

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 12 de octubre de 2006

relativa a la firma, en nombre de la Comunidad, del Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes)

(2007/799/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71 en relación con su artículo 300, apartado 2, párrafo primero, primera frase,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando lo siguiente:

- (1) Uno de los objetivos de la política comunitaria de transportes consiste en fomentar medidas a escala internacional para hacer frente a los problemas regionales y europeos que dificultan la movilidad sostenible en el sector de los transportes y que suponen un riesgo para el medio ambiente.
- (2) El 14 de mayo de 1991, el Consejo autorizó a la Comisión a participar, en nombre de la Comunidad, en las negociaciones relativas al Convenio de los Alpes y sus protocolos, en consulta con los Estados miembros.
- (3) Mediante la Decisión 96/191/CE del Consejo ⁽¹⁾, la Comunidad celebró el Convenio para la protección de los Alpes (Convenio de los Alpes).
- (4) Un Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes), basado en el artículo 2, apartados 2 y 3, del

citado Convenio, se adoptó durante la 16ª reunión del Comité permanente del Convenio de los Alpes, que tuvo lugar en Suiza los días 24-26 de mayo de 2000.

- (5) El Protocolo de transportes proporciona un marco, basado en los principios de precaución, de prevención y de «quien contamina, paga», destinado a garantizar la movilidad sostenible y la protección del medio ambiente en la región alpina con respecto a todos los medios de transporte.
- (6) El Protocolo de transportes, de conformidad con su artículo 24, quedó abierto a la firma de las partes contratantes en la reunión ministerial del Convenio de los Alpes, que tuvo lugar en Lucerna los días 30 y 31 de octubre de 2000 y, posteriormente, en la República de Austria, en calidad de depositaria.
- (7) La preeminencia de la competencia comunitaria, ligada al principio de unidad en la representación internacional de la Comunidad, justificaría la firma simultánea y el eventual depósito de los respectivos instrumentos de ratificación o aprobación por la Comunidad y sus Estados miembros, que son Partes contratantes en el Convenio.
- (8) Por lo tanto, conviene proceder a la firma, en nombre de la Comunidad, del Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes), a reserva de su celebración posterior.

⁽¹⁾ DO L 61 de 12.3.1996, p. 31.

DECIDE:

Artículo único

Se autoriza al Presidente del Consejo a que designe a la persona o personas habilitadas para firmar en nombre de la Comunidad, a reserva de su celebración posterior, el Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes), y a otorgarles los poderes necesarios a tal efecto.

Hecho en Luxemburgo, el 12 de octubre de 2006.

Por el Consejo

La Presidenta

S. HUOVINEN

TRADUCCIÓN

PROTOCOLO SOBRE LA APLICACIÓN DEL CONVENIO DE LOS ALPES DE 1991 EN EL ÁMBITO DE LOS TRANSPORTES**Protocolo de transportes**

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

EL PRINCIPADO DE LIECHTENSTEIN,

EL PRINCIPADO DE MÓNACO,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA CONFEDERACIÓN SUIZA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

así como

LA COMUNIDAD EUROPEA,

En cumplimiento de la misión de garantizar una política global de protección y desarrollo sostenible del espacio alpino que les incumbe en virtud del Convenio para la protección de los Alpes (Convenio de los Alpes) de 7 de noviembre de 1991,

En aplicación de las obligaciones que para ellos se derivan del artículo 2, apartados 2 y 3, del Convenio de los Alpes,

Conscientes de que los ecosistemas y los paisajes del espacio alpino son especialmente sensibles, de que por sus condiciones geográficas y su topografía existe un riesgo de incremento de la contaminación y de las emisiones acústicas y de que posee recursos naturales y un patrimonio cultural únicos,

Conscientes de que, si no se adoptan medidas adecuadas, el tráfico y los efectos nocivos para el medio ambiente que este provoca no dejarán de aumentar, como consecuencia de la mayor integración de los mercados, del desarrollo socioeconómico y de las actividades de ocio,

