

CAMERA DEI DEPUTATI N. 351

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(PELLA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MERLIN)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

E COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(AZARA)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia
per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953

Seduta del 17 novembre 1953

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il 14 marzo 1953 è stata firmata a Parigi una Convenzione fra l'Italia e la Francia relativa alla costruzione ed alla gestione di una galleria stradale attraverso il Monte Bianco e il 16 maggio 1953 è stato firmato a Roma, dai rappresentanti italiano, francese e svizzero in seno alla Commissione intergovernativa per il traforo del Monte Bianco, un verbale finanziario che figura in annesso alla Convenzione medesima.

Nella Convenzione viene principalmente stabilito che:

i Governi italiano e francese si impegnano ad assicurare, ciascuno per metà, l'esecuzione della galleria stradale;

la costruzione e l'esercizio della galleria saranno affidati a due società concessionarie, una italiana e l'altra francese;

per l'esercizio della galleria verrà, a suo tempo, costituita una società anonima « af-

filiazione » delle precedenti, di nazionalità italiana o francese;

la costruzione della galleria avrà luogo sotto la sorveglianza di una apposita Commissione mista italo-francese;

l'esercizio della galleria sarà anche esso sottoposto al controllo di una analoga Commissione;

le concessioni alle predette società avranno la durata di 70 anni;

si potrà far ricorso ad un tribunale arbitrale per la risoluzione delle vertenze tra i Governi italiano e francese che non fosse possibile regolare in via amichevole.

Nel verbale finanziario viene principalmente stabilito che:

lo Stato francese concederà un contributo di 2 miliardi di franchi francesi, e presterà inoltre garanzia ad un prestito privato di altri 2 miliardi di franchi francesi;

lo Stato italiano concederà un contributo di 3 miliardi di lire e la Regione Valle d'Aosta un contributo di 1 miliardo di lire. Nessuna garanzia verrà prestata dallo Stato italiano ad eventuali prestiti privati;

la città ed il Cantone di Ginevra concederanno, congiuntamente, un contributo di 3 milioni di franchi svizzeri a ciascuna delle società concessionarie;

il capitale della società concessionaria francese sarà di 400 milioni di franchi, dei quali 240 milioni sottoscritti dallo Stato, ciò che significa che nella società francese lo Stato avrà la maggioranza azionaria. Il capitale della società concessionaria italiana sarà di 800 milioni di lire, dei quali 342 milioni sottoscritti dallo Stato e dalle collettività pubbliche italiane (Val d'Aosta), ciò che significa che nella società italiana la maggioranza azionaria non sarà dello Stato ma dei privati.

Tale disparità di posizione degli Stati francese e italiano nelle rispettive società concessionarie dipende dagli impegni che gli Stati stessi hanno assunto verso le rispettive società.

Lo Stato francese concede una sovvenzione di 2 miliardi di franchi ed accorda inoltre la propria garanzia a dei crediti a medio termine per un ammontare di altri 2 miliardi di franchi concessi ulteriormente mediante la emissione di obbligazioni ugualmente garantite dallo Stato francese. In tali condizioni appare logico che lo Stato francese si assicuri la maggioranza azionaria nella società concessionaria.

Lo Stato italiano invece concede una sovvenzione (3 miliardi di lire) che insieme a quella della Regione Valle d'Aosta (1 miliardo di lire) risulta di non molto superiore a quella dello Stato francese, ma nessuna garanzia né lo Stato italiano né la Regione Valle d'Aosta concedono ad eventuali prestiti o per l'emissione di obbligazioni cui il gruppo privato dovesse ricorrere per la raccolta del capitale supplementare necessario per la esecuzione del traforo (oltre 1 miliardo di lire). Appare quindi logico che di fronte al notevole sforzo dei privati la maggioranza azionaria nella società sia nelle mani dei privati italiani:

la società concessionaria italiana potrà eseguire lavori per conto della società concessionaria francese (in eccedenza, cioè, a quelli che le competono in base alla Convenzione), fino ad un massimo di 1200 milioni di lire. Il rimborso degli importi di tali lavori avrà luogo a determinate condizioni e, co-

