dal testo originale francese.

5. Lo scambio di territori, inteso a far sì che l'opera principale risulti totalmente situata in territorio francese, verrà attuato mediante un accordo specifico.

Articolo 2 Costruzione dell'opera principale

1. Il Governo della Repubblica francese si incarica della costruzione dell'opera principale secondo i disciplinamenti e le prescrizioni francesi applicabili alla realizzazione di lavori pubblici di questa natura. Esso assume, nei confronti del Consiglio federale svizzero, la responsabilità di committente e si incarica, in particolare, degli studi, dei bandi di gara, degli appalti, della costruzione, della sorveglianza e della ricezione.

2. I progettisti e impresari svizzeri hanno il diritto di concorrere per quanto concerne l'insieme dei lavori. La lista dei candidati alle gare, il rifiuto delle offerte non conformi e la scelta degli accollatari sono fissati di concerto con la Commissione di cui nell'articolo 11.

3. Il calendario di realizzazione dell'opera principale è fissato di comune accordo tra le Parti contraenti, tenuto conto dei loro programmi autostradali nazionali.

Articolo 3 Esercizio e manutenzione dell'opera principale

1. La Parte francese si incarica dell'esercizio e della manutenzione, compresa la pulizia e il servizio invernale, delle grandi riparazioni e dell'eventuale ricostruzione.

2. Quest'obbligo entra in vigore alla ricezione dell'opera principale, quando anche avvenisse prima dello scambio di territori di cui nel paragrafo 5 dell'articolo 1.

Articolo 4 Finanziamento dell'opera principale

1. I costi d'acquisto del terreno e dei diritti necessari alla costruzione dell'opera principale sono sostenuti dalle due Parti contraenti per i tronchi situati sul loro territorio rispettivo, prima della rettifica di frontiera. I terreni situati su territorio svizzero, necessari alla costruzione dell'opera e all'impianto del cantiere, sono messi gratuitamente, liberi da qualsiasi occupazione, onere o servitù, a disposizione della Parte francese. Il sedime dell'opera, ampliato sui due lati longitudinali da una striscia di terreno larga 6 m, andrà ceduto gratuitamente in proprietà alla Parte francese, libero di oneri e di servitù, al momento dello scambio dei territori.

2. Il costo globale di realizzazione dell'opera principale è ripartito in proporzione del 63 per cento per la Parte svizzera e del 37 per cento per la Parte francese. Esso comprende:

- a) le spese di costruzione, valutate in base alle offerte delle imprese prese

Raccordo delle autostrade

in considerazione, ed equivalenti all'ammontare totale di dette offerte, comprese tutte le tasse, maggiorato del 15 per cento per rischi e imprevidi. Gli ammontari delle offerte prese in considerazione sono fissati in franchi francesi e attualizzati alla data di notifica dell'appalto principale, secondo il modulo che figura nel medesimo, vale a dire, conformemente alla natura dell'opera, sulla base delle variazioni degli indici francesi, «TP 02» o «TP 13» con una parte fissa del 17,5 per cento.

- b. le spese di studio e di controllo dell'esecuzione, rappresentanti forfetariamente il 10 per cento delle spese di costruzione, calcolate come detto qui innanzi. La partecipazione della Parte svizzera viene attuata mediante due versamenti alla Parte francese:
- il primo, uguale alla metà del costo di realizzazione globale dell'opera principale valutato nel modo indicato sopra, verrà effettuato nei tre mesi seguenti la notifica dell'appalto principale;
 - il secondo verrà effettuato un anno dopo la data di notifica dell'appalto principale, con riserva d'un avanzamento normale dei lavori. Corrisponde alla metà del costo globale di realizzazione, riveduto alla data del versamento giusta il modulo precitato.