Convencidos de que la población local debe estar capacitada para determinar su propio proyecto de desarrollo social, cultural y económico, así como para participar en su aplicación dentro del marco institucional existente,

Conscientes de que el tráfico tiene importantes repercusiones para el medio ambiente, de que los efectos nocivos que provoca crean riesgos cada vez mayores desde el punto de vista de la ecología, la salud y la seguridad y de que es conveniente adoptar un enfoque común,

Conscientes de que el transporte de materias peligrosas requiere medidas de seguridad más estrictas,

Conscientes de la necesidad de llevar a cabo tareas de observación, investigación, información y consulta lo más completas posible, al objeto de establecer las correlaciones que existen entre el tráfico, el medio ambiente, la salud y el desarrollo económico y de contribuir a la reducción de los efectos nocivos,

Conscientes del hecho de que, en el espacio alpino, una política de los transportes basada en principios de durabilidad responde a los intereses de las poblaciones tanto alpinas como de otras regiones y de que también es necesaria para la conservación de los espacios alpinos, en calidad de hábitat y de espacio económico y natural,

Conscientes de que no se hace un uso suficiente ni de la capacidad actual de las infraestructuras de transporte, ni del potencial que ofrecen la interoperatividad y los modos de transporte más respetuosos del medio ambiente (ferrocarril, transporte fluvio-marítimo y transporte combinado ferrocarril/carretera) y de que, por ello, procede optimizarlos reforzando las redes dentro y fuera de los Alpes,

Conscientes de que las decisiones adoptadas en materia de ordenación del territorio y de política económica tanto dentro como fuera de los Alpes tienen gran repercusión sobre la evolución del tráfico alpino,

Deseosos de contribuir de manera decisiva al desarrollo sostenible y a la mejora de la calidad de vida mediante el control del volumen de tráfico, así como la gestión de los transportes más respetuosos del medio ambiente y el aumento de la eficacia de los sistemas de transporte existentes,

Convencidos de que es preciso armonizar los intereses económicos con las necesidades sociales y los requisitos ecológicos,

En cumplimiento de los convenios bilaterales y multilaterales celebrados entre las partes contratantes y la Comunidad Europea, en particular, en el ámbito de los transportes,

Convencidos de que determinados problemas solo pueden solucionarse en un marco transfronterizo, por lo que requieren medidas comunes por parte de los Estados alpinos.

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objetivos

1. Las Partes contratantes se comprometen a poner en práctica una política de transportes sostenible que:

- a) reduzca los riesgos y los efectos nocivos en el sector del transporte intralpino y transalpino, de modo que resulten soportables para las personas, la fauna y la flora así como para sus entornos y hábitats, mediante la transferencia hacia el ferrocarril de una parte creciente del tráfico, en particular de mercancías, recurriendo para ello a la creación de infraestructuras adecuadas y a la adopción de medidas de incentivo compatibles con el mercado;
- b) contribuya al desarrollo sostenible de los hábitats y espacios económicos que constituyen el entorno vital de las poblaciones que residen en el espacio alpino, como consecuencia de la aplicación de una política de transportes que englobe a la totalidad de los modos de transporte y esté armonizada entre las distintas partes contratantes;
- c) contribuya a reducir y a evitar, en la medida de lo posible, los efectos que puedan poner en peligro el papel y la biodiversidad del espacio alpino —cuya importancia supera los límites de las regiones alpinas— y la conservación de su patrimonio natural y cultural;
- d) garantice la circulación intra y transalpina a un coste económicamente aceptable, mediante el aumento de la eficacia de

los sistemas de transporte y la promoción de los modos de transporte más respetuosos del medio ambiente y más económicos en el consumo de recursos naturales;

- e) mantenga unas condiciones de competencia equitativas para los distintos modos de transporte.

2. Las partes contratantes se comprometen a desarrollar el sector de los transportes defendiendo los principios de cautela y prevención y el principio de «el que contamina, paga».