munque, un interesse del 5 per cento correrà sulle somme dovute;

la partecipazione svizzera nei Consigli di amministrazione delle società concessionarie italiana e francese è limitata a due amministratori su un totale di 13; nella società di gestione «affiliata» gli amministratori svizzeri saranno in numero di due, con semplice voto consultivo;

le società concessionarie italiana e francese acquisteranno del materiale in Svizzera per un ammontare di circa 3 milioni di franchi svizzeri, sempreché non siano di ostacolo le condizioni di prezzo e di cambio.

* * *

La data del 14 marzo 1953, nella quale fra l'Italia e la Francia è stata firmata la Convenzione per la costruzione e l'esercizio di una galleria sotto il Monte Bianco, non rappresenta soltanto la conclusione di un lungo periodo di studi tecnici, di discussioni finanziarie e di trattative diplomatiche per la realizzazione di un ardito progetto di traforo stradale alpino, ma rappresenta anche una svolta importante nei rapporti fra i tre Stati interessati: Italia, Francia e Svizzera.

Da oltre mezzo secolo, si era discusso e parlato di progetti per il traforo della barriera alpina in un punto interessante l'Italia da una parte e la Francia e la Svizzera dall'altra. Il problema di poter superare questa leggendaria barriera al movimento delle persone e delle merci fra il Nord ed il Sud dell'Europa, mediante un traforo, era profondamente sentito fin da quando, alla fine del secolo scorso, venne iniziata la prima galleria ferroviaria attraverso le Alpi. Ma la stessa mole della catena montuosa da perforare aveva fatto sempre apparire l'impresa come una iniziativa troppo avventurosa oltre che di assai dubbio interesse economico. Solo nell'atmosfera dell'europeismo affermatasi in questo secondo dopoguerra ed in funzione dell'enorme progresso dei mezzi di comunicazione stradale e del turismo nei Paesi dell'Europa occidentale, è stato possibile all'iniziativa privata e ai tre Governi interessati trovare un punto di accordo per realizzare la grandiosa impresa del traforo del Monte Bianco.

I vantaggi che ne derivano sono ben chiari.

Si accorciano le distanze. Il Monte Bianco si trova sulla linea retta che unisce Roma a Parigi. Il traforo — seguendo una via dettata dalla natura — faciliterà e darà in primo luogo forte incremento al movimento di per-

sone già attualmente così esteso fra l'Italia e la Francia e la Svizzera.

Favorirà, inoltre, lo sviluppo dei trasporti stradali di merci che attualmente, durante l'inverno, incontrano nella catena alpina da Ventimiglia al Brennero una barriera insuperabile e che nell'estate sono possibili solo in misura limitata a causa delle alte quote dei valichi e delle caratteristiche di tracciato e di pendenza delle strade.

In breve, si tratta di un'opera grandiosa destinata ad avere, secondo le previsioni dei tecnici, una funzione economica importantissima.

Circa la funzione politica dell'arteria in progetto, basti ricordare che essa moltiplicherà i contatti, faciliterà una sempre maggiore conoscenza e comprensione, vale a dire porterà un contributo notevole alla cooperazione spirituale e sociale fra i tre Paesi interessati.

Onorevoli colleghi, il presente disegno di legge contiene, oltre alle consuete clausole relative alla ratifica ed all'esecuzione degli Accordi, agli articoli 3, 4 e 5 la specificazione delle modalità secondo le quali l'onere gravante sul bilancio dello Stato italiano e quello posto a carico della Regione Valle d'Aosta otterranno la loro copertura, nonché un articolo 6 in virtù del quale il Governo è auto-

rizzato ad emanare, secondo i criteri risultanti dalla Convenzione, le norme necessarie per l'approvazione dello Statuto della società italiana prevista dall'articolo 2 della Convenzione stessa.

Si è ritenuto di conferire in tal modo una delega legislativa al Governo, tenuto conto del fatto che lo statuto della società concessionaria italiana presenta talune disformità rispetto alle disposizioni di diritto comune in materia di società, contenute nel Codice civile.

