

## **Protocollo d'applicazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti**

---

### *Preambolo*

*La Repubblica d'Austria,  
la Repubblica Francese,  
la Repubblica federale di Germania,  
la Repubblica Italiana,  
il Principato del Liechtenstein,  
il Principato di Monaco,  
la Repubblica di Slovenia,  
la Confederazione Svizzera,*

nonché

*la Comunità europea,*

in conformità con il loro mandato derivante dalla Convenzione per la protezione delle Alpi (Convenzione delle Alpi) del 7 novembre 1991, di assicurare una politica globale di protezione e di sviluppo sostenibile del territorio alpino;

in attuazione dei loro impegni di cui all'articolo 2 commi 2 e 3 della Convenzione delle Alpi;

consapevoli che il territorio alpino comprende un'area caratterizzata da ecosistemi e paesaggi particolarmente sensibili o da condizioni geografiche e topografiche tali da accentuare l'inquinamento e l'impatto acustico oppure un'area caratterizzata dalla presenza di risorse naturali o culturali uniche;

consapevoli che in assenza di adeguati provvedimenti, a causa della progressiva integrazione dei mercati, dello sviluppo sociale ed economico e delle esigenze legate alle attività del tempo libero, il traffico e l'impatto ambientale che ne consegue sono destinati ad aumentare;

convinti che la popolazione locale debba essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente;

consapevoli che i trasporti non sono privi di ripercussioni sull'ambiente e che l'impatto ambientale dovuto ai trasporti provoca un crescente carico e rischi ecologici, per la salute e per la sicurezza, i quali richiedono un'azione congiunta;

consapevoli che il trasporto di merci pericolose richiede interventi più incisivi al fine di garantire la sicurezza;

consapevoli che sia l'esigenza di rendere trasparenti le connessioni tra trasporti, ambiente, salute e sviluppo economico, sia quella di rendere palese la necessità di ridurre l'impatto ambientale richiedono attività organiche di monitoraggio, ricerca, informazione ed orientamento;

consapevoli che nel territorio alpino una politica dei trasporti orientata ai principi di sostenibilità non è di interesse per la sola popolazione alpina ma anche per quella extraalpina e che è inoltre indispensabile per la conservazione delle Alpi come spazio vitale, naturale ed economico;

consapevoli che da un lato le infrastrutture di trasporto non sono in parte sufficientemente sfruttate e che dall'altro non vengono adeguatamente promossi i sistemi di trasporto più ecologici, quali rotaia, navigazione e sistemi combinati, e neppure la compatibilità e l'operatività transnazionali dei vari mezzi di trasporto, e che è pertanto necessario ottimizzarli, rafforzando le reti di trasporto all'interno e all'esterno delle Alpi;

consapevoli che le scelte pianificatorie e di politica economica operate all'interno ed all'esterno delle Alpi sono della massima importanza per lo sviluppo dei trasporti nel territorio alpino;

adoperandosi per dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso un contenimento del volume di traffico, attraverso una gestione ecocompatibile dei trasporti e attraverso l'incremento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trasporto esistenti;

convinti della necessità di conciliare gli interessi economici, le esigenze sociali e quelle ecologiche; nel rispetto degli accordi bilaterali e multilaterali stipulati tra le Parti contraenti e la Comunità europea, in particolare nel settore dei trasporti;

convinti che determinati problemi possono essere risolti soltanto sul piano transfrontaliero e richiedono misure comuni degli Stati alpini,

*hanno convenuto quanto segue:*

## **Capitolo I**

### **Disposizioni generali**

#### **Art. 1** Finalità

(1) Le Parti contraenti si impegnano ad attuare una politica sostenibile dei trasporti tesa a:

- a) ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato;
- b) contribuire allo sviluppo sostenibile dello spazio vitale e delle attività economiche, come premesse fondamentali per l'esistenza stessa delle popolazioni residenti nel territorio alpino per mezzo di una politica dei trasporti organica e concertata tra le Parti contraenti che coinvolga tutti i vettori;
- c) contribuire a ridurre o a limitare per quanto possibile l'impatto che possa compromettere il ruolo e le risorse del territorio alpino nonché la conservazione dei suoi paesaggi naturali e culturali, la cui importanza si estende oltre

i suoi confini, e che possa mettere a repentaglio la preservazione di questo territorio ancora fondamentalmente intatto;

- d) garantire il traffico intraalpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e favorendo i vettori meno inquinanti e con minore consumo di risorse ad un costo economicamente sopportabile;
- e) garantire condizioni di concorrenza equilibrate tra i singoli vettori.

