

Date de dépôt: 23 décembre 2004

Messagerie

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et M. Christian Brunier,
Françoise Schenk-Gottret et Laurence Fehlmann Rielle pour un
tunnel du Mont-Blanc moins dangereux et moins polluant**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 4 octobre 2001, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- le fait que la République et canton de Genève possède des parts de la société d'exploitation du tunnel du Mont-Blanc « Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) » et de la société SITMB, gestionnaire de la partie italienne du tunnel, et un siège dans les Conseils d'administration de ces sociétés;
- la catastrophe ayant malheureusement eu lieu le 24 mars 1999, dans le tunnel du Mont-Blanc;
- la dangerosité de l'ouvrage;
- la négligence des autorités pour assurer la sécurité de ce lieu;
- la pollution provoquée par cette voie routière dans cette région alpine;

invite le Conseil d'Etat :

- à tout entreprendre afin de s'assurer de la mise en conformité de ce tunnel en matière de sécurité pour ce qui concerne la construction, les équipements et la régulation du trafic et de faire connaître publiquement la réalité de leur application totale ou partielle;
- en cas de non-respect des normes de sécurité, à se désolidariser publiquement de la majorité du Conseil d'administration de ces sociétés;
- à intervenir auprès de la Confédération pour que soient favorisées, en collaboration avec les autorités françaises et italiennes compétentes, l'élaboration d'études et la mise en place de mesures permettant un report, dans des délais aussi brefs que possible, du trafic de marchandises vers des solutions de ferroutage;
- à s'engager, dans l'attente de ce transfert modal, par tous les moyens politiques et juridiques, à faire diminuer le passage des camions par une limitation horaires des véhicules lourds admis, ainsi qu'à faire interdire le passage de véhicules lourds ne respectant pas les normes techniques et environnementales européennes;
- à intervenir auprès de la Confédération pour que soit réalisée une étude impartiale concernant l'incidence de l'exploitation de ce tunnel sur l'environnement conformément à la Directive européenne du 3 mars 1997;
- à s'engager à tout mettre en œuvre afin que d'ici dix ans, le trafic des poids lourds soit interdit dans le tunnel sous le Mont-Blanc, sous réserve du trafic local.

Suite à l'incendie du 24 mars 1999, le Grand Conseil a été saisi de cette motion qui, renvoyée à la commission des affaires communales, régionales et internationales, a donné lieu à un important débat sur la question de la sécurité dans ce tunnel.

Le représentant du canton de Genève au conseil d'administration de la société concessionnaire française Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) a indiqué, lors des travaux de la commission, que la problématique de la sécurité est primordiale pour la société concessionnaire française. Par ailleurs, du côté français, la volonté existe d'exercer un fort contrôle policier à l'intérieur du tunnel pour régler le comportement des usagers et éviter les comportements dangereux des usagers.

Pour répondre à la première invite, le Conseil d'Etat, à de nombreuses reprises, a fait état de ses inquiétudes face à la réouverture du tunnel aux poids lourds auprès des sociétés concessionnaires française et italienne. Il a

notamment insisté sur le fait que cet ouvrage devait répondre aux normes les plus exigeantes en matière de sécurité. Ainsi, le 14 juin 2001, à Paris, lors de l'assemblée générale des actionnaires de la Société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB), le représentant du canton de Genève a fait part de la position du Conseil d'Etat demandant à ce que les sociétés concessionnaires, tant française qu'italienne, assurent une mise en conformité de l'ouvrage aux plus récentes normes en matière de sécurité. Le Conseil d'Etat a également ajouté que ces sociétés doivent également tout mettre en œuvre afin de permettre un report à moyen terme du trafic de marchandises à travers les Alpes vers des solutions de ferroutage. En effet, les autorités cantonales sont convaincues que la solution du ferroutage, qui permettra une diminution sensible du trafic des poids lourds, est la seule à même de garantir une sécurité maximale de l'ouvrage. Sans compter les impacts positifs de cette solution sur l'environnement.

Il convient également de rappeler que le 18 juin 2000, les deux sociétés concessionnaires française et italienne ont signé un accord de constitution d'un Groupement européen d'intérêt économique (GEIE), structure commune de gestion des travaux de réhabilitation du tunnel, dotée d'un conseil de gestion autonome et coiffée d'un directeur unique. En effet, la catastrophe du 24 mars 1999 a relancé l'idée d'une société unique, dotée d'une personnalité juridique propre, chargée de la gestion du tunnel du Mont-Blanc. Le GEIE s'est substitué au Comité commun d'administration.

Ce groupement a pour objet d'assurer l'exécution de toutes les missions qui lui sont confiées par les deux sociétés concessionnaires pour la reconstruction et l'amélioration des niveaux de sécurité du tunnel. Il a été également chargé de la gestion de l'ouvrage et à compter de la réouverture, toutes les interventions physiques dans le périmètre de l'ouvrage sont effectuées sous sa maîtrise d'ouvrage.

Le canton de Genève est représenté au sein de cet organisme par son représentant au Conseil d'administration de la Société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB). Cette représentation permet au canton d'avoir une bonne visibilité sur tout ce qui concerne la sécurité dans l'ouvrage.

Le 5 novembre 2001, à Rome, lors de la séance du conseil d'administration de la société italienne concessionnaire, la *Società Italiana per Azioni per il Tunnel del Monte Bianco (SITMB)*, par la voix de son représentant au sein dudit conseil, le Conseil d'Etat a porté à connaissance des administrateurs, d'une part la déclaration faite par la Ville de Genève en date du 31 octobre 2001 qui réaffirme l'opposition des autorités communales au retour des poids

lourds dans le tunnel, d'autre part la motion présentée par le Parlement genevois et qui fait l'objet du présent rapport.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a également affirmé que, si le tunnel du Mont-Blanc reste un des points de passage essentiel dans le transit des marchandises à travers les Alpes, il n'en demeure pas moins vrai que les sociétés concessionnaires, tant italienne que française, doivent s'impliquer, notamment financièrement, dans une politique globale des transports qui favorise autant que faire se peut le ferroutage. En rappelant au passage que selon les dernières statistiques sur le transport des marchandises en Europe continentale, la répartition est la suivante entre les divers modes de transport :

- 79% transport routier ;
- 11% ferroutage (rail) ;
- 10% autres moyens (navigation fluviale, etc.).

En effet, il est de l'intérêt même de ces sociétés concessionnaires d'avoir le trafic le mieux adapté aux dimensions de l'ouvrage, dont la conception remonte à plus de trente ans. S'il est vrai que les taxes des poids lourds représentent la part la plus importante des revenus liés au péage, en revanche, le trafic de ces véhicules représente des risques énormes pour l'environnement et la sécurité (pollution, bruit, accidents). Il est du devoir des sociétés concessionnaires de garantir le maximum de sécurité aux usagers, comme le rappelle par ailleurs, l'article 41 de la constitution italienne (Annexe 1).

Le Conseil d'Etat a également rappelé que, au niveau de la sécurité, un récent rapport de l'OCDE indique que 95% des accidents causés sur les routes l'ont été par le comportement fautif des utilisateurs. Par conséquent, les efforts que les sociétés concessionnaires doivent fournir pour la réhabilitation de l'ouvrage doivent également porter sur l'information aux utilisateurs ainsi que sur un contrôle accru de la part de la police routière : Polstrada en Italie, Gendarmerie en France, avec des sanctions pénales significatives en cas de non-respect des normes de sécurité.

Il serait également souhaitable de confier à des experts indépendants le soin d'examiner, à intervalles réguliers, l'état de fonctionnement des installations de sécurité. Il serait aussi souhaitable d'organiser des exercices en temps réel pour assurer la meilleure coordination possible entre les équipes de sécurité et les pompiers présents à proximité de l'ouvrage.

Le 4 mars 2002, le Conseil d'administration de la SITMB a porté à la connaissance du représentant du canton de Genève qu'il admettait le principe de recourir à des experts indépendants pour s'assurer de l'efficacité des systèmes de sécurité. A cet effet ont été mandatés pour le contrôle des zones à risque le Studio Lombardi de Locarno ainsi que le professeur François P. Descoedres, professeur de travaux de fondation mécanique des roches et ouvrages souterrains à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Il a également indiqué que l'ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub) avait donné un préavis positif sur le niveau de sécurité de l'ouvrage (Annexe 2).