3. Le spese relative all'esercizio e alla manutenzione, compresa la pulizia e il servizio invernale, alle grandi riparazioni e alla ricostruzione eventuale dell'opera principale sono capitalizzate e ripartite forfetariamente secondo la chiave menzionata nel precedente paragrafo 2. Le Parti contraenti convengono di fissare forfetariamente il capitale corrispondente al 61 per cento del costo di realizzazione globale dell'opera principale. La partecipazione della Parte svizzera va versata nei tre mesi che seguono la data della ricezione; essa viene riveduta alla data del versamento nelle stesse condizioni del secondo versamento menzionato nel precedente paragrafo 2.

4. Ognuno dei tre versamenti, menzionati nei precedenti paragrafi 2 e 3, avverrà mediante un acconto, calcolato sulla base degli ultimi indici conosciuti alla data del versamento, e un pagamento complementare, previa pubblicazione degli indici normalmente applicabili.

5. I pagamenti a carico della Parte svizzera si effettuano in franchi svizzeri al corso del cambio del giorno del versamento.

Articolo 5 Controlli di frontiera

Uffici a controlli nazionali abbinati verranno creati alla frontiera secondo condizioni da fissare nel quadro della Convenzione del 28 settembre 1960 tra la Svizzera e la Francia relativa agli uffici a controlli nazionali abbinati e ai controlli in corso di viaggio.

Articolo 6 Imposte indirette

1. Ognuna delle Parti contraenti ammette temporaneamente, in sospensione dei diritti e tasse applicabili all'importazione, i materiali, gli attrezzi e i pezzi

Raccordo delle autostrade

di ricambio in provenienza dal territorio dell'altra Parte, nella misura in cui siano necessari ai lavori di costruzione o di manutenzione e all'esercizio delle opere di cui nell'articolo 1.

2. Le amministrazioni doganali e fiscali competenti di ogni Parte si concertano e si prestano tutta l'assistenza necessaria per l'applicazione del presente Accordo.

Articolo 7 Imposte dirette

1. In deroga alle disposizioni degli articoli 5 e 7 della Convenzione del 9 settembre 1966 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica francese intesa ad evitare i casi di doppia imposizione in materia di imposte sul reddito e sulla sostanza, modificata dall'Accordo completo del 3 dicembre 1969, la parte di cantiere impiantata da un impresario residente in uno dei due Stati e situata sul territorio dell'altro non è considerata come «stabile organizzazione» ai sensi di detta Convenzione.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 si applicano pure alla tassa professionale.

3. Inoltre, nonostante le disposizioni dell'articolo 17 della Convenzione citata nel paragrafo 1, i salari versati alle persone che lavorano sui cantieri sono imponibili soltanto nello Stato in cui il beneficiario è residente ai sensi dell'articolo 1 di detta Convenzione.

4. Le difficoltà alle quali l'applicazione dei paragrafi 1 e 3 del presente articolo dessero luogo verranno risolte nell'ambito della Convenzione di cui nel paragrafo 1.

5. Il riferimento a detta Convenzione, nel caso in cui essa venisse modificata o sostituita, è considerato relativo alla Convenzione modificata o nuova.

Articolo 8 Accesso al sito della costruzione

1. Gli agenti delle Parti contraenti e le altre persone addette alla costruzione dell'opera principale possono, per svolgere i loro compiti, attraversare in ogni momento la frontiera e soggiornare su tutte le parti del cantiere. Tuttavia gli agenti dei servizi delle dogane e di polizia possono esercitare le loro funzioni soltanto sul territorio dello Stato da cui dipendono.

2. I cittadini delle Parti contraenti devono recar seco una carta d'identità ufficiale con fotografia. I cittadini di Stati terzi devono inoltre recare un permesso di soggiorno o un documento equivalente rilasciato dalle autorità dell'una o dell'altra Parte contraente.

3. Le persone di cui nel paragrafo 1 devono inoltre recar seco una carta di servizio o un attestato dell'impresa che le impiega, comprovante che partecipano ai lavori.

4. Le Parti contraenti riprendono a carico, senza formalità, in ogni momento,

Raccordo delle autostrade

le persone che sono penetrate nel territorio dell'altro Stato, violando il presente Accordo.