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Protocolo, se entenderá por:

«tráfico transalpino»: el tráfico constituido por trayectos cuyo origen y destino se sitúan fuera del espacio alpino,

«tráfico intralpino»: el tráfico constituido por trayectos cuyo origen o destino se sitúan dentro del espacio alpino,

«efectos nocivos y riesgos soportables»: los efectos nocivos y los riesgos que deberán definirse en el marco del procedimiento de estudio de impacto medioambiental y de análisis de riesgos. El objetivo de dicha definición es controlar y, si fuera necesario, reducir, mediante la adopción de medidas adecuadas, los efectos nocivos y los riesgos relacionados con las nuevas obras y las infraestructuras ya existentes de las que se derive un impacto considerable para el territorio,

«costes externos»: los costes que no corren por cuenta del usuario de un bien o de un servicio, entre los que figuran la utilización de las infraestructuras cuando esta es gratuita, los daños, la contaminación, el ruido y los costes sanitarios asociados a la utilización de los transportes y a los accidentes,

«nuevas obras a gran escala y transformaciones o ampliaciones importantes de infraestructuras de transporte ya existentes»: los proyectos de infraestructuras que deben ser objeto de un estudio de impacto medioambiental, de conformidad con la legislación nacional aplicable en materia de estudios de impacto o con los convenios internacionales vigentes,

«carreteras de elevado volumen de tránsito»: las autopistas con dos o más calzadas y sin cruces a nivel o cualquier otra carretera con un impacto asimilable al de una autopista,

«objetivos de calidad medioambiental»: los objetivos que proporcionan una descripción del nivel de calidad medioambiental que debe alcanzarse, teniendo en cuenta las interacciones en el ámbito de los ecosistemas. En ellos se establecen criterios de calidad actualizables, relativos a la protección del patrimonio natural y cultural desde el punto de vista material, geográfico y temporal,

«normas de calidad medioambiental»: las normas concretas para alcanzar los objetivos de calidad medioambiental, por las que se establecen los objetivos aplicables a determinados parámetros, los métodos de medida o las condiciones marco,

«indicadores de calidad medioambiental»: los indicadores que permiten medir o evaluar el estado actual de las agresiones al medio ambiente y formular previsiones sobre su evolución,

«principio de cautela»: el principio según el cual no es posible postergar la adopción de medidas para evitar, controlar o reducir las repercusiones graves o irreversibles para la salud y el medio ambiente, so pretexto de que la investigación científica todavía no ha demostrado de manera rigurosa la existencia de una relación de causa-efecto entre las sustancias de que se trate y su nocividad potencial para la salud y el medio ambiente,

«principio de “el que contamina, paga”»: el principio en virtud del cual los costes correspondientes a la prevención, control o reducción de la contaminación (incluida la asunción de los efectos inducidos), así como a la restitución del medio ambiente a un estado aceptable corren por cuenta de los causantes de la contaminación. Estos deberán sufragar, en la medida de lo posible, la totalidad del coste de las repercusiones para la salud y el medio ambiente derivadas de los transportes,

«estudio de conveniencia» el examen que se realiza, con arreglo a la legislación nacional, a la hora de planificar nuevas obras a gran escala, así como transformaciones o ampliaciones importantes de infraestructuras de transportes ya existentes, al objeto

de determinar la conveniencia de los proyectos desde el punto de vista tanto de la política de transportes como de las repercusiones económicas, ecológicas y socioculturales.