Essendo stati presi in sede internazionale alcuni impegni, che hanno condizionato la partecipazione francese e svizzera all'impresa, lo statuto della società si è dovuto adeguare a particolari esigenze su alcuni punti (ad esempio composizione del Consiglio di amministrazione).

Perciò è apparso indispensabile prevedere che l'approvazione dello statuto di detta società avvenga mediante un atto avente efficacia legislativa, atto dilazionato nel tempo, giacché attualmente lo statuto in questione non è ancora redatto, e perché la stessa Convenzione dispone che l'approvazione dello statuto stesso avvenga in un tempo successivo.

L'articolo 6 nel prevedere la delega legislativa, si conforma a tutte le condizioni poste dall'articolo 76 della Costituzione.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra l'Italia e la Francia, relativa alla costruzione ed alla gestione di una galleria stradale attraverso il Monte Bianco, firmata a Parigi il 14 marzo 1953, e l'annesso verbale finanziario firmato a Roma il 16 maggio 1953.

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli accordi suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

ART. 3.

Per la spesa di lire 3 miliardi derivante, al Governo italiano, dall'esecuzione della predetta Convenzione da effettuarsi a carico del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, è autorizzata la concessione di un contributo di eguale importo a carico del bilancio del Ministero del tesoro a

favore della predetta Azienda in ragione: di lire 300 milioni nell'esercizio finanziario 1953-54; di lire 800 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1956-57; e di lire 300 milioni nell'esercizio 1957-58.

ART. 4.

Alla copertura dell'onere risultante per l'esercizio 1953-54 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo n. 486 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 5.

La spesa complessiva di 1 miliardo posta a carico delle Collettività pubbliche italiane nel verbale definitivo finanziario annesso alla Convenzione suddetta sarà sostenuta dal Governo italiano per conto della Regione Valle d'Aosta, in ragione di 500 milioni per ciascuno degli esercizi 1953-54 e 1954-55.

Alla copertura della spesa medesima sarà provveduto mediante prelevamento di 500 milioni dal capitolo 487 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1953-54 e di una pari somma del corrispondente capitolo di bilancio per l'esercizio 1954-55.

Il recupero della detta somma di 1 miliardo anticipata dallo Stato sarà effettuato, per l'ammontare di 500 milioni, in unica soluzione, sul complesso delle entrate erariali che saranno attribuite per gli anni 1951, 1952 e 1953 alla Regione Valle d'Aosta in base all'ordinamento finanziario previsto dall'articolo 50 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4.

A partire dall'anno 1955 il recupero sarà effettuato sulle entrate erariali devolute alla Regione medesima, in ragione di 100 milioni annui per cinque anni.

ART. 6.

Il Governo è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e secondo i criteri risultanti dalla predetta Convenzione e dall'annesso verbale finanziario, le norme necessarie per l'esecuzione della Convenzione stessa al fine anche di consentire la costituzione della società italiana, prevista dall'articolo 2 della Convenzione, e l'approvazione del relativo statuto.

CONVENTION
ENTRE L'ITALIE ET LA FRANCE RELATIVE A LA CONSTRUCTION
ET A L'EXPLOITATION D'UN TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE et le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, ayant reconnu que l'établissement d'une communication routière permanente entre les deux pays au moyen d'un tunnel reliant à travers le massif du Mont-Blanc les vallées de Chamonix et de Courmayeur correspond à leur commun intérêt, ont résolu de conclure à cette fin une convention, et ont, en conséquence, nommé pour leurs Plénipotentiaires, à savoir:

Le Président de la République Italienne:

M. EUGENIO PRATO, *Directeur Général Adjoint des Affaires Economiques au Ministère des Affaires Etrangères;*

et le Président de la République Française:

M. FRANÇOIS DE PANAFIEU, *Ministre Plénipotentiaire,*

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE 1^{er}.