(2) Le Parti contraenti si impegnano a sviluppare il settore dei trasporti tenendo conto dei principi di precauzione, prevenzione e causalità.

## **Art. 2** Definizioni

Ai sensi del presente Protocollo, si intende per:

«traffico/trasporto transalpino»: traffico/trasporto con origine e destinazione all'esterno del territorio alpino;

«traffico/trasporto intraalpino»: traffico/trasporto con origine e destinazione all'interno del territorio alpino (traffico/trasporto interno) incluso il traffico/trasporto con origine o destinazione nel territorio alpino;

«impatto e rischi tollerabili»: impatto e rischi da definirsi nell'ambito di procedimenti di valutazione dell'impatto ambientale e di analisi dei rischi con lo scopo di fermare l'ulteriore aumento dell'impatto e dei rischi e di ridurli, qualora necessario, tramite provvedimenti appropriati sia nel caso di nuove costruzioni sia per le infrastrutture esistenti con notevole impatto sul territorio;

«costi esterni»: voci di costo per le quali un utente di un bene o di un servizio (ad es. infrastruttura) non sostiene un esborso. Essi comprendono l'uso dell'infrastruttura se esso è gratuito, i danni, l'inquinamento, anche acustico, i costi sanitari occasionati dall'uso dei trasporti e dagli incidenti;

«grandi costruzioni o trasformazioni sostanziali o potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti»: progetti infrastrutturali suscettibili di provocare impatto che in base alla normativa sulla VIA o in base a disposizioni contenute in Accordi internazionali sono soggetti a procedimenti di valutazione dell'impatto ambientale;

«strade di grande comunicazione»: tutte le autostrade e le strade a più corsie, prive di intersezioni a raso, che per i loro effetti in termini di traffico sono assimilabili alle autostrade;

«obiettivi di qualità ambientale»: obiettivi che descrivono lo stato auspicato dell'ambiente tenendo conto delle interdipendenze ecosistemiche. Essi indicano in termini materiali, spaziali e temporali le qualità, all'occorrenza aggiornabili, dei beni meritevoli di essere protetti;

«standard di qualità ambientale»: norme concrete che permettono di raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale; esse determinano gli obiettivi applicabili a determinati parametri, i procedimenti di misurazione o le condizioni quadro;

«indicatori ambientali»: gli indicatori ambientali misurano o valutano lo stato dell'impatto ambientale e indicano le tendenze di sviluppo;

«principio di precauzione»: è il principio secondo il quale gli interventi volti a evitare, gestire o ridurre gli effetti gravi o irreversibili sulla salute e sull'ambiente non possono essere rinviati, con la motivazione che la ricerca scientifica non abbia ancora dimostrato, in modo rigoroso, l'esistenza di un rapporto di causa-effetto fra da un lato le sostanze contemplate e dall'altro la loro potenziale nocività per la salute e l'ambiente;

«principio di causalità»: inclusa l'imputazione degli effetti indotti è il principio in virtù del quale i costi relativi alla prevenzione, alla gestione e alla riduzione dell'inquinamento, nonché al ripristino ambientale, sono a carico di chi inquina. Chi inquina è tenuto, per quanto possibile, a sopportare la totalità del costo dell'impatto che i trasporti causano sulla salute e sull'ambiente;

«verifica di opportunità»: procedimento di valutazione da realizzare in conformità al diritto nazionale in occasione della progettazione di grandi infrastrutture o della trasformazione sostanziale o del potenziamento di quelle esistenti e teso a verificarne la necessità e gli effetti in termini di politica dei trasporti, nonché di impatto ecologico, economico e socioculturale.

### **Art. 3**                    Trasporti sostenibili e mobilità

(1) Al fine di sviluppare i trasporti in condizioni di sostenibilità, le Parti contraenti, adottando una politica ambientale e dei trasporti concertata e tesa alla riduzione dell'impatto e dei rischi dovuti ai trasporti, si impegnano a:

- a) tener conto delle esigenze dell'ambiente in modo tale da:
  - aa) ridurre il consumo delle risorse ad un punto tale da non superare, per quanto possibile, la capacità naturale di rigenerazione,
  - bb) ridurre l'emissione di sostanze nocive ad un punto tale da non superare la capacità di carico delle risorse ambientali interessate,
  - cc) limitare le immissioni nell'ambiente ad un punto tale da evitare ripercussioni sulle strutture ecologiche e sui cicli naturali;
- b) tener conto delle esigenze della società in modo tale da:
  - aa) garantire l'accessibilità alle persone, ai posti di lavoro, ai beni e ai servizi in modo efficiente, rispettoso dell'ambiente, facendo uso parsimonioso di energia e spazio, nonché garantire un sufficiente approvvigionamento di base,
  - bb) non compromettere la salute dell'uomo e ridurre il rischio di calamità naturali, nonché il numero e la gravità degli incidenti;
- c) tener conto delle esigenze dell'economia in modo tale da:
  - aa) incrementare l'autofinanziabilità del settore dei trasporti e internizzare i costi esterni,
  - bb) promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità dell'infrastruttura esistente,
  - cc) salvaguardare i posti di lavoro nelle aziende e imprese competitive che operano nei vari settori economici;

- d) adottare interventi più incisivi nella lotta all'inquinamento acustico considerando la particolarità della topografia alpina.

(2) In conformità con la normativa nazionale ed internazionale vigente nell'ambito dei trasporti, le Parti contraenti si impegnano a sviluppare orientamenti, strategie e misure di carattere nazionale, regionale e locale, finalizzati a:

- a) tenere conto delle differenti condizioni ambientali, economiche e socioculturali, nonché della diversità delle esigenze;
- b) limitare l'accentuarsi dell'impatto dovuto ai trasporti, adottando una combinazione di strumenti economici e di interventi di pianificazione territoriale e dei trasporti.

#### **Art. 4** Considerazione delle finalità nelle altre politiche

(1) Le Parti contraenti si impegnano a tener conto delle finalità stabilite dal presente Protocollo anche nell'ambito delle loro altre politiche.

(2) Le Parti contraenti si impegnano a verificare preventivamente e a posteriori gli effetti che altre politiche, strategie e programmi producono sul settore dei trasporti.

#### **Art. 5** Partecipazione degli enti territoriali

(1) Le Parti contraenti promuovono la collaborazione internazionale tra le istituzioni competenti, al fine di individuare le migliori soluzioni concertate e coordinate a livello transfrontaliero.

(2) Ciascuna Parte contraente determina nel quadro istituzionale vigente il livello più idoneo al coordinamento e alla collaborazione tra le istituzioni e gli enti territoriali direttamente interessati al fine di promuovere una responsabilità solidale e, in particolare, di valorizzare e di sviluppare le sinergie potenziali nell'attuazione della politica dei trasporti, nonché delle misure conseguenti.

(3) Nel rispetto delle loro competenze nel quadro istituzionale vigente, gli enti territoriali direttamente interessati partecipano ai diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure.

#### **Art. 6** Misure rafforzate di protezione a livello nazionale

Fatto salvo quanto disposto negli Accordi internazionali vigenti, le Parti contraenti possono adottare misure rafforzate di protezione che vanno al di là di quelle previste dal presente Protocollo, tese alla tutela dell'ambiente alpino ecologicamente sensibile, quando lo richiedano determinate condizioni dell'ambiente o motivi di salute pubblica e di sicurezza o esigenze di protezione ambientale.

## **Capitolo II**

### **Misure specifiche**

#### **A) Strategie, programmi, progetti**

##### **Art. 7** Strategia generale della politica dei trasporti

(1) Nell'interesse della sostenibilità le Parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a:

- a) coordinare i vettori, i mezzi e i tipi di trasporto e a favorire l'intermodalità;
- b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e ad imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato;
- c) incidere, tramite interventi di assetto del territorio e strutturali, a favore del trasferimento dei servizi di trasporto di persone e merci su quel vettore che di volta in volta risulti il più rispettoso dell'ambiente, nonché sui sistemi intermodali di trasporto;
- d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.

(2) Le Parti contraenti si impegnano a realizzare, nel miglior modo possibile, gli interventi necessari a:

- a) proteggere le vie di trasporto contro i rischi naturali;
- b) proteggere l'uomo e l'ambiente nelle aree soggette a particolare impatto dovuto ai trasporti;
- c) raggiungere una graduale riduzione delle emissioni di sostanze nocive e delle emissioni sonore per tutti i vettori anche sulla base delle migliori tecnologie disponibili;
- d) incrementare la sicurezza dei trasporti.

##### **Art. 8** Valutazione di progetti e procedura di consultazione interstatale

(1) Nel caso di grandi costruzioni, trasformazioni sostanziali o potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti, le Parti contraenti si impegnano a realizzare verifiche di opportunità, valutazioni dell'impatto ambientale e analisi dei rischi e a tener conto dei relativi risultati ai fini degli obiettivi del presente Protocollo.