5. Queste disposizioni non ostacolano l'applicazione delle decisioni individuali prese, dall'una o dall'altra Parte contraente, contro persone interdette d'ingresso o soggiorno.

Articolo 9 Telecomunicazioni

Ogni Parte contraente autorizza l'installazione sui cantieri di apparecchiature di telecomunicazione raccordate con la rete pubblica dell'altra Parte.

Articolo 10 Disposizioni particolari

Nel caso in cui lo scambio di terreni, previsto nell'articolo 1 paragrafo 5, non sia ancora attuato alla messa in servizio dell'opera principale, sono applicabili le disposizioni qui appresso:

1. La parte dell'opera principale situata in territorio svizzero ne resta parte integrante fino allo scambio di territori.
2. Tuttavia le leggi e i regolamenti francesi relativi alla circolazione stradale, compresa la responsabilità civile, all'entrata, all'uscita e al transito delle persone, delle merci e dei capitali, sono applicabili alle persone, veicoli, bagagli, merci e capitali che si trovano sulla parte dell'opera principale di cui nel paragrafo 1 precedente. I funzionari e agenti francesi vi applicano le leggi e i regolamenti precitati. Possono costatare tutte le infrazioni e dare ad esse i seguiti previsti da queste leggi e regolamenti.
3. Per l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 2, la parte dell'opera principale situata in territorio svizzero viene attribuita al comune di Saint-Julien-en-Genevois.
4. Per il perseguimento e la repressione, le giurisdizioni francesi competenti sono quelle che lo sarebbero se le infrazioni fossero state commesse sul territorio del Comune di San-Julien-en-Genevois. Tuttavia, per ciò che concerne i fatti considerati come infrazioni sia dal diritto penale svizzero sia dal diritto penale francese, la competenza delle giurisdizioni svizzere è espressamente riservata.
5. Le disposizioni del presente articolo si applicano provvisoriamente. Possono essere revocate in ogni momento dal Consiglio federale svizzero, con un preavviso di tre mesi.

Articolo 11 Commissione mista

1. Le Parti contraenti costituiscono una Commissione mista che ha per compito:
 - a) di dibattere qualsiasi questione risultante dall'applicazione del presente Accordo e dalle modalità relative alla medesima;

- b) di formulare raccomandazioni per i due Governi, segnatamente per quanto concerne eventuali modificazioni al presente Accordo;
- c) di raccomandare alle autorità competenti tutte le misure adeguate al fine di appianare le difficoltà che emergessero dalla messa in opera del presente Accordo;
- d) di pronunciarsi, in applicazione dell'articolo 2 paragrafo 2, sulla lista dei candidati alle gare, il rifiuto delle offerte non conformi e la scelta degli accollatari.

2. La Commissione è composta di 5 membri svizzeri e di cinque membri francesi che possono farsi accompagnare da esperti. Il Governo di ogni Parte contraente designa un membro della sua delegazione a presiederla. Ogni presidente di delegazione può, con una richiesta indirizzata al presidente dell'altra delegazione, convocare la Commissione che deve riunirsi al più tardi entro un mese dal ricevimento della richiesta.

Articolo 12 Arbitrato

1. Qualsiasi controversia relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, ove non possa venire altrimenti composta, va sottoposta all'arbitrato a richiesta di una Parte contraente.

2. Il tribunale arbitrale consta, in ogni caso, di tre arbitri. Ogni Parte contraente nomina un arbitro e i due arbitri così nominati designano di comune accordo un cittadino di un terzo Stato come terzo arbitro presidente. Gli arbitri sono nominati entro due mesi, il presidente entro tre mesi, dal momento in cui una Parte contraente abbia comunicato all'altra che intende convenire in arbitri la controversia.

3. Se i termini menzionati nel paragrafo 2 non sono rispettati e manchi ogni altro accordo, ogni Parte contraente può invitare il presidente della Corte europea dei diritti dell'uomo a procedere alle designazioni richieste. Se il presidente è svizzero o francese, o altrimenti impedito, il vicepresidente deve procedere alla designazione. Se anche il vicepresidente è svizzero o francese, o altrimenti impedito, procederà alla designazione il membro seguente, nella gerarchia della Corte, che non sia né svizzero né francese.