Le Gouvernement italien et le Gouvernement français s'engagent à assurer par moitié le percement du massif du Mont-Blanc sur la base du projet technique présenté par le Syndicat pour le tunnel du Mont-Blanc.

ARTICLE 2.

La construction du tunnel sera confiée à une Société française et à une Société italienne qui exécuteront chacune la moitié de la longueur totale de l'ouvrage.

Les statuts de ces Sociétés seront approuvés par leurs Gouvernements respectifs.

Les deux Sociétés bénéficieront de concessions ayant pour objet exclusif la construction et l'exploitation du tunnel et de ses annexes, et qui leur seront octroyées par leurs Gouvernements respectifs sur les bases déterminées par la présente Convention.

ARTICLE 3.

Le Gouvernement italien et le Gouvernement français se concerteront sur les dispositions de la concession accordée par chacun d'eux et du cahier des charges qui s'y trouvera annexé.

Ils s'efforceront de fixer de part et d'autre des dispositions aussi semblables qu'il sera possible et n'y apporteront par la suite de modification qu'après s'être concertés. Toute modification des péages, de même que tout rachat et toute révocation des concessions devra faire l'objet d'un accord entre les deux Gouvernements.

ARTICLE 4.

Les eaux et les minéraux utiles trouvés au cours de la construction de l'ouvrage seront attribués d'après la législation de l'État sur le territoire duquel la découverte aura été faite quelle qu'ait été la Société inventrice.

ARTICLE 5.

Le Gouvernement italien et le Gouvernement français désigneront par moitié les membres, au nombre de six, d'une Commission de surveillance.

Le Président, dont la voix sera prépondérante en cas de partage, en sera alternativement Italien et Français. Il sera désigné en accord entre les deux Gouvernements, parmi les membres de la Commission, pour une durée de un an.

La Commission de surveillance contrôlera l'exécution des travaux et présentera ses observations sous forme de rapports adressés simultanément aux Gouvernements italien et français.

En cas d'urgence, elle pourra ordonner l'exécution ou la cessation de certains travaux pour des motifs de sécurité.

En cas d'extrême urgence, le Président aura pouvoir d'agir aux lieu et place de la Commission.

ARTICLE 6.

Les deux Gouvernements s'engagent à construire directement, en temps utile, les tronçons qui devront relier les entrées du tunnel avec les réseaux routiers italien et français.

ARTICLE 7.

Les sociétés concessionnaires confieront l'exploitation du tunnel à une société anonyme dont elles souscriront chacune la moitié du capital et dont le Conseil d'Administration comprendra un nombre égal de représentants de chacune d'elles.

Le Président du Conseil d'Administration, nommé pour cinq ans, sera alternativement Italien et Français.

Le Directeur Général Adjoint sera de l'autre nationalité.

Cette Société répartira par moitié les recettes entre les deux sociétés concessionnaires après déduction des sommes nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

ARTICLE 8.

L'exploitation du tunnel sera faite aux risques et périls des concessionnaires.

Le contrôle de l'exploitation de l'ouvrage, de son entretien et de sa conservation sera confié à une commission mixte franco-italienne.

ARTICLE 9.

Le personnel d'exploitation et d'entretien comprendra en principe, à grade égal autant d'Italiens que de Français.

Par dérogation, le personnel chargé de la ventilation pourra être du personnel spécialiste que la Commission de Surveillance agréera sans être tenue par la règle de l'alinéa précédent.

ARTICLE 10.

Le Conseil d'Administration de la Société d'exploitation adressera chaque année aux Gouvernements italien et français un compte-rendu documenté de son activité.

ARTICLE 11.

Les concessions prévues à l'article 2 prendront fin soixante-dix ans après la date fixée d'un commun accord entre les Gouvernements italien et français dès la réception des travaux.

ARTICLE 12.

Les questions monétaires, fiscales, douanières et sociales soulevées par la construction et l'exploitation du tunnel feront l'objet d'accords particuliers entre le Gouvernement italien et le Gouvernement français.

ARTICLE 13.

Chacun des Gouvernements conservera à sa charge les frais des services de douane, de police et de santé qui lui sont propres.