Artículo 3

Transportes sostenibles y movilidad

1. Para que los transportes puedan desarrollarse de manera sostenible, las Partes contratantes se comprometen a contener, mediante la aplicación de una política concertada de transportes y medio ambiente, los efectos nocivos y los riesgos vinculados a la circulación, teniendo en cuenta:

- a) la importancia del medio ambiente, al objeto de:
 - aa) reducir la utilización de recursos naturales a un nivel que no supere, en la medida de lo posible, su capacidad natural de regeneración;
 - bb) reducir las emisiones nocivas a un nivel que no deteriore la capacidad de absorción de los entornos afectados;
 - cc) limitar el depósito de materias en el medio ambiente, para así evitar el deterioro de las estructuras ecológicas y los ciclos naturales;
- b) los requisitos de las poblaciones, con el fin de:
 - aa) permitir la accesibilidad a las personas, los empleos, las mercancías y los servicios, de modo que se conserve el medio ambiente, se ahorre energía y espacio y se satisfagan las necesidades esenciales de la población;
 - bb) evitar poner en peligro la salud de las personas y reducir los riesgos de catástrofe medioambiental, así como el número y la gravedad de los accidentes;
- c) la importancia de los criterios económicos, a fin de:
 - aa) incrementar la rentabilidad del sector de los transportes e internalizar los costes externos;
 - bb) optimizar la utilización de las infraestructuras existentes;
 - cc) consolidar el empleo en las empresas eficientes de los distintos sectores económicos;
- d) la necesidad de reforzar las medidas de combate de la contaminación acústica, habida cuenta de la topografía particular de los Alpes.

2. Las Partes contratantes se comprometen a establecer, de conformidad con las legislaciones nacionales e internacionales vigentes en el ámbito de los transportes, estrategias, objetivos y medidas nacionales, regionales y locales que:

- a) tengan en cuenta los distintos datos medioambientales, económicos y socioculturales, así como las distintas necesidades;
- b) permitan reducir los efectos nocivos para el medio ambiente relacionados con la circulación, mediante la creación de instrumentos económicos, combinados con medidas en materia de ordenación del territorio y de gestión de los flujos de circulación.

Artículo 4

Integración de los objetivos en las demás políticas

1. Las Partes contratantes se comprometen a tener igualmente en cuenta los objetivos del presente Protocolo en sus restantes políticas.
2. Las Partes contratantes se comprometen a anticipar y evaluar sus políticas, estrategias y conceptos ajenos al ámbito de los transportes, por lo que respecta a las consecuencias que se derivan para dicho ámbito.

Artículo 5

Participación de las corporaciones locales

1. Las Partes contratantes fomentarán la cooperación internacional entre las instituciones competentes, con el fin de encontrar las mejores soluciones transfronterizas y ponerse de acuerdo para la adopción de soluciones armonizadas.
2. Cada Parte contratante determinará en su marco institucional el mejor nivel de coordinación y cooperación entre las instituciones y las corporaciones locales directamente interesadas, con el fin de promover la solidaridad en la responsabilidad, al objeto, en particular, de aprovechar y desarrollar las sinergias tanto en la aplicación de las políticas de transporte como en la ejecución de las medidas que se derivan de dichas políticas.
3. Las corporaciones locales directamente interesadas estarán involucradas, con arreglo a sus competencias, en las distintas fases de preparación y aplicación de tales políticas y medidas dentro del marco institucional existente.

Artículo 6

Refuerzo de las normativas nacionales

Con el fin de proteger la sensibilidad ecológica del espacio alpino, sin perjuicio de los convenios internacionales en vigor, las Partes contratantes podrán reforzar sus medidas de protec-

ción, en respuesta a situaciones particulares que afecten a los espacios naturales o por razones de salud pública, seguridad o protección del medio ambiente.