(2) I progetti di realizzazione di infrastrutture di trasporto nel territorio alpino vanno coordinati e concertati. Nel caso di progetti aventi un significativo impatto transfrontaliero, ogni Parte contraente si impegna a realizzare consultazioni preventive con le Parti contraenti interessate, al più tardi nel momento in cui siano disponibili i risultati delle verifiche. Queste disposizioni non pregiudicano il diritto di ogni Parte contraente di procedere alla costruzione di quelle infrastrutture dei trasporti la cui realizzazione è decisa nell'ambito del proprio ordinamento giuridico o la cui necessità è accertata per legge al momento dell'approvazione del presente Protocollo.

(3) Le Parti contraenti sostengono una maggiore presa in considerazione della componente trasporti nella gestione ambientale delle imprese site nei loro Paesi.

## **B) Misure tecniche**

### **Art. 9**            Trasporti pubblici

Per preservare e migliorare in modo sostenibile la struttura insediativa ed economica, nonché la vocazione ricreativa e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti si impegnano a promuovere l'istituzione e il potenziamento di sistemi di trasporto pubblico ecocompatibili e orientati agli utenti.

### **Art. 10**            Trasporto su rotaia e navigazione

(1) Al fine di sfruttare la particolare idoneità della ferrovia per soddisfare la domanda di trasporto a lunga distanza e al fine di un migliore sfruttamento della rete ferroviaria per la valorizzazione economica e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti, nell'ambito delle loro competenze, sostengono:

- a) il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria tramite la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, inclusi i relativi raccordi e adeguati terminali;
- b) l'ulteriore ottimizzazione gestionale e l'ammodernamento della ferrovia, in particolare per i trasporti transfrontalieri;
- c) i provvedimenti tesi a trasferire sulla rotaia in particolare il trasporto merci a lunga distanza, nonché ad armonizzare maggiormente la tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto;
- d) i sistemi di trasporto intermodali, nonché l'ulteriore sviluppo della ferrovia;
- e) il maggiore utilizzo della ferrovia e la creazione di sinergie orientate all'utenza nel trasporto passeggeri a lunga distanza, regionale e locale.

(2) Le Parti contraenti sostengono gli sforzi tesi al maggiore utilizzo delle potenzialità della navigazione al fine di ridurre la quota di transito terrestre del trasporto merci.

### **Art. 11**            Trasporto su strada

(1) Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino.

(2) Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intraalpino possono essere realizzati solo a condizione che:

- a) gli obiettivi stabiliti all'articolo 2 comma 2 lettera j della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale; e

- b) le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti; e
- c) dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo;
- d) si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile.

(3) Dato che le condizioni geografiche e la struttura insediativa del territorio alpino non permettono dovunque un efficiente servizio da parte dai trasporti pubblici, le Parti contraenti riconoscono tuttavia la necessità di creare e mantenere un livello sufficiente di infrastrutture di trasporto che garantiscano il funzionamento del trasporto individuale nelle aree periferiche.

#### **Art. 12**            Trasporto aereo

(1) Senza esigerlo dalle altre regioni, le Parti contraenti si impegnano a ridurre, per quanto possibile, l'impatto ambientale e acustico prodotto dal traffico aereo. Tenuto conto degli obiettivi del presente Protocollo esse si adoperano affinché venga limitato, e all'occorrenza vietato, il lancio da aeromobili all'esterno degli aerodromi. Ai fini della protezione della fauna selvatica, le Parti contraenti adottano misure adeguate per limitare in termini di spazio e tempo il traffico aereo non motorizzato nel tempo libero.

(2) Le Parti contraenti si impegnano a migliorare il sistema di trasporti pubblici che collega gli aeroporti siti nelle vicinanze delle Alpi con le diverse regioni alpine per poter far fronte alla domanda di trasporto aereo senza aumentare la pressione sull'ambiente. In tale contesto le Parti contraenti convengono di limitare, nella misura del possibile, la costruzione ed il potenziamento significativo degli aeroporti esistenti nel territorio alpino.

#### **Art. 13**            Impianti turistici

(1) Le Parti contraenti si impegnano a valutare gli effetti prodotti sul settore dei trasporti da nuove installazioni turistiche, tenendo conto degli obiettivi del presente Protocollo, e ad adottare, all'occorrenza, provvedimenti di precauzione e di compensazione atti al raggiungimento delle finalità del presente Protocollo o degli altri Protocolli. A tale proposito va data la precedenza ai trasporti pubblici.