La Société d'exploitation sera responsable de la police de la circulation dans le tunnel et devra faire assermenter, conformément à la législation de l'un et de l'autre pays, chacun des agents qui en seront chargés.

ARTICLE 14.

La frontière franco-italienne à l'intérieur du tunnel restera fixée à la verticale de la frontière à ciel ouvert.

Les agents qualifiés et accrédités de part et d'autre pourront franchir librement cette frontière pour toute enquête de douane et de police dans la limite des concessions.

ARTICLE 15.

Lorsque les deux concessions prendront fin pour une cause quelconque, le tunnel deviendra la propriété commune et indivisible des États italien et français et sera exploité en commun à égalité de droits et de charges.

Les modalités de la gestion commune feront l'objet d'un accord préalable entre les deux Gouvernements.

ARTICLE 16.

Le Gouvernement italien et le Gouvernement français désigneront d'un commun accord un arbitre unique qui sera chargé de décider en cas de différend entre les deux sociétés concessionnaires.

Toute difficulté pour l'exécution de la sentence rendue par l'arbitre sera réglée conformément à l'article 17.

ARTICLE 17.

Tout différend entre les deux Gouvernements au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention ou de l'une des concessions octroyées en application de son article 2, sera soumis, au cas où il n'aurait pas été réglé dans un délai raisonnable par la voie diplomatique ou par d'autres voies amiables, à un Tribunal arbitral dont la décision sera obligatoire.

Le Tribunal arbitral sera composé de deux membres et d'un surarbitre. Chacun des deux Gouvernements nommera un membre. Le surarbitre, qui ne devra pas être ressortissant de l'un des deux pays, sera désigné d'un commun accord, par les deux Gouvernements.

Si la désignation commune du surarbitre n'a pas eu lieu dans un délai de 6 mois à partir du moment où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, il sera procédé à cette désignation par le Président de la Cour Internationale de Justice, à la requête de la partie la plus diligente.

ARTICLE 18.

La présente Convention entrera en vigueur dès l'échange des instruments de ratifications.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention qu'ils ont revêue de leurs cachets.

FAIT à Paris, le 14 mars 1953 en deux exemplaires.

*Pour le Président
de la République Italienne*

E. PRATO

*Pour le Président
de la République Française*

F. DE PANAFIEU

PROCÈS VERBAL DÉFINITIF

La Commission Intergouvernementale du Tunnel sous le Mont-Blanc, réunie à Rome du 12 au 16 mai 1953, a adopté les dispositions du présent Procès-verbal financier remplaçant celles du Procès-verbal financier de la session de Paris du 10 au 14 mars 1953.

1. — Les Sociétés concessionnaires française et italienne prévues par la Convention signée le 14 mars 1953 seront constituées dans les conditions fixées ci-après.

2. — Le capital de la Société concessionnaire française sera réparti de la façon suivante:

État français	210	millions de francs
Collectivités françaises	40	» »
État et Ville de Genève	30	» »
Privés	120	» »
	400	millions de francs

Les souscripteurs verseront d'autre part à la Société concessionnaire française les sommes suivantes à titre de subvention:

État français	1.790	millions de francs
Collectivités françaises	10	» »
État et Ville de Genève	220	» »
	2.020	millions de francs

Le Gouvernement français accordera sa garantie à des crédits à moyen terme d'un montant de 2 milliards de francs relayés ultérieurement par l'émission d'obligations également garanties par l'État français.

3. — Le capital de la Société concessionnaire italienne sera réparti de la façon suivante:

État Italien et collectivités publiques italiennes	342	millions de lire
État et Ville de Genève	50	» »
Privés	408	» »
	800	millions de lire

Les souscripteurs verseront d'autre part à la Société concessionnaire italienne les sommes suivantes à titre de subvention:

État italien	2.743	millions de lire
Collectivités publiques italiennes	915	» »
État et Ville de Genève	379	» »
	4.037	millions de lire

La Société concessionnaire italienne se procurera le supplément de fonds nécessaire à l'exécution des engagements contractés et notamment les 1.200 millions de lire visés à l'article 5 ci-dessous, au moyen d'emprunts placés en Italie.