4. Il tribunale arbitrale decide secondo le norme del diritto internazionale e in particolare del presente Accordo. Esso stesso regola la propria procedura.

5. Le decisioni del tribunale arbitrale, sia sulla procedura sia sulla materia, sono prese a maggioranza dei voti dei suoi membri. L'assenza o l'astensione di uno dei membri del tribunale designati dalle Parti contraenti non impedisce al tribunale di decidere.

6. Le decisioni del tribunale sono vincolanti. Ogni Parte sostiene le spese dell'arbitro che ha designato e le spese occasionate dalla sua rappresentanza nella procedura davanti al tribunale. Le spese del terzo-arbitro presidente e le altre spese sono sostenute in parti eguali dalle Parti contraenti.

Raccordo delle autostrade

7. Se il tribunale arbitrale lo domanda, i tribunali delle Parti contraenti gli accordano l'assistenza giudiziaria necessaria per procedere alle citazioni e alle audizioni di testimoni e d'esperti, conformemente agli accordi in vigore tra le due Parti contraenti sull'assistenza giudiziaria in materia civile e commerciale.

Articolo 13 Durata dell'Accordo

Il presente Accordo è concluso per una durata indeterminata.

Articolo 14 Approvazione, entrata in vigore

1. Il presente Accordo deve essere approvato; gli strumenti di ratifica saranno scambiati il più presto possibile a Berna.
2. Il presente Accordo entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese che segue lo scambio degli strumenti di ratifica.

Fatto a Parigi, il 27 settembre 1984, in due esemplari in lingua francese.

Per il
Consiglio federale svizzero:
F. de Ziegler

Per il Governo
della Repubblica francese:
G. M. Chenu

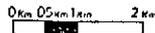
REPUBLIQUE FRANÇAISE



CONFÉDÉRATION SUISSE



ECHELLE:

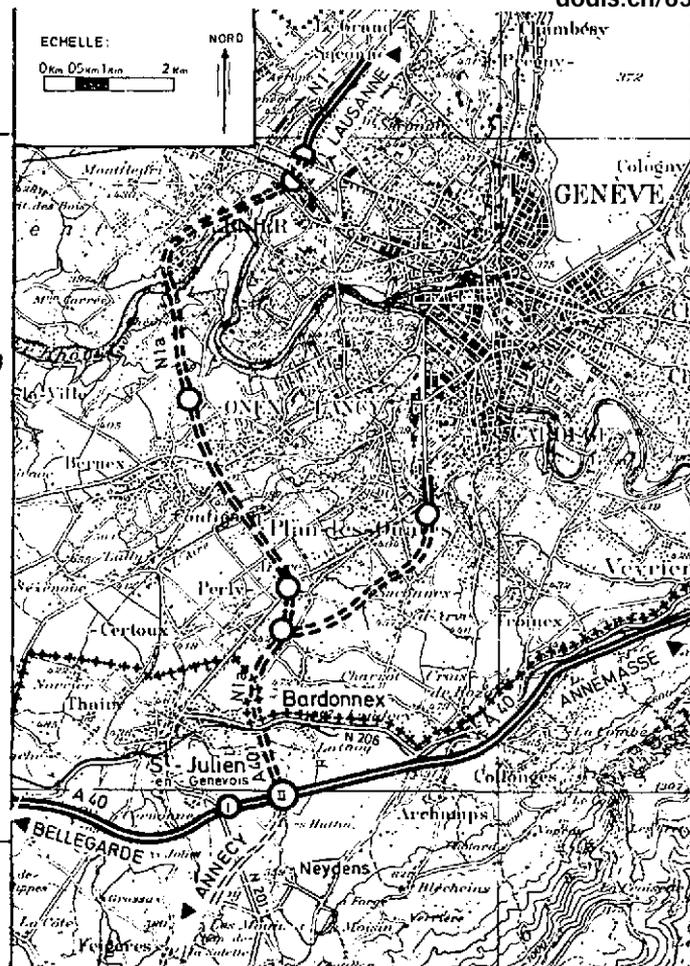


NORD

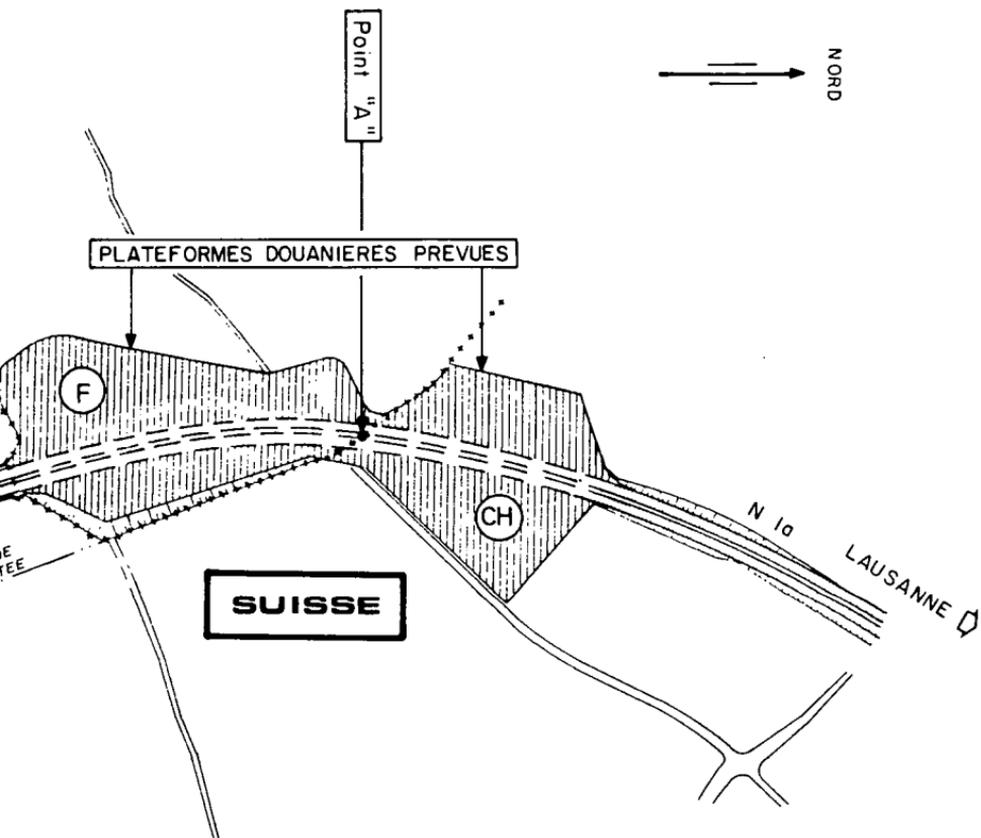
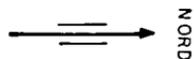


PLAN D'ENSEMBLE DONNANT UN APERÇU DU RACCORDEMENT PREVU

Annexe à l'accord entre
le Gouvernement de la République Française
et le Conseil fédéral suisse
relatif au raccordement des autoroutes
entre Saint-Julien-en-Genève (Haute-Savoie)
et Bardonnex (Genève)



ECHELLE: 0 25 50 100 150 200m



COMMUNE DE BARDONNEX (CH)

COMMUNE DE SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS (F)

FRANCE

① ECHANGEUR DE ST JULIEN

N 201

BELLEGARDE

AUTOROUTE A40

OUVRAGE PRINCIPAL

AUTOROUTE A401

② NOEUD AUTOROUTIER A401/A40

NANT DE TERNIER

N 206
SNCF
V.C. N° 7

RECTIFICATION FRONTIERE PRO.

L. RANDE

PEAGE

ANNEMASSE