L'administrateur délégué, M. Francesco Colombo, entre temps décédé, a aussi porté à connaissance du représentant du canton de Genève qu'en 1997, une modification des statuts de la SITMB, notamment l'article 2, lettre f, a introduit la possibilité pour cette société de participer à des initiatives de transport intermodales, ferroutage notamment (Annexe 3).

La réouverture progressive de l'ouvrage a eu lieu en trois phases qui se sont déroulées comme suit:

- le 9 mars 2002, réouverture aux voitures en trafic bidirectionnel;
- le 8 avril 2002, réouverture en sens alterné aux camions jusqu'à 19 tonnes, avec passage obligé aux aires de contrôle du Fayet et d'Aoste;
- le 13 mai 2002, ouverture toujours en sens alterné aux camions de 1 à 19 tonnes mais à 4 essieux maximum;
- le 25 juin 2002, ouverture à tout le trafic commercial mais toujours en maintenant l'alternat et l'obligation d'arrêt aux aires de contrôle.

Par ailleurs, les sociétés concessionnaires ont décidé que la mesure de l'alternat serait évaluée périodiquement par les organes techniques des 2 gouvernements et une analyse approfondie aurait lieu en septembre 2003, après le passage prévu de 100 000 véhicules commerciaux.

La question de la levée de l'alternat a fait ensuite l'objet d'un débat nourri au sein du conseil d'administration de la société italienne. En effet, cette mesure, préconisée par le ministre français des transports de l'époque, M. Charles Gayssot, lors de sa rencontre du 15 février 2002 avec son homologue italien Lunardi à Livourne, a été vivement critiquée du côté

italien. En effet, selon les italiens l'application de l'alternat devait se faire aussi dans le tunnel du Fréjus pour ne pas injustement défavoriser le tunnel du Mont-Blanc.

La SITMB s'est alors fortement activée auprès des divers ministères de tutelle pour obtenir au plus vite la levée de cette mesure.

Le 4 octobre 2002, à Rome, lors de la séance du conseil d'administration de la SITMB, le représentant de la région autonome de la Vallée d'Aoste a porté à la connaissance des membres du conseil d'administration une déclaration du Conseil régional de la Vallée d'Aoste, stigmatisant la position prise par le ministre italien Lunardi de lever le plus vite possible l'alternat en considérant indispensable que dans le tunnel du Mont-Blanc, cette mesure soit maintenue pour les poids lourds aussi longtemps que des solutions permettant de réduire de 50% le transit des camions par rapport aux chiffres de 1998 n'auraient pas été trouvées.

Par ailleurs, le Conseil régional a également invité les représentants de la Vallée d'Aoste au Parlement italien et au Parlement européen à prendre toutes les initiatives nécessaires afin que le transit des poids lourds à travers le Mont-Blanc se fasse sur la base de paramètres de sécurité et de protection de l'environnement afin d'éviter que la Vallée d'Aoste ne devienne un passage dangereux et pollué en raison d'une augmentation disproportionnée du trafic (Annexe 4).

Se joignant à cette déclaration, le Conseil d'Etat, par la voix de son représentant au sein du conseil d'administration de la SITMB, a appuyé cette position en ajoutant, par ailleurs, qu'il était convaincu que la solution de l'alternat est la seule mesure possible à même de garantir une sécurité maximale dans l'ouvrage. De même que l'abandon de cette mesure contribuerait sans nul doute à raidir les positions des populations alpines et des associations de défense de l'environnement opposées au retour des camions sous le tunnel du Mont-Blanc.

Le risque de manifestations qui auraient pour corollaire de bloquer les accès au tunnel tant du côté français qu'italien ne ferait que décourager les transporteurs routiers qui se détourneraient encore plus de cet axe important pour le transit des marchandises.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat s'est opposé à la levée de l'alternat concernant les poids lourds empruntant le tunnel. Les membres du conseil d'administration de la SITMB ont pris acte de cette prise de position.

Le 5 décembre 2002, à Rome, lors de la séance du conseil d'administration de la SITMB, le Conseil d'Etat a réaffirmé encore une fois son opposition à la levée de l'alternat, toujours pour des raisons de sécurité. Toutefois, le conseil d'administration de ladite société a confirmé, à une très large majorité, la nécessité de poursuivre les efforts pour obtenir au plus vite l'abolition de l'alternat, en se fondant surtout sur des critères de rentabilité tout en soulignant que le programme des travaux de réhabilitation de l'ouvrage avait été conduit sur la base d'une réouverture du tunnel à tout le trafic de manière bidirectionnelle et que partant, la solution de l'alternat n'était qu'une solution provisoire destinée à être abandonnée le plus rapidement possible.

Le 16 décembre 2002, la Commission intergouvernementale de contrôle, entité chargée du contrôle des sociétés concessionnaires, a proposé deux mesures concrètes devant permettre le rééquilibrage du trafic commercial entre les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, à savoir :

- la suppression de la circulation alternée des poids lourds dans le tunnel du Mont-Blanc ;
- l'homogénéisation des règlements de circulation applicables dans les deux ouvrages.

Le 14 janvier 2003, lors d'une rencontre entre les ministres italien et français des transports, Lunardi et De Robien, la décision d'abolir l'alternat a été confirmée, pour permettre un rapide rééquilibrage du trafic commercial entre les deux vallées (Maurienne avec le tunnel du Fréjus et Vallée d'Aoste avec le tunnel du Mont-Blanc). Cette mesure devant intervenir au plus tard fin mars 2003.

Le 28 février 2003, à Rome, le représentant du Conseil d'Etat au conseil d'administration de la SITMB a pris acte, avec regret, des décisions prises par les ministères italien et français des transports de lever l'alternat concernant les poids lourds. Le Conseil d'Etat a toutefois indiqué qu'il convenait de s'assurer du respect absolu par les usagers des règles de sécurité en vigueur dans le tunnel, notamment la distance réglementaire de 150 m entre chaque véhicule ainsi que la vitesse maximale autorisée de 70 km/h.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a également indiqué qu'il serait souhaitable, pour permettre la meilleure préparation possible des pompiers appelés à intervenir dans la galerie, que ces derniers puissent profiter des structures du

Centre de formation et d'entraînement aux techniques d'intervention en tunnel (CFETIT), situé à Modane (Savoie), près de l'entrée du tunnel du Fréjus.

En effet, il s'agit du seul simulateur d'incendie en lieu confiné d'Europe.

Les membres du conseil d'administration de la SITMB ont indiqué être d'accord avec cette proposition et remercié de l'information donnée par le Conseil d'Etat.

Le 1^{er} mars 2003, un décret ministériel publié au Journal officiel a mis fin au passage en alternance des camions dans le tunnel du Mont-Blanc. Les camions pouvaient donc à nouveau se croiser dans l'ouvrage.

En ce qui concerne plus particulièrement le développement du ferroutage, il convient de remarquer que ce dernier rencontre une adhésion toujours plus forte en France. Depuis la tragédie du Mont-Blanc, les autorités françaises ont la volonté d'encourager le recours au rail pour absorber une part plus grande du trafic de marchandises. Cette volonté est aussi présente du côté italien et la volonté des deux pays d'aller dans ce sens s'est manifestée sur le dossier de réalisation de l'axe ferroviaire Lyon-Turin.

Il convient toutefois de souligner qu'en matière de sécurité le tunnel du Mont-Blanc possède maintenant des équipements de sécurité à la pointe de la technologie actuelle, à savoir :

- caméras infrarouge tous les 100 mètres qui transmettent les images dans les postes de contrôle, à chaque extrémité du tunnel ;
- 112 niches de sécurité avec téléphone et extincteur tous les 100 mètres ;
- 36 refuges tous les 300 mètres, équipés de deux portes coupe-feu tenant deux heures chacune, ils permettent l'évacuation des usagers par un escalier relié à la gaine d'air frais aménagée sous la chaussée. Equipés de visiophones, les usagers sont automatiquement en contact interactif avec les centres de contrôle ;
- 78 niches à incendie réservées aux pompiers, équipées d'une double bouche d'incendie (française et italienne) ;

- Tous les 600 mètres, des places d'arrêt d'urgence et des panneaux d'affichage à cristaux liquides ;
- En permanence des équipes de pompiers avec véhicules à chaque entrée et au milieu du tunnel ;
- 112 carneaux de désenfumage tous les 100 mètres reliés à la gaine d'air vicié. Capacité de désenfumage : 150 m³/s sur 600 mètres. Chaque carneau est équipé d'une trappe motorisée et télécommandée ;
- 4 réservoirs incendie dont deux nouveaux, de 120 m³, qui alimentent les bouches d'incendie du tunnel ;
- vitesse contrôlée par radar et limitée à 70 km/h ;
- portail thermographique avec contrôle par caméra infrarouge à chaque entrée du tunnel ;
- gestion technique centralisée avec une salle de commande située côté français. Côté italien, une salle de secours pourra prendre le relais en cas de défaillance. Cette salle permet de contrôler tous les paramètres d'exploitation.