4. — Il est précisé que les contributions de l'État et de la Ville de Genève resteront fixées à 3 millions de francs suisses chacune, en cas de variation des taux de change du franc français et de la lire avec le franc suisse.

Les subventions de l'État et de la Ville de Genève seront versées à chacune des sociétés concessionnaires de la manière suivante, au fur et à mesure de l'avancement de leurs travaux respectifs:

- un quart à l'achèvement des installations de chantier, au début des travaux;
- un deuxième quart, à l'achèvement du premier tiers du percement du tunnel;
- un troisième quart, à l'achèvement du deuxième tiers du percement du tunnel;
- le dernier quart, à l'achèvement du percement et du revêtement du tunnel.

5. — Au cas où les Sociétés concessionnaires conviendraient de faire exécuter par l'une d'elles une partie des travaux incombant à l'autre, la Société prestataire recevrait le remboursement de ses prestations avec intérêts au taux de 5 pour cent au moyen de prélèvements sur les bénéfices réalisés par l'autre avant le service de l'intérêt statutaire des actions A et B et dans la limite de 1/30^{me} de ladite somme chaque année.

La délégation italienne accepte, d'ores et déjà, au nom de la Société concessionnaire italienne de réaliser à la demande de la Société concessionnaire française, un volume de travaux évalué sur la base des prix des marchés passés par la société concessionnaire italienne, dans la limite de 1.200 millions de liras.

6. — a) Le capital social de la Société française sera constitué par des actions A et B. Les actions B correspondront au capital souscrit par l'État français; les actions A correspondront au capital souscrit par les autres actionnaires.

b) les statuts de la Société concessionnaire française fixeront le mode de détermination des bénéfices;

c) Les actions A et B recevront un intérêt statutaire de 6 per cent de leur valeur nominale prélevé par priorité sur les bénéfices.

d) Les actions A seront amortissables au moyen du produit d'un fond spécial alimenté par un prélèvement sur les bénéfices et remplacées par des actions de jouissance qui ne participeront plus qu'aux répartitions de super-bénéfices.

e) Les super-bénéfices seront répartis entre les actionnaires et les collectivités ayant versé des subventions.

Dans la Société française cette répartition aura lieu proportionnellement au montant du capital et des subventions.

Dans la Société italienne les super-bénéfices seront répartis de la façon suivante:

1/4 aux actionnaires

3/4 aux collectivités ayant versé des subventions.

7. — La Commission recommande l'adoption de statuts aussi semblables que possible pour la Société concessionnaire italienne.

8. — Le Conseil d'Administration de la Société concessionnaire française sera composé de la façon suivante:

1 Président nommé par le Gouvernement Français;

6 Administrateurs nommés par le Gouvernement Français;

3 Administrateurs représentant le groupe privé;

2 Administrateurs représentant l'État et la Ville de Genève,

1 Administrateur représentant les collectivités publiques françaises.

9. — La représentation Suisse dans le Conseil d'Administration de la Société concessionnaire italienne sera établie sur des bases analogues.

10. — Les statuts de la Société d'exploitation seront soumis ultérieurement à l'approbation des deux Gouvernements français et italien.

11. — Le Conseil d'Administration de la Société d'exploitation comportera deux postes d'Administrateurs avec voix consultative, réservés à des représentants de l'État et de la Ville de Genève.

12. — Les Sociétés de construction française et italienne acquerront en Suisse du matériel, de l'outillage et d'autres fournitures pour un montant égal à environ la moitié de la subvention de l'État et de la Ville de Genève, dans la mesure où les conditions de prix et de change le permettront.

Rome, le 16 mai 1953.

E. PRATO

Délégué
du Gouvernement Italien

G. SAUSER-HALL

Délégué
du Conseil Fédéral Suisse
pour l'État et la Villa de Genève

F. DE PANAFIEU

Délégué
du Gouvernement Français