

COSTITUZIONE SUI TRASPORTI, AMBIENTE E SALUTE

SALUTE 21 PER L'EUROPA TRAGUARDO 9

Ridurre le lesioni da violenza e incidenti

Per l'anno 2020 vi dovrebbe essere una diminuzione significativa e sostenibile della lesioni, disabilità e morti prodotte da incidenti e violenza nella Regione

SALUTE 21 PER L'EUROPA TRAGUARDO 10

Un ambiente fisico sano e sicuro

Per l'anno 2015 la gente nella Regione Europa dovrebbe vivere in un ambiente più sicuro con esposizioni a contaminanti pericolosi per la salute a livelli che non superano gli standard internazionali

SALUTE 21 PER L'EUROPA TRAGUARDO 11

Un modo di vivere più sano

Per il 2015 la gente nella società dovrebbe avere adottato stili di vita più sani

Parole chiave

SALUTE AMBIENTALE – congressi

POLITICA AMBIENTALE

TRASPORTI

EMISSIONI DEI VEICOLI – effetti dannosi

INCIDENTI, TRAFFICO

EUROPA

OMS 1999. Tutti i diritti riservati all'Ufficio Regionale per l'Europa

Costituzione sui Trasporti, Ambiente e salute

Preambolo

Noi, Ministri e rappresentanti degli Stati Europei membri dell'OMS, responsabili dei trasporti, ambiente e salute:

1. **RICONOSCIAMO** che le attività di trasporto giocano un ruolo significativo nella vita di oggi. I trasporti ci danno accesso ai beni e ai servizi, opportunità per gli spostamenti individuali e per una migliore qualità di vita, e giocano un ruolo importante nello sviluppo economico e sociale delle nostre comunità
2. **SIAMO PREOCCUPATI** che l'impatto che le decisioni sui trasporti hanno sulla salute e sull'ambiente non è stato finora pienamente riconosciuto. Noi dobbiamo assicurare che il benessere delle nostre comunità sia porto in primo piano quando si preparano e si assumono decisioni riguardanti i trasporti e la politica delle infrastrutture;
3. **RICONOSCIAMO** che:
 - 3.1 L'utilizzo dei trasporti motorizzati, in particolare i trasporti su strada continua a crescere, producendo effetti dannosi per l'ambiente e la salute. Questi effetti possono aumentare in futuro se non vengono intraprese azioni efficaci preventive e strutturali;
 - 3.2 Aumentare la sicurezza dei trasporti e ridurre le conseguenze sulla salute degli incidenti deve avere una alta priorità;
 - 3.3 Le politiche sui trasporti, l'ambiente e la salute devono essere meglio coordinate, in vista di integrarle. I conflitti potenziali fra politiche dei trasporti e dell'ambiente e della salute aumenteranno ad ogni livello se non vengono assunte ora azioni efficaci. Vi è la necessità di aumentare le cooperazione e il coordinamento fra differenti settori nei governi centrali e locali, oltre che fra governi e il settore pubblico e privato.

- 3.4 Sinora, gli effetti sulla salute dei trasporti sono stati gestiti separatamente e senza attenzione ai loro effetti cumulativi. E' necessaria una ulteriore coordinazione con e fra i settori sanitari;
- 3.5 La considerazione dell'impatto sulla salute delle politiche deve essere meglio integrato nelle procedure di approvazione, nella valutazione dell'impatto e nella valutazione dei costi e benefici dei piani per il trasporto, l'uso del territorio e i programmi e gli investimenti per le infrastrutture;
- 3.6 Gli utenti dei trasporti motorizzati, in particolare su strada e aerei, generalmente non si confrontano pienamente coi costi ambientali e legati alla salute, che possono creare incentivi negativi e distorsioni nel mercato dei trasporti;
- 3.7 Il pubblico non è generalmente sufficientemente informato degli effetti dannosi ambientali e sanitari dei trasporti motorizzati e dell'importanza di adottare azioni individuali per alleviare tale problema.

Noi adottiamo questa Costituzione, che è stata elaborata dai ministri dei trasporti, dell'ambiente e della salute. Questa Costituzione stabilisce i principi, le strategie e i piani di azione per guidare le nostre politiche per ottenere trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente.