Toutes ces mesures ont fait l'objet d'une abondante diffusion, tant par voie de presse que de la part des sociétés concessionnaires. Par ailleurs, tous les usagers qui utilisent cet ouvrage, reçoivent, aux postes de péage, un document leur expliquant les comportements à avoir en cas de problèmes dans le tunnel.

Malgré le fait que le Conseil d'Etat ait, à plusieurs reprises, marqué son opposition aux décisions prises à une très large majorité des membres du conseil d'administration, ces derniers ont toutefois été sensibilisés aux problèmes de la sécurité dans le tunnel. En conséquence, il n'y a pas lieu, comme le suggère la 2^e invite, de se désolidariser de la majorité des membres du Conseil d'administration de ces sociétés.

En ce qui concerne la 3^e invite, à savoir l'intervention auprès de la Confédération, le Conseil d'Etat, le 6 février 2002, a envoyé au Conseil fédéral un courrier faisant état des demandes formulées par le Grand Conseil ainsi que sur le débat nourri entre les autorités italienne et française, enclines à donner l'autorisation de son exploitation et de sa réouverture au passage des poids lourds, et les habitants des vallées de Chamonix, sur le versant français, et d'Aoste et Courmayeur, sur le versant italien.

Le 18 mars 2002, M. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral chargé du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, répondait au Conseil d'Etat qu'il comprenait les préoccupations du canton de Genève tout en indiquant toutefois que, au niveau fédéral, il s'agit d'aborder les problèmes du trafic des marchandises à travers les Alpes selon une approche globale et de les résoudre par une démarche qui s'inscrive dans la politique européenne des transports.

M. Leuenberger indiquait par ailleurs que le report global du transport des marchandises à travers les Alpes vers des solutions de ferroutage constituait un des piliers de la politique suisse des transports mais que la mise en œuvre de cette stratégie demandait du temps au vu des mesures qu'elle nécessite, notamment dans l'extension de l'offre ferroviaire. Ainsi, le Conseil fédéral estime qu'interdire le tunnel du Mont-Blanc aux camions ne ferait que déplacer le trafic des poids lourds sur d'autres routes en y accentuant les problèmes qu'elles connaissent déjà et contrecarrerait l'objectif du ferroutage. Selon le Conseil fédéral, il n'est pas envisageable de traiter préalablement et isolément le dossier de la réouverture du Mont-Blanc (Annexe 5).

En ce qui concerne la 4^e invite de la motion, préconisant une diminution du passage des camions par une limitation horaire des véhicules lourds admis, ainsi que d'interdire le passage de véhicules lourds ne respectant pas les normes techniques et environnementales européennes, le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) a émis des directives de sécurité, adoptées suite à la réouverture du tunnel aux poids lourds, qui ne permettent que le passage des véhicules les moins polluants, à savoir ceux catalogués selon les normes européennes comme Euro 1, Euro 2 et Euro3.

Sont interdits de passage dans le tunnel les poids lourds catalogués Euro 0 ainsi que les véhicules transportant des matières dangereuses.

Par ailleurs, selon les dernières statistiques communiquées par les exploitants du tunnel, la répartition du trafic poids lourds selon les diverses catégories est la suivante :

- 80% Euro 3 (soit les véhicules les moins polluants);
- 20% Euro 2
- 10% Euro 1

A noter qu'à partir de 2005 une nouvelle catégorie de moteurs Euro 4 sera mise en service, il s'agit de moteurs encore plus respectueux de

l'environnement. Ces statistiques démontrent les efforts remarquables faits par les constructeurs pour mettre sur le marché des moteurs de moins en moins polluants (Annexe 6).

De plus, depuis la réouverture du tunnel à tout le trafic commercial, force est de constater la répartition inégale de ce trafic entre les ouvrages du Fréjus et du Mont-Blanc. En effet, seulement 21% du trafic commercial passe par le tunnel du Mont-Blanc, alors que la répartition prévue par les deux gouvernements devait être de 35% pour le Mont-Blanc et de 65% pour le Fréjus.

Conclusion

Il convient de préciser que dans ce dossier, les possibilités d'intervention du Conseil d'Etat sont fortement limitées. En effet, il s'agit d'un ouvrage situé hors de notre territoire national, dont les sociétés concessionnaires dépendent fortement de leur ministère de tutelle. Le Conseil d'Etat a fait tout son possible pour faire entendre sa voix.

Par ailleurs, ledit Conseil entend maintenir sa présence au sein des sociétés concessionnaires pour s'assurer que les prescriptions en matière de sécurité sont respectées et que les membres du conseil d'administration continuent à être sensibilisés à ce problème.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf

Annexes

- *Article 41 de la constitution italienne (Annexe 1)*
- *Test 2002 de l'Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) sur le tunnel du Mont Blanc – www.adac.de (Annexe 2)*
- *Statuts de la Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (Annexe 3)*

- *Déclaration du Conseil de la Vallée et du Conseil régional de la Vallée d'Aoste (Annexe 4)*
- *Lettre de M. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral, du 18 mars 2002 (Annexe 5)*
- *Statistique sur les passages des poids lourds selon leur catégorie (Annexe 6)*

ANNEXE I

CONSTITUZIONE ITALIANA

Articolo 41

"L'iniziativa economica privata è libera.

Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.

La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali."


Traduction**Article 41**

"L'initiative économique privée est libre.

Elle ne peut toutefois se dérouler de façon contraire à l'utilité sociale ou de manière à créer des dommages à la sécurité, à la liberté et à la dignité humaine.

La loi détermine les programmes et les contrôles nécessaires afin que l'activité économique publique et privée puisse se dérouler et se coordonner à des buts sociaux."

Tunnel-Test 2002: F - Montblanc



Suchbegriff eingeben

Hilfeseiten

Go

Mitglied werden

Join ADAC

Home > Tests > Reiselesis > Tunnel > Testjahr 2002 > Alle getesteten Tunnel auf einen Blick > F - Frankreich

Montblanc

Note: sehr gut

Testsieger

Chamonix / Frankreich - Italien
A5 Genf - Turin
Überland-Tunnel

Inbetriebnahme	1965/ Wiedereröffnung für Pkw nach Brand und Renovierung im März 2002
Länge	11600 m
Höhenniveau der Portale	1274 m NN in Frankreich, 1381 m NN in Italien
Anzahl der Röhren	1/Gegenverkehr
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Fahrzeuge pro Tag	4500
Anteil LKW	40%
Pannen in 2001	-
Unfälle in 2001	-
Brände in 2001	-
Gefahrguttransporte	verboten
Risiko	mittel

Stärken und Schwächen

- ✓ Pannengebühren in relativ kurzen Abständen (800 Meter)
- ✓ Lkw-Verkehr wird nur bis zu einer bestimmten Höchstmenge durchgelassen, für Gefahrguttransporte gesperrt
- ✓ Lückenlose Videoüberwachung mit Kameras im Abstand von rund 100 Metern
- ✓ Automatische Erfassung von Staus und Unfällen
- ✓ Verkehrsmanagement über Ampeln und Halbschranken im Abstand von 600 Metern, zusätzlich Schilder mit Verhaltenshinweisen
- ✓ Überwachung des Mindestabstandes aller Fahrzeuge (150 Meter bei Fahrt, 100 Meter bei Stillstand)
- ✓ Lautsprecher im Bereich der Pannengebühren
- ✓ Verkehrsfunk durchgehend zu empfangen, zusätzliche Meldungen können eingespielt werden
- ✓ Notruftelefone gegen Lärm gekapselt
- ✓ Bei Benutzung des Notrufs automatisches Aufschalten einer Videokamera und Voralarm für die Aktivierung des Lüftungssystems
- ✓ Fluchtausgänge zu Fluchtkammern im Abstand von 300 Metern mit Zugang zu einem Frischluftkanal; Fluchtkammern werden mit Kameras überwacht und separat belüftet
- ✓ Automatisches Brandmeldesystem
- ✓ Durchgehende Druckwasserleitung und Hydranten in ausreichendem Abstand
- ✓ Bei Entnahme der Feuerlöscher automatisches Aufschalten einer Videokamera und Voralarm für die Aktivierung des Lüftungssystems
- ✓ Ausbildung und Ausstattung der Feuerwehr gut