CAPÍTULO II

MEDIDAS ESPECÍFICAS

A) ESTRATEGIAS, CONCEPTOS Y PROYECTOS

Artículo 7

Estrategia general de la política de transportes

1. En defensa del carácter sostenible, las Partes contratantes se comprometen a fomentar una gestión racional y segura de los transportes, y en particular de las redes transfronterizas armonizadas, que:
 - a) garantice la correcta coordinación de los distintos modos y medios de transporte y favorezca la intermodalidad;
 - b) optimice la explotación de los sistemas de transporte y de las infraestructuras existentes en el espacio alpino —recurriendo para ello, entre otras opciones, a la telemática—, con el fin de imputar a los usuarios de la mejor manera posible los costes externos y los costes de infraestructura, en función de los efectos nocivos generados;
 - c) favorezca, a través de medidas estructurales y de ordenación del territorio, una transferencia del transporte de personas y mercancías hacia los medios de transporte más respetuosos del medio ambiente y los sistemas de transporte intermodales;
 - d) ponga en práctica las posibilidades de reducción del volumen de tráfico.
2. Las Partes contratantes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar del mejor modo posible:
 - a) la protección de las vías de comunicación contra los riesgos naturales;
 - b) la protección de las personas y del medio ambiente en las zonas que sufren especialmente los efectos nocivos vinculados a los transportes;
 - c) la reducción progresiva de las emisiones de sustancias nocivas y las emisiones acústicas procedentes del conjunto de los modos de transporte, empleando para ello las mejores tecnologías disponibles;
 - d) una mayor seguridad de los transportes.

*Artículo 8***Procedimiento de evaluación y de consulta intergubernamental**

1. Las Partes contratantes se comprometen a realizar estudios de conveniencia, estudios de impacto medioambiental y análisis de riesgos cuando construyan, modifiquen o amplíen de manera significativa las infraestructuras de transportes, así como a tener en cuenta los resultados obtenidos, en cumplimiento de los objetivos del presente Protocolo.

2. La construcción de infraestructuras de transporte en los Alpes deberá hacerse de manera coordinada y concertada. Las Partes contratantes se comprometen a proceder, cuando los proyectos tengan un impacto transfronterizo significativo, a la consulta mutua de las Partes interesadas, a más tardar después de presentación de los estudios. Estas disposiciones son sin perjuicio del derecho que asiste a cada Parte contratante de realizar infraestructuras de transporte que ya hayan sido aprobadas, de conformidad con su ordenamiento jurídico interno, con anterioridad a la aprobación del presente Protocolo o cuya necesidad haya quedado demostrada con arreglo a la ley.

3. Las Partes contratantes fomentarán una mayor integración de la política de transportes en la gestión medioambiental de las empresas.

B) MEDIDAS TÉCNICAS

*Artículo 9***Transportes públicos**

Con el fin de mantener y mejorar de manera sostenible la organización económica y la estructura del hábitat, así como el carácter atractivo y turístico del espacio alpino, las Partes contratantes se comprometen a fomentar la creación y el desarrollo de sistemas de transporte público de fácil utilización, adaptados al medio ambiente.

*Artículo 10***Transporte ferroviario y fluvio-marítimo**

1. Con el fin de explotar la capacidad particular del ferrocarril para dar respuesta a las necesidades del transporte a larga distancia y de hacer un mejor uso de la red ferroviaria para el desarrollo turístico y económico de los Alpes, las Partes contratantes favorecerán, en el marco de sus competencias:

- a) la mejora de las infraestructuras ferroviarias mediante la construcción y el desarrollo de los principales ejes ferroviarios transalpinos, incluidas las vías de enlace y la creación de terminales adecuados;
- b) la optimización de la explotación de las empresas ferroviarias, así como su modernización, en particular en el ámbito del tráfico transfronterizo;

- c) la aprobación de medidas destinadas a transferir hacia el ferrocarril el transporte de mercancías a larga distancia y a incrementar la equidad en la tarificación del uso de las infraestructuras de transporte;
- d) los sistemas de transporte intermodales, así como el desarrollo del transporte ferroviario;
- e) la intensificación del uso del ferrocarril y la creación de sinergias entre los transportes de viajeros a larga distancia, los transportes regionales y los transportes locales que resulten en beneficio del usuario.

2. Para disminuir la parte del tránsito de mercancías que se realiza por vía terrestre, las partes contratantes favorecerán los esfuerzos destinados a conseguir una mayor utilización de las capacidades que ofrece la navegación fluvial y marítima.