I Perché la salute è un argomento nelle politiche del trasporto e dell'ambiente? Le preoccupazioni

Noi siamo preoccupati che l'attuale modalità dei trasporti che è dominata dal trasporto motorizzato su strada, abbia un grave impatto negativo sulla salute :

1. In tutti gli Stati Membri, gli incidenti di traffico e in particolare gli incidenti stradali sono una causa importante di morte e di lesioni gravi. Tuttavia, i successi nel ridurre gli incidenti in alcuni Paesi dimostrano che è possibile ridurre sostanzialmente il carico sulla salute in tutti i Paesi.
2. Il trasporto su strada è la causa maggiore di esposizione umana alla inquinazione dell'aria. Una esposizione di lunga durata ai contaminanti dell'aria a livelli che superano i valori guida della qualità dell'aria si accompagna a un certo numero di effetti dannosi sulla salute, compresi effetti sulle malattie cardiovascolari e sulle malattie respiratorie negli adulti e nei bambini. Tale esposizione può ridurre l'aspettativa di vita. Alcuni contaminanti quali il benzene e alcuni tipi di particelle, aumentano il rischio di tumori.
3. Un notevole numero di persone in Europa è esposta a livelli di rumore per il traffico che causa non solo un grave fastidio e perdita di sonno, ma anche problemi di comunicazioni e anche problemi di apprendimento nei bambini. Vi sono prove crescenti di una associazione fra ipertensione e cardiopatia ischemica e alto livello di rumori. I livelli di rumore ambientale continuano a crescere in conseguenza del sempre crescente volume del traffico.
4. Forme di trasporto che comportano attività fisica, come il pedalare e l'andare a piedi, separatamente o insieme al trasporto pubblico, offrono un significativo guadagno di salute, tuttavia queste modalità di trasporto sono state spesso trascurate nella pianificazione e nel processo decisionale
5. Un pesante traffico stradale e maggiori infrastrutture per il trasporto possono dividere le comunità. Ridurre le opportunità di interazione sociale e peggiorare la qualità di vita della gente e possono essere associate a una riduzione della rete interpersonale di sostegno a livello locale.
6. Le attività di trasporto possono contaminare il suolo, l'acqua e l'aria, attraverso incidenti che riguardano beni pericolosi e contaminazione da infrastrutture del trasporto, o per metalli pesanti da scorie dei veicoli, sostanze anticongelanti, perdite di carburanti e emissioni di carburanti e altri contaminanti da parte di veicoli stradali e ferroviari, navi e aeroplani, ecc.

7. Chiunque è esposto a un certo grado di rischio per la salute da parte del trasporto, ma gli effetti dannosi sulla salute cadono in modo sproporzionato sui gruppi più deboli della nostra società: persone con disabilità o difetti uditivi o della vista, persone anziane, gli emarginati, i bambini e i giovani, le persone che vivono o lavorano in aree di intensa e concentrata inquinazione dell'aria e rumore.

II Cosa è successo finora: le condizioni attuali

Noi siamo incoraggiati dalle iniziative già assunte attraverso l'adozione di un certo numero di dichiarazioni politiche, convenzioni e protocolli, e in particolare la politica dell'OMS in Salute per tutti, la dichiarazione di Helsinki sulle azioni per l'Ambiente e la Salute in Europa e la Dichiarazione di Vienna e il programma per Azioni Congiunte sui Trasporti e Ambiente adottati sotto gli auspici della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) oltre che dalla legislazione dell'UE in questo campo. Noi riaffermiamo l'impegno già preso in campo di trasporti, ambiente e salute e noi riconosciamo i passi già fatti per raggiungere trasporti che siano sostenibili per la salute e l'ambiente. Tuttavia, nonostante questi passi progressivi noi siamo preoccupati che l'impatto che le decisioni sui trasporti hanno sulla salute e l'ambiente non è stato ancora pienamente riconosciuto.

1. Noi riconosciamo la necessità di rafforzare le obbligazioni delle attuali legislazioni sulla sicurezza stradale.
2. Noi incoraggiamo la ratifica degli strumenti di obbligo legale dell'UN/ECE significativi per i trasporti, la salute e l'ambiente da parte dei Stati Membri che non lo hanno ancora fatto.
3. Noi siamo preoccupati che modalità più sostenibili di trasporto, specialmente il trasporto pubblico e i trasporti di beni per ferrovia, perdano quote di mercato nei confronti del trasporto su strada in molti Paesi. Questa tendenza è aumentata dal fatto che la maggioranza degli investimenti per infrastrutture per il trasporto viene collocata nelle infrastrutture stradali, non per ultime nei Paesi in via di sviluppo.