Löschfahrzeuge und Einsatzkräfte an beiden Portalen sowie in der Tunnelmitte rund

- ✓ um die Uhr stationiert
- ✓ Spezielle Lüftungsprogramme unter Berücksichtigung der Längsströmung für den Brandfall
- ✓ Brandlüftung mit fernsteuerbaren Klappen zur effektiven Rauchabsaugung ausreichend dimensioniert
- ✓ Automatische Aktivierung der Brandlüftung, Sperrung des Tunnels und Alarmierung der Feuerwehr im Brandfall

- ! Nur eine Röhre mit Gegenverkehr und hohem Lkw-Anteil
- ! Fahrbahn aus brennbarem Material (Asphalt)
- ! Pannengebühren nur rund 10 Meter lang
- ! Notgehwege nur 0,8 Meter breit
- ! Keine Markierung des rechten Fahrbahnrandes

Zurück

Reisetests:

Tunnel | Raststätten | Führen | Autozug
ÖPNV | Bahnhöfe | Binnenschiffe | Freizeitanlagen
Bus-Check | Busreisen

Tests:

Autotest ↔ | Crash-Tests | Reifen Tests | Zubehörtests
Reisetests | Camping-Tests ↔ | Kraftstoff & Abgas | Restwert Altfahrzeuge
Behörden 2002 | Barrierefreiheit in 16 Städten | Kindersitze 2003

ALLEGATO "A" AL REP. N.

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco
 Sede Sociale: Prè Saint Didier - Frazione Verrand - Aosta
 Direzione Generale: Roma - Via Bergamini, 50 - 00159
 Capitale sociale Euro 109.084.800= i.v.
 Iscritta alla Cancelleria del Tribunale di Aosta al n. 543
 del Registro Società.
 Iscritta alla cancelleria del Tribunale di Roma al n.
 3447/73
 Codice Fiscale e Partita IVA: 00081600074

* * * * *

STATUTO SOCIALE

TITOLO I

Costituzione, sede, scopo, durata

Art. 1

E' costituita la Società per Azioni con la denominazione
 "Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bian-
 co" con sede in Prè Saint Didier - Frazione Verrand (Aosta).

Art. 2

La Società ha per oggetto:

- a) la costruzione della galleria stradale attraverso il mas-
 siccio del Monte Bianco per la parte prevista dalla Conven-
 zione fra l'Italia e la Francia e relativo annesso, firmata
 a Parigi il 14 marzo 1953 approvata con legge 1° agosto 1954
 n. 846 ed entrata in vigore in seguito allo scambio delle
 ratifiche il 22 giugno 1957;
- b) l'esercizio della suddetta galleria stradale, nella forma
 che sarà stabilita in applicazione dell'art. 7 della predet-
 ta Convenzione;
- c) il concorso al miglioramento del sistema viario di acces-
 so alla suddetta galleria stradale, entro i confini della
 Regione Valle d'Aosta, da effettuarsi d'intesa con le Ammi-
 nistrazioni interessate, anche attraverso la partecipazione
 al capitale di Società aventi per oggetto la realizzazione,
 entro i confini della Regione Valle d'Aosta, di infrastrut-
 ture per il miglioramento del sistema viario di accesso alla
 galleria stradale;
- d) la costruzione e/o la gestione di trafori internazionali,

anche attraverso la partecipazione al capitale di altre Società,

e) la partecipazione ad iniziative di collegamento intermodale del trasporto commerciale su ruota;

f) tutte le operazioni finanziarie, commerciali ed industriali, dirette o indirette, ivi compresa l'acquisizione di partecipazioni ritenute opportune ed utili al raggiungimento dello scopo sociale.

Art. 3

La durata della Società è fissata fino a tutto il 31 dicembre 2040.

TITOLO II

Capitale Sociale ed Azioni

Art. 4

Il Capitale sociale è di Euro 109.084.800 (Euro centonovemilioniottantaquattromilaottocento) suddiviso in numero 2.112.000= azioni da euro 51,65= ciascuna, così ripartito: n. 1.209.012 azioni "A" di cui: 66.000 del Cantone di Ginevra 66.000 della Città di Ginevra 1.077.120 di Privati Italiani 902.880 azioni "B" di cui: 678.480 dello Stato Italiano 224.400 della Regione Autonoma Valle d'Aosta. Le azioni non possono essere costituite convenzionalmente in garanzia, senza il preventivo consenso motivato del Consiglio di Amministrazione.

TITOLO III

Organi della Società

Art. 5

La Società ha i seguenti Organi:

- a) L'Assemblea degli Azionisti
- b) Consiglio di Amministrazione
- c) Collegio dei Sindaci.

Art. 6

L'Assemblea degli Azionisti si riunisce in sede ordinaria e straordinaria.

L'Assemblea Ordinaria è convocata almeno una volta l'anno, entro quattro mesi dalla data di chiusura dell'Esercizio Sociale, o, ove particolari esigenze lo richiedano, entro sei mesi dalla data predetta, agli effetti e ai sensi dell'art.

2364 del Codice Civile.

L'Assemblea Straordinaria è convocata ogni qualvolta il Consiglio di Amministrazione o il Collegio dei Sindaci lo reputino necessario o negli altri casi previsti dal Codice Civile.

Art. 7

La convocazione dell'Assemblea, che può aver luogo anche fuori dalla sede sociale, si fa mediante avviso, corredato dal relativo Ordine del Giorno da pubblicarsi nella Gazzetta ufficiale della Repubblica, almeno quindici giorni prima di quello indicato per l'Assemblea. Nello stesso avviso potrà essere indicato il giorno della seconda convocazione per il caso che la prima andasse deserta. La seconda convocazione non potrà aver luogo nello stesso giorno della prima.

Art. 8

L'Assemblea, sia in sede ordinaria che straordinaria delibera in prima ed in seconda convocazione con le maggioranze previste dagli articoli 2368 e 2369 C.C. Ogni azione ha diritto ad un voto.

Per l'intervento all'Assemblea l'Azionista dovrà essere iscritto nel Libro dei Soci almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'adunanza e dovrà aver depositato entro tale termine le proprie azioni presso la sede sociale o presso le Aziende di Credito o Società Finanziarie indicate nell'avviso di convocazione.

L'azionista potrà farsi rappresentare all'assemblea mediante delega scritta anche da un non azionista.

Art. 9

L'Assemblea elegge il suo Presidente fra gli intervenuti.

Il Presidente nomina un Segretario che può essere non azionista e, occorrendo due scrutatori fra gli azionisti presenti.

Art. 10

Il Consiglio di Amministrazione si compone di 21 membri dei quali: - 6 nominati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e designati come segue: 1 dal Ministero degli Affari Esteri 1 dal Ministero del Tesoro 2 dal Ministero dei Lavori Pubblici 1 dal Ministero dei Trasporti 1 dal Ministe-

ro delle Partecipazioni Statali 2 nominati dalla Regione Autonoma Valle d'Aosta 1 nominato dalla Città di Ginevra 1 nominato dal Cantone di Ginevra 11 nominati dall'Assemblea dei Soci.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione è designato, tra i membri del Consiglio stesso, dal Ministero degli Affari Esteri, sentiti gli altri Ministeri di cui al comma precedente ed è nominato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

I membri del Consiglio durano in carica tre anni e sono rieleggibili o confermabili.

Art. 11

Il Consiglio di Amministrazione elegge tra i suoi membri un Vice Presidente ed un Amministratore Delegato e nomina altresì un Segretario, il quale potrà essere anche persona estranea al Consiglio.

Art. 12

Il Consiglio di Amministrazione che si riunisce almeno ogni sei mesi è convocato dal Presidente quando lo ritenga opportuno o quando ne sia fatta richiesta dall'Amministratore Delegato o da almeno cinque Consiglieri, o da due Sindaci Effettivi.

In caso di assenza o di impedimento del Presidente, il Consiglio sarà convocato dal Vice Presidente.