*Artículo 11***Transporte por carretera**

1. Las Partes contratantes se abstendrán de construir nuevas carreteras de elevado volumen de tránsito para el tráfico transalpino.

2. Podrán llevarse a cabo proyectos de carreteras de elevado volumen de tránsito para el tráfico transalpino, a condición de que:

- a) los objetivos establecidos en el artículo 2, apartado 2, letra j), del Convenio de los Alpes puedan alcanzarse mediante la aplicación de medidas adecuadas de cautela y compensación basadas en los resultados que arroje un estudio de impacto medioambiental;
- b) no sea posible satisfacer las necesidades en materia de transporte mediante una mejor utilización de las capacidades de transporte por carretera o ferrocarril existentes, ni mediante la ampliación o construcción de infraestructuras ferroviarias o fluvio-marítimas, la mejora del transporte combinado u otras medidas relativas a la organización de los transportes;

c) los resultados del correspondiente estudio de conveniencia pongan de manifiesto que el proyecto es económicamente viable, que los riesgos estarán controlados y que el resultado del estudio de impacto medioambiental es positivo;

d) se tengan en cuenta los planes o programas de ordenación del territorio y desarrollo sostenible.

3. No obstante, habida cuenta de la estructura geográfica y de la organización particular del espacio alpino, que no siempre puede quedar servido en exclusiva por medios de transporte público, las Partes contratantes darán su apoyo a la creación y el mantenimiento, en las zonas distantes, de infraestructuras suficientes que permitan un transporte individual eficaz.

*Artículo 12***Transporte aéreo**

1. Las Partes contratantes se comprometen a reducir en la medida de lo posible, sin trasladarlos a otras regiones, los efectos nocivos para el medio ambiente causados por el tráfico aéreo, incluido el ruido que producen las aeronaves. Habida cuenta de los objetivos de este Protocolo, se esforzarán por limitar o prohibir, cuando proceda, los traslados aéreos fuera de los aeródromos. Con el fin de proteger la fauna silvestre, las Partes contratantes adoptarán medidas adecuadas de carácter local y temporal a fin de limitar las actividades aéreas no motorizadas de tipo recreativo.

2. Las Partes contratantes se comprometen a mejorar los sistemas de transporte público que conectan los aeropuertos limítrofes con los Alpes y las distintas regiones alpinas, con el fin de dar respuesta a la demanda de transportes sin aumentar los efectos nocivos para el medio ambiente. En este contexto, las Partes contratantes limitarán en la medida de lo posible la construcción de aeropuertos y la ampliación significativa de los aeropuertos ya existentes en el espacio alpino.

*Artículo 13***Instalaciones turísticas**

1. Las Partes contratantes se comprometen a evaluar, habida cuenta de los objetivos del presente Protocolo, las repercusiones para el tráfico de nuevas instalaciones turísticas y a adoptar, si fuera necesario, medidas preventivas o compensatorias para lograr los objetivos del presente y de los demás protocolos. Se dará prioridad en tal caso a los medios de transporte público.

2. Las Partes contratantes apoyarán la creación y el mantenimiento de zonas de circulación escasa y de zonas libres de circulación, así como la exclusión de los automóviles de determinados lugares turísticos y la adopción de medidas que favorezcan el transporte de turistas sin automóviles.

*Artículo 14***Costes reales**

Deseosas de influir en la distribución modal del tráfico mediante una repercusión más adecuada de los costes reales de los distintos modos de transporte, las Partes contratantes convienen aplicar el principio de «el que contamina, paga» y dar su apoyo a la creación de un sistema de cálculo que permita determinar los costes de infraestructuras y los costes externos. El objetivo que se persigue es introducir progresivamente unos sistemas de tarificación del tráfico específicos que permitan cubrir de manera equitativa dichos costes reales y que:

- a) estimulen la utilización de los modos y medios de transporte más respetuosos del medio ambiente;
- b) conduzcan a una utilización equilibrada de las infraestructuras de transporte;
- c) incentiven la reducción de los costes ecológicos y socioeconómicos, mediante la adopción de medidas estructurales y de ordenación del territorio que repercutan en los transportes.