(2) Le Parti contraenti sostengono la creazione e la conservazione di zone a bassa intensità di traffico o vietate al traffico, nonché l'istituzione di località turistiche vietate al traffico e tutte le misure atte a favorire l'accesso e il soggiorno dei turisti senza automobili.



**Art. 14** Verità dei costi

Al fine di influire sulla ripartizione modale dei trasporti per mezzo di una migliore considerazione dei costi reali dei differenti vettori, le Parti contraenti convengono di applicare il principio di causalità e sostengono l'applicazione di un sistema di calcolo che permetta l'individuazione dei costi d'infrastruttura e di quelli esterni. L'obiettivo è quello di introdurre progressivamente sistemi di tassazione che permettano di coprire in modo equo questi costi reali e che:

- a) favoriscano il ricorso ai vettori e ai mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente;
- b) portino ad un'utilizzazione più equilibrata delle infrastrutture di trasporto;
- c) offrano incentivi che permettano una riduzione dell'impatto ecologico e socio-economico tramite provvedimenti strutturali e territoriali che incidano sui trasporti.

**C) Monitoraggio e controllo**

**Art. 15** Offerta e utilizzazione delle infrastrutture di trasporto

(1) Le Parti contraenti si impegnano a registrare e aggiornare periodicamente, seguendo uno schema unitario, lo stato attuale, l'evoluzione e lo sfruttamento ovvero il miglioramento dell'infrastruttura e dei sistemi di trasporto ad alta capacità, nonché la riduzione dell'impatto ambientale in un apposito documento di riferimento.

(2) Sulla base di tale documento di riferimento le Parti contraenti verificano in quale misura i vari provvedimenti attuativi contribuiscano al raggiungimento e all'ulteriore sviluppo degli obiettivi della Convenzione delle Alpi e in particolare del presente Protocollo.

**Art. 16** Obiettivi di qualità ambientale, standard ed indicatori

(1) Le Parti contraenti stabiliscono e adottano obiettivi di qualità ambientale tesi al raggiungimento della sostenibilità dei trasporti.

(2) Le Parti contraenti convengono sulla necessità di disporre di standard ed indicatori adeguati alle condizioni specifiche del territorio alpino.

(3) L'applicazione di tali standard e di tali indicatori è finalizzata a quantificare l'evoluzione dell'impatto sull'ambiente e sulla salute provocato dai trasporti.

### **Capitolo III**

#### **Coordinamento, ricerca, formazione e informazione**

##### **Art. 17**            Coordinamento ed informazione

Le Parti contraenti convengono di realizzare, all'occorrenza, degli incontri allo scopo di:

- a) verificare gli effetti degli interventi realizzati in base al presente Protocollo;
- b) consultarsi prima di prendere decisioni importanti per il settore dei trasporti che abbiano effetti sugli altri Stati contraenti;
- c) promuovere lo scambio di informazioni ai fini dell'attuazione del presente Protocollo ricorrendo in particolare ai sistemi di informazione esistenti;
- d) informarsi prima di prendere importanti decisioni in materia di politica dei trasporti al fine di integrarle in una politica di assetto territoriale transfrontaliera e armonizzata.

##### **Art. 18**            Ricerca e osservazione

(1) Le Parti contraenti promuovono ed armonizzano in stretta cooperazione la ricerca e l'osservazione sistematica in merito alle interazioni fra trasporti ed ambiente nel territorio alpino, nonché a specifici sviluppi sul piano tecnologico atti ad incrementare l'economicità dei sistemi di trasporto rispettosi dell'ambiente.

(2) Nel corso della verifica dell'attuazione del presente Protocollo va tenuto debitamente conto dei risultati delle attività congiunte di ricerca e osservazione, in particolare in funzione dell'elaborazione di metodi e criteri che permettano di descrivere uno sviluppo sostenibile dei trasporti.

(3) Le Parti contraenti provvedono affinché i risultati delle ricerche condotte a livello nazionale e dell'osservazione sistematica siano raccolti in un sistema comune di osservazione e informazione permanenti e resi accessibili al pubblico nel quadro istituzionale vigente.

(4) Le Parti contraenti sostengono i progetti pilota operativi tesi all'attuazione di programmi e tecnologie sostenibili per il settore dei trasporti.

(5) Le Parti contraenti sostengono le analisi sull'applicabilità dei metodi di valutazione ambientale strategica e intermodale.