La convocazione viene fatta per lettera raccomandata a domicilio di ciascun Consigliere o Sindaco Effettivo con il preavviso di almeno otto giorni, in caso di urgenza il Consiglio potrà essere convocato per telegramma con tre giorni di preavviso.

Art. 13

Per la validità delle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione è necessaria la Presenza della maggioranza dei suoi membri in carica.

E' ammessa la possibilità che la partecipazione alle adunanze avvenga anche in teleconferenza o videoconferenza, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito seguire la discussione ed intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti. Il Consi-

glio di Amministrazione si considera tenuto nel luogo dove si trovano il Presidente ed il Segretario.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza dei voti; in caso di parità prevale il voto del Presidente. Peraltro, sarà comunque necessario il voto favorevole del Presidente e di due membri almeno di nomina governativa per le deliberazioni aventi i seguenti oggetti: 1) proposta di modificazioni allo Statuto, ai sensi dell'art. 6 della legge 1° agosto 1954 n. 846; 2) richiamo dei decimi del Capitale sottoscritto e non versato; 3) emissioni di obbligazioni e loro caratteristiche; 4) formazione del Bilancio consuntivo di ogni Esercizio prima di sottoporlo all'Assemblea; 5) partecipazioni ad altre Società ed Enti; 6) istituzioni di sedi, succursali ed uffici; 7) acquisti ed alienazione di immobili; 8) redazione della lista di cui all'ultimo comma dell'art. 16; 9) nomina e revoca del segretario del Consiglio di Amministrazione.

Art. 14

Il Consiglio di Amministrazione provvedere alla gestione ordinaria e straordinaria della Società, salvo le facoltà riservate per legge all'Assemblea Generale degli Azionisti.

Art. 15

La firma sociale e la rappresentanza legale, contrattuale e giudiziaria attiva e passiva della Società, avanti ad ogni autorità, ufficio pubblico o privato nonché avanti ad ogni organo o grado di giurisdizione spettano al Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Il potere di rappresentanza e di firma sociale può anche essere conferito dal Consiglio di Amministrazione, che ne determina i limiti, per particolari operazioni ben determinate, ad uno o più Amministratori. Peraltro, per l'esecuzione di operazioni, per le quali, a norma del precedente articolo 13, è prevista la maggioranza qualificata, occorrerà invece la firma abbinata del Presidente del Consiglio di Amministrazione, o del Vice Presidente e dell'Amministratore Delegato.

Art. 16

Il Consiglio di Amministrazione può delegare proprie attribuzioni e propri poteri ad alcuni suoi componenti, fissando

ne i poteri, le attribuzioni, i compensi e le eventuali cauzioni. Può inoltre attribuire incarichi speciali a singoli suoi membri, fissandone le relative attribuzioni, sentito il Collegio Sindacale, e nominare ispettori e Procuratori per funzioni e atti determinati. Nomina nel proprio seno un Comitato Esecutivo composto dal Presidente, dal Vice Presidente, dall'Amministratore Delegato e da altri cinque Consiglieri di cui quattro di nomina governativa, rappresentanti dei Ministeri del Tesoro, dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e delle partecipazioni Statali. A detto Comitato, il Consiglio può delegare, nei limiti dell'art. 2381 C.C., attribuzioni e poteri suoi propri. Il Comitato esecutivo delibera a maggioranza di voti e in caso di parità prevale il voto del Presidente. Il Consiglio di Amministrazione può avvalersi dell'opera di esperti prescelti da una lista redatta dal Consiglio stesso.

Art. 17

Il Collegio Sindacale si compone di cinque Sindaci Effettivi e due Supplenti; il Presidente del predetto organo e un Sindaco Effettivo saranno nominati dal Ministero del Tesoro; un Sindaco Effettivo e uno Supplente saranno nominati dal Ministero delle Partecipazioni Statali.

Art. 18

L'Esercizio Sociale si chiude il 31 dicembre di ogni anno; il primo esercizio si chiuderà il 31 dicembre 1958.

Art. 19

Gli utili netti sono costituiti dai ricavi detratti tutti i costi della Società, compresi gli ammortamenti e gli accantonamenti per rischi ed oneri ivi inclusi quelli al "Fondo rinnovi, ampliamenti, miglioramenti" e quelli al "Fondo rischi diversi". Da tali utili si preleva, nell'ordine: 1. il 5% (cinque per cento) per costituire la riserva legale di cui all'art. 2428 del C.C.; 2. l'ammontare necessario per il pagamento alle azioni A e B di un dividendo fino al 6% (sei per cento); 3. Un importo da destinare a riserva statutaria, per le finalità di cui all'art. 2 lett. c) necessario a far fronte al miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria stradale entro i confini della Regione Valle d'Ao-

sta, ed in particolare per le acquisizioni di partecipazioni azionarie già intervenute o deliberate in via programmatica dal Consiglio di Amministrazione della Società, in altre società aventi per oggetto la realizzazione, entro i confini della Valle d'Aosta, di infrastrutture per il miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria stradale. La quota di riserva statutaria eventualmente eccedente gli importi deliberati in via programmatica, non ancora versati e destinati alle suddette finalità potrà essere in tutto o in parte destinata all'aumento del Capitale Sociale; 4. un importo non superiore ad 1/30 dell'ammontare nominale delle azioni "A" destinato alla costituzione di un fondo speciale per il loro ammortamento.

Col fondo così costituito verranno effettuati rimborsi di capitale a favore degli azionisti ogni qualvolta l'ammontare del fondo consenta il rimborso di almeno euro 2,07 per ciascuna azione. Le azioni rimborsate perderanno diritto al dividendo di cui al punto 2) e saranno sostituite da azioni di godimento le quali conserveranno il diritto di voto ma parteciperanno soltanto alla ripartizione dei superbenefici di cui appresso.

L'eventuale somma disponibile dopo i prelevamenti di cui ai precedenti numeri 1, 2, 3 e 4 costituisce l'importo dei superbenefici da distribuire a favore degli azionisti e delle collettività che hanno versato sovvenzioni nel modo seguente: - 1/4 a tutte le azioni; - 3/4 allo Stato Italiano, alla Regione Autonoma Valle d'Aosta, al Cantone di Ginevra e alla Città di Ginevra, proporzionalmente alle sovvenzioni versate.

Art. 20

Dopo estinzione del passivo, dei carichi sociali e il pagamento delle spese privilegiate, come degli onorari di liquidazione il prodotto netto della liquidazione è impiegato, anzitutto ad ammortizzare completamente, di preferenza, l'importo delle azioni A, nella misura in cui questo ammortamento non abbia ancora avuto luogo e, poi, l'importo delle azioni B. Il residuo sarà ripartito fra le azioni di tutte le categorie e le sovvenzioni accordate dagli Enti in pro-

porzione all'ammontare nominale originale delle azioni e delle sovvenzioni.

Art. 21

Per tutto quanto non è previsto dal presente Statuto, si applicano le norme del Codice Civile.

F.TO BIANCA VETRINO NICOLA

ENRICO PARENTI NOTAIO

ALLEGATO "A" AL REP. N.

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco

Sede Sociale: Prè Saint Didier - Frazione Verrand - Aosta

Direzione Generale: Roma - Via Bergamini, 50 - 00159

Capitale sociale Euro 109.084.800= i.v.

Iscritta alla Cancelleria del Tribunale di Aosta al n. 543 del Registro Società.

Iscritta alla cancelleria del Tribunale di Roma al n. 3447/73

Codice Fiscale e Partita IVA: 00081600074

* * * * *

STATUTO SOCIALE

TITOLO I

Costituzione, sede, scopo, durata

Art. 1

E' costituita la Società per Azioni con la denominazione "Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco" con sede in Prè Saint Didier - Frazione Verrand (Aosta).