C) SEGUIMIENTO Y CONTROL

*Artículo 15***Oferta y utilización de infraestructuras de transporte**

1. Las Partes contratantes se comprometen a hacer constar en un documento de referencia, que será objeto de actualizaciones periódicas, la situación en que se encuentra la reducción de los efectos nocivos, así como el estado de desarrollo de las infraestructuras de transporte y de los distintos sistemas de transporte de elevado volumen de tránsito y la situación que presenta su utilización o mejora, según el caso. Utilizarán a tal efecto una presentación homogénea.

2. Sobre la base de dicho documento de referencia, las Partes contratantes determinarán en qué medida las disposiciones del presente Protocolo y las estrategias, conceptos y medidas de aplicación correspondientes han contribuido a alcanzar y desarrollar los objetivos del Convenio de los Alpes y, en particular, del presente Protocolo.

*Artículo 16***Objetivos, criterios e indicadores de calidad medioambiental**

1. Las Partes contratantes determinarán y aplicarán unos objetivos de calidad medioambiental que permitan la creación de medios de transporte sostenibles.

2. Las Partes contratantes convienen en la necesidad de disponer de criterios e indicadores adaptados a las condiciones específicas del espacio alpino.

3. La aplicación de tales criterios e indicadores tendrá por objeto medir la evolución de los efectos nocivos del tráfico para el medio ambiente y la salud.

CAPÍTULO III

COORDINACIÓN, INVESTIGACIÓN, FORMACIÓN E INFORMACIÓN*Artículo 17***Coordinación e información**

Las Partes contratantes organizarán encuentros, en caso de necesidad, con el fin de:

- a) evaluar el impacto de las medidas adoptadas en virtud del presente Protocolo;
- b) concertarse entre sí antes de adoptar decisiones importantes que puedan tener repercusiones significativas para los demás Estados contratantes;
- c) fomentar los intercambios de información relativa a la aplicación del presente Protocolo, utilizando prioritariamente los sistemas de información existentes;

- d) concertarse entre sí en cuanto a las decisiones importantes en materia de transporte, al objeto, en particular, de inscribirlas en una política de ordenación territorial transfronteriza armonizada.

Artículo 18

Investigación y observación

1. Las Partes contratantes fomentarán y armonizarán, en estrecha colaboración, la investigación y observación sistemática tanto de las correlaciones existentes entre el transporte y el medio ambiente en el espacio alpino como de los avances tecnológicos específicos que permitan aumentar la eficacia económica de los sistemas de transporte respetuosos del medio ambiente.
2. Los resultados de la investigación y la observación en común se tendrán debidamente en cuenta a la hora de examinar la aplicación del Protocolo, con vistas, en particular, a la elaboración de métodos y criterios que permitan determinar las características de un desarrollo sostenible del tráfico.
3. Las Partes contratantes velarán por que los resultados de la investigación y la observación sistemática a nivel nacional queden integrados en un sistema común de observación e información permanentes que se haga accesible al público dentro del marco institucional existente.
4. Las Partes contratantes apoyarán los proyectos piloto que permitan poner en práctica conceptos y tecnologías de transporte sostenible.
5. Las Partes contratantes apoyarán las investigaciones destinadas a mejorar la metodología de los estudios de impacto estratégico de carácter intermodal en los Alpes.

Artículo 19

Formación e información

Las Partes contratantes favorecerán la formación inicial y continuada, así como la información de la población sobre los objetivos, las medidas y la aplicación del presente Protocolo.

CAPÍTULO IV

CONTROL Y EVALUACIÓN

Artículo 20

Aplicación

Las Partes contratantes se comprometen a velar por la aplicación del presente Protocolo y adoptarán a ese fin las medidas oportunas dentro del marco institucional existente.