##### **Art. 19**            Formazione ed informazione dell'opinione pubblica

Le Parti contraenti promuovono la formazione e l'aggiornamento, nonché l'informazione dell'opinione pubblica in relazione agli obiettivi, alle misure e all'attuazione del presente Protocollo.

## **Capitolo IV**

### **Controllo e valutazione**

#### **Art. 20** Attuazione

Le Parti contraenti si impegnano a garantire l'attuazione del presente Protocollo mediante misure adeguate nel quadro istituzionale vigente.

#### **Art. 21** Controllo del rispetto degli obblighi

(1) Le Parti contraenti presentano regolarmente al Comitato permanente un resoconto sulle misure adottate in base al presente Protocollo. Nel resoconto è indicata l'efficacia delle misure adottate. La Conferenza delle Alpi stabilisce la periodicità dei resoconti.

(2) Il Comitato permanente esamina i resoconti al fine di verificare se le Parti contraenti hanno assolto gli obblighi derivanti dal presente Protocollo. Esso può chiedere anche ulteriori informazioni alle Parti contraenti interessate o assumere informazioni da altre fonti.

(3) Il Comitato permanente redige un resoconto per la Conferenza delle Alpi sul rispetto da parte delle Parti contraenti degli obblighi derivanti dal presente Protocollo.

(4) La Conferenza delle Alpi prende atto di questo resoconto. Qualora essa constati un mancato adempimento degli obblighi, può adottare raccomandazioni.

#### **Art. 22** Valutazione dell'efficacia delle disposizioni

(1) Le Parti contraenti esaminano e valutano, ad intervalli regolari, l'efficacia delle disposizioni contenute nel presente Protocollo. Per quanto necessario al conseguimento degli obiettivi del presente Protocollo, esse prendono in considerazione la possibilità di adottare modifiche appropriate del Protocollo medesimo.

(2) A questa valutazione partecipano gli enti territoriali, nel quadro istituzionale vigente. Possono essere sentite le organizzazioni non governative attive nel campo specifico.

## **Capitolo V**

### **Disposizioni finali**

#### **Art. 23** Corrispondenza tra la Convenzione delle Alpi e il Protocollo

(1) Il presente Protocollo costituisce un Protocollo della Convenzione delle Alpi ai sensi dell'articolo 2 e degli altri articoli pertinenti della stessa Convenzione.

(2) Possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo esclusivamente le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi. Ogni denuncia della Convenzione delle Alpi vale anche come denuncia del presente Protocollo.

(3) Quando la Conferenza delle Alpi delibera su questioni concernenti il presente Protocollo, solo le Parti contraenti dello stesso Protocollo hanno diritto di voto in merito.

**Art. 24** Firma e ratifica

(1) Il presente Protocollo è depositato per la firma da parte degli Stati firmatari della Convenzione delle Alpi e della Comunità europea, il 31 ottobre 2000 nonché a partire dal 6 novembre 2000 presso la Repubblica d'Austria quale depositario.

(2) Il presente Protocollo entra in vigore per le Parti contraenti che hanno espresso il proprio consenso ad essere vincolate dallo stesso Protocollo, tre mesi dopo il giorno in cui tre Stati avranno depositato il loro strumento di ratifica, accettazione o approvazione.

(3) Per le Parti contraenti che esprimeranno successivamente il proprio consenso ad essere vincolate dal presente Protocollo, esso entrerà in vigore tre mesi dopo il giorno del deposito dello strumento di ratifica, accettazione o approvazione. In seguito all'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo, ogni nuova Parte contraente del Protocollo medesimo diventa Parte contraente del Protocollo così emendato.

**Art. 25** Notifiche

In merito al presente Protocollo il Depositario notifica a ciascuno Stato nominato nel preambolo e alla Comunità europea:

- a) ciascun atto di firma;
- b) ciascun deposito di uno strumento di ratifica, accettazione o approvazione;
- c) ciascuna data di entrata in vigore del presente Protocollo;
- d) ciascuna dichiarazione rilasciata da una Parte contraente o firmataria;
- e) ciascuna denuncia notificata da una Parte contraente, con la data della sua efficacia.

*In fede di che*, il presente Protocollo è stato sottoscritto dai firmatari debitamente autorizzati.

Fatto a Lucerna, il 31 ottobre 2000, in lingua francese, italiana, slovena e tedesca, laddove ciascuno dei quattro testi fa egualmente fede, in un originale depositato presso l'Archivio di Stato della Repubblica d'Austria. Il Depositario trasmette copie certificate alle Parti firmatarie.

*Seguono le firme*