Art. 2

La Società ha per oggetto:

- a) la costruzione della galleria stradale attraverso il massiccio del Monte Bianco per la parte prevista dalla Convenzione fra l'Italia e la Francia e relativo annesso, firmata a Parigi il 14 marzo 1953 approvata con legge 1° agosto 1954 n. 845 ed entrata in vigore in seguito allo scambio delle ratifiche il 22 giugno 1957;
- b) l'esercizio della suddetta galleria stradale, nella forma che sarà stabilita in applicazione dell'art. 7 della predetta Convenzione;
- c) il concorso al miglioramento del sistema viario di accesso alla suddetta galleria stradale, entro i confini della Regione Valle d'Aosta, da effettuarsi d'intesa con le Amministrazioni interessate, anche attraverso la partecipazione al capitale di Società aventi per oggetto la realizzazione, entro i confini della Regione Valle d'Aosta, di infrastrutture per il miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria stradale;
- d) la costruzione e/o la gestione di trafori internazionali,

anche attraverso la partecipazione al capitale di altre Società;

e) la partecipazione ad iniziative di collegamento intermodale del trasporto commerciale su ruota;

f) tutte le operazioni finanziarie, commerciali ed industriali, dirette o indirette, ivi compresa l'acquisizione di partecipazioni ritenute opportune ed utili al raggiungimento dello scopo sociale.

Art. 3

La durata della Società è fissata fino a tutto il 31 dicembre 2040.

TITOLO II

Capitale Sociale ed Azioni

Art. 4

Il Capitale sociale è di Euro 109.084.800 (Euro centonovemilioniottantaquattromilaottocento) suddiviso in numero 2.112.000= azioni da euro 51,65= ciascuna, così ripartito: n. 1.209.012 azioni "A" di cui: 66.000 del Cantone di Ginevra 66.000 della Città di Ginevra 1.077.120 di Privati Italiani 902.880 azioni "B" di cui: 678.480 dallo Stato Italiano 224.400 della Regione Autonoma Valle d'Aosta. Le azioni non possono essere costituite convenzionalmente in garanzia, senza il preventivo consenso motivato del Consiglio di Amministrazione.

TITOLO III

Organi della Società

Art. 5

La Società ha i seguenti Organi:

- a) L'Assemblea degli Azionisti
- b) Consiglio di Amministrazione
- c) Collegio dei Sindaci.

Art. 6

L'Assemblea degli Azionisti si riunisce in sede ordinaria e straordinaria.

L'Assemblea Ordinaria è convocata almeno una volta l'anno, entro quattro mesi dalla data di chiusura dell'Esercizio Sociale, o, ove particolari esigenze lo richiedano, entro sei mesi dalla data predetta, agli effetti e ai sensi dell'art.

2364 del Codice Civile.

L'Assemblea Straordinaria è convocata ogni qualvolta il Consiglio di Amministrazione o il Collegio dei Sindaci lo reputino necessario o negli altri casi previsti dal Codice Civile.

Art. 7

La convocazione dell'Assemblea, che può aver luogo anche fuori dalla sede sociale, si fa mediante avviso, corredato dal relativo Ordine del Giorno da pubblicarsi nella Gazzetta ufficiale della Repubblica, almeno quindici giorni prima di quello indicato per l'Assemblea. Nello stesso avviso potrà essere indicato il giorno della seconda convocazione per il caso che la prima andasse deserta. La seconda convocazione non potrà aver luogo nello stesso giorno della prima.

Art. 8

L'Assemblea, sia in sede ordinaria che straordinaria delibera in prima ed in seconda convocazione con le maggioranze previste dagli articoli 2368 e 2369 C.C. Ogni azione ha diritto ad un voto.

Per l'intervento all'Assemblea l'Azionista dovrà essere iscritto nel Libro dei Soci almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'adunanza e dovrà aver depositato entro tale termine le proprie azioni presso la sede sociale o presso le Aziende di Credito o Società Finanziarie indicate nell'avviso di convocazione.

L'azionista potrà farsi rappresentare all'assemblea mediante delega scritta anche da un non azionista.

Art. 9

L'Assemblea elegge il suo Presidente fra gli intervenuti.

Il Presidente nomina un Segretario che può essere non azionista e, occorrendo due scrutatori fra gli azionisti presenti.

Art. 10

Il Consiglio di Amministrazione si compone di 21 membri dei quali: - 6 nominati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e designati come segue: 1 dal Ministero degli Affari Esteri 1 dal Ministero del Tesoro 2 dal Ministero dei Lavori Pubblici 1 dal Ministero dei Trasporti 1 dal Ministe-

ro delle Partecipazioni Statali 2 nominati dalla Regione Autonoma Valle d'Aosta 1 nominato dalla Città di Ginevra 1 nominato dal Cantone di Ginevra 11 nominati dall'Assemblea dei Soci.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione è designato, tra i membri del Consiglio stesso, dal Ministero degli Affari Esteri, sentiti gli altri Ministeri di cui al comma precedente ed è nominato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

I membri del Consiglio durano in carica tre anni e sono rieleggibili o confermabili.

Art. 11

Il Consiglio di Amministrazione elegge tra i suoi membri un Vice Presidente ed un Amministratore Delegato e nomina altresì un Segretario, il quale potrà essere anche persona estranea al Consiglio.

Art. 12

Il Consiglio di Amministrazione che si riunisce almeno ogni sei mesi è convocato dal Presidente quando lo ritenga opportuno o quando ne sia fatta richiesta dall'Amministratore Delegato o da almeno cinque Consiglieri, o da due Sindaci Effettivi.

In caso di assenza o di impedimento del Presidente, il Consiglio sarà convocato dal Vice Presidente.

La convocazione viene fatta per lettera raccomandata a domicilio di ciascun Consigliere o Sindaco Effettivo con il preavviso di almeno otto giorni, in caso di urgenza il Consiglio potrà essere convocato per telegramma con tre giorni di preavviso.

Art. 13

Per la validità delle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione è necessaria la Presenza della maggioranza dei suoi membri in carica.

E' ammessa la possibilità che la partecipazione alle adunanze avvenga anche in teleconferenza o videoconferenza, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito seguire la discussione ed intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti. Il Consi-

glio di Amministrazione si considera tenuto nel luogo dove si trovano il Presidente ed il Segretario.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza dei voti; in caso di parità prevale il voto del Presidente. Peraltro, sarà comunque necessario il voto favorevole del Presidente e di due membri almeno di nomina governativa per le deliberazioni aventi i seguenti oggetti: 1) proposta di modificazioni allo Statuto, ai sensi dell'art. 6 della legge 1° agosto 1954 n. 846; 2) richiamo dei decimi del Capitale sottoscritto e non versato; 3) emissioni di obbligazioni e loro caratteristiche; 4) formazione del Bilancio consuntivo di ogni Esercizio prima di sottoporlo all'Assemblea; 5) partecipazioni ad altre Società ed Enti; 6) istituzioni di sedi, succursali ed uffici; 7) acquisti ed alienazione di immobili; 8) redazione della lista di cui all'ultimo comma dell'art. 16; 9) nomina e revoca del segretario del Consiglio di Amministrazione.

Art. 14

Il Consiglio di Amministrazione provvedere alla gestione ordinaria e straordinaria della Società, salvo le facoltà riservate per legge all'Assemblea Generale degli Azionisti.

Art. 15

La firma sociale e la rappresentanza legale, contrattuale e giudiziaria attiva e passiva della Società, avanti ad ogni autorità, ufficio pubblico o privato nonché avanti ad ogni organo o grado di giurisdizione spettano al Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Il potere di rappresentanza e di firma sociale può anche essere conferito dal Consiglio di Amministrazione, che ne determina i limiti, per particolari operazioni ben determinate, ad uno o più Amministratori. Peraltro, per l'esecuzione di operazioni, per le quali, a norma del precedente articolo 13, è prevista la maggioranza qualificata, occorrerà invece la firma abbinata del Presidente del Consiglio di Amministrazione, o del Vice Presidente e dell'Amministratore Delegato.

Art. 16

Il Consiglio di Amministrazione può delegare proprie attribuzioni e propri poteri ad alcuni suoi componenti, fissando-

ne i poteri, le attribuzioni, i compensi e le eventuali cauzioni. Può inoltre attribuire incarichi speciali a singoli suoi membri, fissandone le relative attribuzioni, sentito il Collegio Sindacale, e nominare ispettori e Procuratori per funzioni e atti determinati. Nomina nel proprio seno un Comitato Esecutivo composto dal Presidente, dal Vice Presidente, dall'Amministratore Delegato e da altri cinque Consiglieri di cui quattro di nomina governativa, rappresentanti dei Ministeri del Tesoro, dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e delle partecipazioni Statali. A detto Comitato, il Consiglio può delegare, nei limiti dell'art. 2381 C.C., attribuzioni e poteri suoi propri. Il Comitato esecutivo delibera a maggioranza di voti e in caso di parità prevale il voto del Presidente. Il Consiglio di Amministrazione può avvalersi dell'opera di esperti prescelti da una lista redatta dal Consiglio stesso.