Artículo 21

Control del respeto de las obligaciones

1. Las Partes contratantes informarán regularmente al Comité permanente sobre las medidas adoptadas en virtud del presente Protocolo. Los informes también harán referencia a la eficacia de las medidas adoptadas. La Conferencia de los Alpes determinará la periodicidad de los informes.
2. El Comité permanente estudiará los informes, con el fin de garantizar el cumplimiento por las Partes contratantes de las obligaciones que se derivan del presente Protocolo. Asimismo, podrá solicitar información complementaria a las partes contratantes que estime oportuno o recurrir a otras fuentes de información.
3. El Comité permanente elaborará un informe destinado a la Conferencia de los Alpes sobre el respeto por las Partes contratantes de las obligaciones que se derivan del presente Protocolo.
4. La Conferencia de los Alpes estudiará dicho informe y podrá adoptar las recomendaciones oportunas en el caso de que constate algún incumplimiento de las obligaciones.

Artículo 22

Evaluación de la eficacia de las disposiciones

1. Las Partes contratantes examinarán y evaluarán, regularmente, la eficacia de las disposiciones del presente Protocolo. En la medida en que sea necesario para la realización de los objetivos, contemplarán la adopción de las enmiendas al presente Protocolo a que haya lugar.
2. Las corporaciones locales estarán asociadas a esta evaluación, dentro del marco institucional existente. Además, podrá consultarse a las organizaciones no gubernamentales activas en este ámbito.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23

Vínculos entre el Convenio de los Alpes y el Protocolo

1. El presente Protocolo del Convenio de los Alpes se acuerda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2 y en los demás artículos pertinentes del Convenio.
2. Solo podrán ser parte en el presente Protocolo las Partes contratantes del Convenio de los Alpes. La denuncia del Convenio de los Alpes entrañará asimismo la denuncia del presente Protocolo.
3. Cuando la Conferencia de los Alpes delibere sobre cuestiones relativas al presente Protocolo, la participación en las votaciones estará reservada en exclusiva a las Partes en el mismo.

*Artículo 24***Firma y ratificación**

1. El presente Protocolo se abrirá a la firma de los Estados signatarios del Convenio de los Alpes y de la Comunidad Europea el 31 de octubre de 2000. La República de Austria lo mantendrá abierto a la firma, en calidad de depositaria, a partir del 6 de noviembre de 2000.

2. Para las Partes contratantes que hayan expresado su consentimiento a considerarse obligadas por el presente Protocolo, este entrará en vigor en el plazo de tres meses contados a partir de la fecha en la que tres Estados hayan depositado su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación.

3. Para las Partes que expresen en un momento posterior su consentimiento a considerarse obligadas por el Protocolo, este entrará en vigor en el plazo de tres meses contados a partir de la fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación o aprobación. Tras la entrada en vigor de una enmienda al Protocolo, toda nueva Parte contratante lo suscribirá en su versión modificada.

*Artículo 25***Notificaciones**

El depositario notificará a todos los Estados que figuran en el preámbulo y a la Comunidad Europea, en relación con el presente Protocolo:

- a) toda firma;
- b) todo depósito de un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación;
- c) toda fecha de entrada en vigor;
- d) toda declaración hecha por una Parte Contratante o signatario;
- e) toda denuncia notificada por una Parte Contratante, incluida la fecha en que surtirá efecto.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente facultados a tal fin, suscriben el presente Protocolo.

Hecho en Lucerna, a 31 de octubre de 2000, en lenguas alemana, francesa, italiana y eslovena, siendo los cuatro textos igualmente auténticos, en un único ejemplar que se depositará en el archivo estatal de la República de Austria. El depositario transmitirá copias certificadas conformes a todas las partes signatarias.

Por la República Federal de Alemania,
Por la República Francesa,
Por la República Italiana,
Por el Principado de Liechtenstein,
Por el Principado de Mónaco,
Por la República de Austria,
Por la Confederación Suiza,
Por la República de Eslovenia,
Por la Comunidad Europea.