Art. 17

Il Collegio Sindacale si compone di cinque Sindaci Effettivi e due Supplenti; il Presidente del predetto organo e un Sindaco Effettivo saranno nominati dal Ministero del Tesoro; un Sindaco Effettivo e uno Supplente saranno nominati dal Ministero delle Partecipazioni Statali.

Art. 18

L'Esercizio Sociale si chiude il 31 dicembre di ogni anno; il primo esercizio si chiuderà il 31 dicembre 1958.

Art. 19

Gli utili netti sono costituiti dai ricavi detratti tutti i costi della Società, compresi gli ammortamenti e gli accantonamenti per rischi ed oneri ivi inclusi quelli al "Fondo rinnovi, ampliamenti, miglioramenti" e quelli al "Fondo rischi diversi". Da tali utili si preleva, nell'ordine: 1. il 5% (cinque per cento) per costituire la riserva legale di cui all'art. 2428 del C.C.; 2. l'ammontare necessario per il pagamento alle azioni A e B di un dividendo fino al 6% (sei per cento); 3. Un importo da destinare a riserva statutaria, per le finalità di cui all'art. 2 lett. c) necessario a far fronte al miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria stradale entro i confini della Regione Valle d'Ao-

sta, ed in particolare per le acquisizioni di partecipazioni azionarie già intervenute o deliberate in via programmatica dal Consiglio di Amministrazione della Società, in altre società aventi per oggetto la realizzazione, entro i confini della Valle d'Aosta, di infrastrutture per il miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria stradale. La quota di riserva statutaria eventualmente eccedente gli importi deliberati in via programmatica, non ancora versati e destinati alle suddette finalità potrà essere in tutto o in parte destinata all'aumento del Capitale Sociale; 4. un importo non superiore ad $1/30$ dell'ammontare nominale delle azioni "A" destinato alla costituzione di un fondo speciale per il loro ammortamento.

Col fondo così costituito verranno effettuati rimborsi di capitale a favore degli azionisti ogni qualvolta l'ammontare del fondo consenta il rimborso di almeno euro 2,07 per ciascuna azione. Le azioni rimborsate perderanno diritto al dividendo di cui al punto 2) e saranno sostituite da azioni di godimento le quali conserveranno il diritto di voto ma parteciperanno soltanto alla ripartizione dei superbenefici di cui appresso.

L'eventuale somma disponibile dopo i prelievi di cui ai precedenti numeri 1, 2, 3 e 4 costituisce l'importo dei superbenefici da distribuire a favore degli azionisti e delle collettività che hanno versato sovvenzioni nel modo seguente: - $1/4$ a tutte le azioni; - $3/4$ allo Stato Italiano, alla Regione Autonoma Valle d'Aosta, al Cantone di Ginevra e alla Città di Ginevra, proporzionalmente alle sovvenzioni versate.

Art. 20

Dopo estinzione del passivo, dei carichi sociali e il pagamento delle spese privilegiate, come degli onorari di liquidazione il prodotto netto della liquidazione è impiegato, anzitutto ad ammortizzare completamente, di preferenza, l'importo delle azioni A, nella misura in cui questo ammortamento non abbia ancora avuto luogo e, poi, l'importo delle azioni B. Il residuo sarà ripartito fra le azioni di tutte le categorie e le sovvenzioni accordate dagli Enti in pro-

porzione all'ammontare nominale originale delle azioni e delle sovvenzioni.

Art. 21

Per tutto quanto non è previsto dal presente Statuto, si applicano le norme del Codice Civile.

F.TO BIANCA VETRINO NICOLA

ENRICO PARENTI NOTAIO



✓ CONSEIL DE LA VALLEE CONSIGLIO REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA ✕

MOZIONE

RILEVATO che, a partire dal mese di aprile 2002, il tunnel del Monte Bianco è stato gradualmente aperto al transito dei mezzi pesanti;

RICORDATO che il Consiglio regionale con la deliberazione del 7 marzo 2002 si è espresso per una significativa limitazione dei flussi di traffico commerciale di transito, con una riduzione di almeno il 50% rispetto alla situazione antecedente il 24 marzo 1999;

EVIDENZIATO che il senso unico alternato per i mezzi pesanti, istituito in via transitoria dai Governi italiano e francese, pur non essendo espressamente previsto dal vigente regolamento di circolazione del tunnel del Monte Bianco, ha di fatto prodotto un sostanziale contenimento del numero di mezzi pesanti, concorrendo al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza della circolazione e di tutela dell'ambiente lungo le vie di accesso al traforo;

PRESO ATTO delle dichiarazioni rilasciate dal Ministro Lunardi in merito al ripristino del doppio senso di circolazione nel tunnel del Monte Bianco e del limite di 140 TIR/ora;

IL CONSIGLIO REGIONALE

STIGMATIZZA

La presa di posizione unilaterale del Ministro Lunardi e le proposte dallo stesso formulate;

RIVENDICA

Il diritto della Regione Autonoma Valle d'Aosta e delle altre comunità territoriali interessate ad essere coinvolte nelle decisioni relative alle modalità di circolazione nel traforo del Monte Bianco, trattandosi di scelte che hanno ricadute dirette sull'accessibilità, sulla sicurezza e sulla qualità della vita nei loro territori;

RITIENE


Indispensabile che, nel tunnel del Monte Bianco, venga mantenuto il senso unico alternato di circolazione dei mezzi pesanti fino al momento in cui non siano adottate modalità di transito che, ferme restando le attuali disposizioni in materia di interdistanza tra i veicoli e di velocità all'interno della galleria, garantiscano la riduzione del 50% dei mezzi pesanti rispetto al 1998;

IMPEGNA

Il Presidente del Consiglio e il Presidente della Regione ed invita i rappresentanti della Valle d'Aosta nei Parlamenti italiano ed europeo, ad assumere tutte le iniziative necessarie affinché il transito dei mezzi pesanti attraverso il Monte Bianco avvenga sulla base di parametri di sicurezza e di protezione ambientale tali da evitare che la Valle d'Aosta torni ad essere un corridoio pericoloso ed inquinato da un eccesso di traffico.

4 144 - 2002

MORITZ LEUENBERGER
CONSEILLER FEDERALConseil d'Etat
République et Canton de Genève
1200 Genève

 RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE CONSEIL D'ÉTAT			
Visa	R 20 MARS 2002		
Présid.	DF	DAEL	DASS
Départ.	DIP	DIAE	DM
Chanc.	IDJPT	DEEE	VG

3003 Berne, le 18 mars 2002

DEPT RAPPORTEUR : DIAE

CO-RAPPORTEUR : DAEL

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers d'Etat,

DEEE

Par votre lettre du 6 février 2002, vous m'informez que le Grand Conseil du canton de Genève vous a demandé d'intervenir auprès de la Confédération pour que soient favorisées, en collaboration avec les autorités françaises et italiennes compétentes, l'élaboration d'études permettant un report du trafic de marchandises vers des solutions de ferroutage et pour que soit étudiée l'incidence de l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc sur l'environnement.

Les désirs exprimés et le rapport joint à votre courrier ont retenu toute mon attention. Je comprends, certes, que ces questions soient d'une grande importance pour le canton de Genève. Mais au niveau fédéral, il s'agit d'aborder les problèmes du trafic de marchandises à travers les Alpes selon une approche globale et de les résoudre par une démarche qui s'inscrit dans la politique européenne des transports. C'est dans cette optique que j'ai rencontré plusieurs ministres le 30 novembre 2001, afin de rédiger une déclaration commune sur le renforcement de la sécurité des usagers de la route, en particulier dans les tunnels alpins. Les signataires de ce document s'engagent à prendre des dispositions pour assurer la capacité et la sécurité des infrastructures routières, à appliquer rigoureusement les lois en vigueur, à intensifier les contrôles, à perfectionner la législation concernant les équipements de sécurité des véhicules et des infrastructures, à élaborer des réglementations pour la circulation en zone alpine, à améliorer la gestion du trafic et – enfin et surtout – à adopter des mesures pour favoriser le transport ferroviaire des marchandises.

Vous n'ignorez pas que le report global du transport des marchandises à travers les Alpes vers des solutions de ferroutage constitue un des piliers de la politique suisse des transports. La mise en œuvre de cette stratégie demande toutefois du temps au vu des mesures qu'elle nécessite, par exemple l'extension de l'offre ferroviaire. De ce fait, interdire le tunnel du Mont-Blanc aux camions ne ferait que déplacer le trafic des poids lourds sur d'autres routes en y accentuant les problèmes qu'elles connaissent déjà et contrecarrerait l'objectif du ferroutage.

Chef du Département fédéral de

l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication - ETEC

Vous conviendrez que dans ces circonstances, les questions soulevées par le Grand Conseil et par vous-mêmes - pour importantes qu'elles soient - doivent être résolues dans le contexte général des problèmes de trafic de l'Arc alpin dans son ensemble. Il n'est dès lors pas envisageable de traiter préalablement et isolément le dossier de la réouverture du tunnel du Mont-Blanc.

Cependant, les ministres des transports sont convenus de se réunir à nouveau dans le courant du second semestre 2002 pour faire le point et décider de la suite des opérations. Ils ne manqueront pas, à cette occasion, de se pencher sur les sujets qui vous préoccupent.

Veillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers d'État, l'assurance de notre haute considération.



Moritz Leuenberger



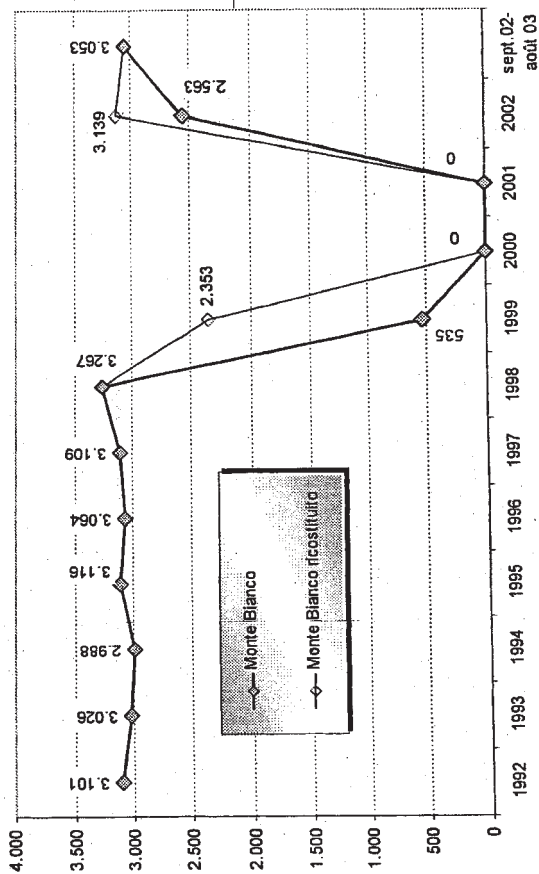
Colloque International
25 septembre 2003
Universités de Genève



ENVIRONNEMENT ET
CIRCULATION

Auteur : Michele Tropicano

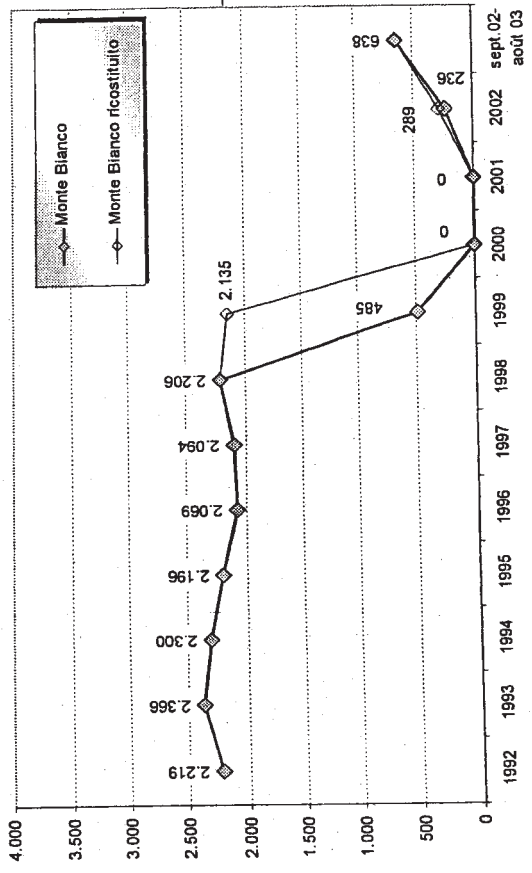
Il traffico leggero (autovetture + moto) Le trafic léger (voitures + motos)



traffico
e trafic

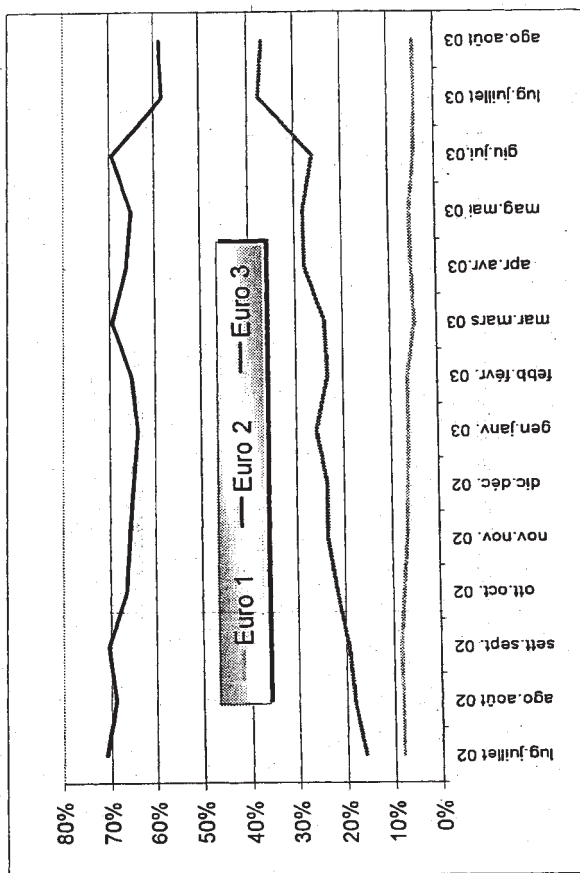
Il traffico pesante (autobus + camion)

Le trafic poids lourds (autocars + camions)



traffico
trafic

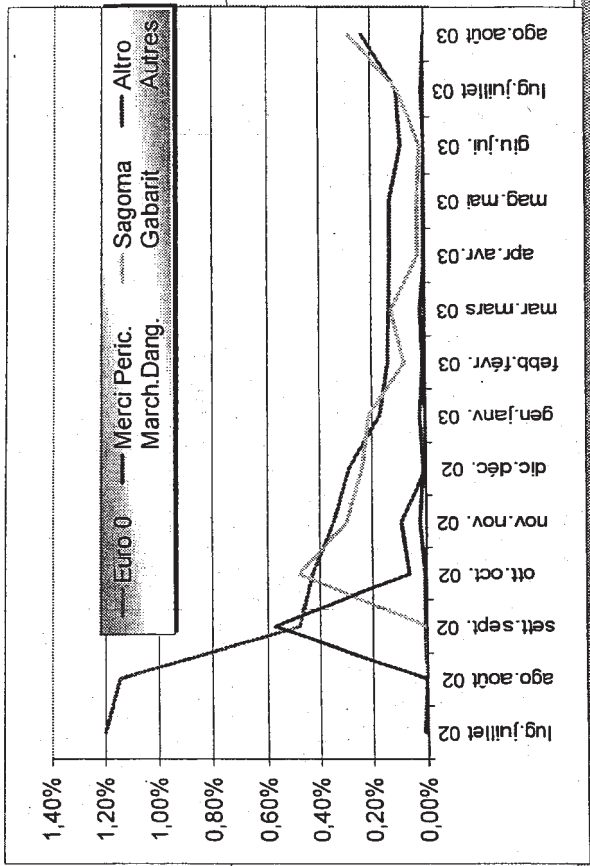
Le categorie Euro (traffico pesante) Les catégories Euro (poids lourds)



gorie Euro
o pesante)
gories Euro
(poids)

Le categorie Euro (traffico pesante) Les catégories Euro (poids lourds)

I veicoli respinti / Les véhicules rejetés



jorie Euro
 (pesante)
 jories Euro
 (poids)