Noi sottolineiamo l'urgente bisogno di fare un ulteriore passo per aggiungere valore agli sforzi per raggiungere uno sviluppo sostenibile dei trasporti, integrando pienamente i requisiti di salute e coinvolgendo le autorità sanitarie e ambientali nelle decisioni sui trasporti, l'uso del territorio e le politiche delle infrastrutture a livello transnazionale, nazionale, subnazionale e locale.

III Dove vogliamo andare: Principi, approcci e strategia guida per un trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente

Noi abbiamo deciso di incorporare i principi e gli approcci per uno sviluppo sostenibile favorevole per la salute e l'ambiente nelle nostre politiche che hanno importanza per i trasporti, in particolare i seguenti:

- sostenibilità
- principio precauzionale
- prevenzione
- protezione e promozione della salute e sicurezza
- il principio che "chi contamina paga" compresa la internalizzazione dell'esterno;
- integrazione multisettoriale dei requisiti e del coinvolgimento delle autorità locali nell'assunzione delle decisioni sui trasporti, l'uso del territorio e le politiche delle infrastrutture;
- equità
- partecipazione pubblica e accesso pubblico all'informazione,
- sussidiarietà;
- efficienza

Seguendo questi principi e approcci, noi incorporeremo strategie guida per muoversi verso trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente nelle nostre politiche relative al trasporto, in particolare utilizzando combinazioni sinergiche dei seguenti elementi strategici chiave:

1. ridurre il bisogno del trasporto motorizzato adattando le politiche di uso del territorio e la pianificazione urbana e regionale
2. spostando il trasporto verso modalità opportune per l'ambiente e che promuovono la salute
3. implementando le migliori tecnologie disponibili e i migliori standards ambientali e di salute
4. utilizzando indicatori strategici di salute e ambientali e la valutazione dell'impatto, col coinvolgimento delle autorità ambientali e sanitarie;
5. rapportando i costi del trasporto più strettamente al chilometraggio percorso e internalizzando i costi e i benefici per l'ambiente e la salute legati al trasporto;
6. aumentando la consapevolezza del trasporto e delle kmobilità sostenibile per la salute e l'ambiente, compreso un modo di guidare efficiente;
7. Applicare metodologie e strumenti di monitoraggio innovativi;
8. Costituendo partenariati a livello internazionale, nazionale subnazionale e locale;
9. Promuovendo progetti pilota e programmi di ricerca sui trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente;
10. Fornendo informazioni al pubblico e coinvolgendolo nei processi decisionali importanti

Come si potranno raggiungere i traguardi: un piano di azione per muoversi verso un trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente.

Avendo deciso di stabilire questo piano di azione al fine di collaborare e cooperare nel rendere il trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente e per implementare la Dichiarazione di Vienna dell'UN/ECE e il Programma di Azione Congiunta sui Trasporti e l'Ambiente, seguendo i principi, gli approcci a la strategia di guida elencate nella sezione III,

Noi eseguiremo le azioni stabilite in questo piano di azione e incorporeremo le raccomandazioni dell'OMS nei nostri trasporti e nelle politiche collegate ai trasporti; e

Noi richiediamo all'Ufficio Regionale per l'Europa dell'OMS, in collaborazione con altri organismi internazionali, di eseguire le azioni internazionali come stabilite in questo piano di azione e di incominciare a sostenere quegli sforzi dell'OMS, coi mezzi disponibili.

A Integrazione dei requisiti di salute e ambientali e traguardi nelle politiche e nei piani dei trasporti e dell'uso del territorio.

Noi:

1. ricerchiamo la cooperazione multisettoriale e garantiamo che i requisiti di salute e ambientali siano integrati e che le loro autorità siano entrambe coinvolte nel processo decisionale collegato ai trasporti, quali la pianificazione sui trasporti, l'uso delle acque e del territorio, i programmi di investimento nelle infrastrutture e nelle decisioni politiche.
2. Stabilire i concetti e i traguardi a lungo termine del trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente, costruendo sul lavoro già fatti nelle sedi competenti
3. Adottare i traguardi elencati nell'allegato 4, basati sulle conoscenze scientifiche e sul lavoro e le linee guida dell'OMS e incorporare in esse le politiche rilevanti per ridurre fra l'altro:

- la mortalità, i problemi cardiovascolari e respiratori e il rischio di tumori e i problemi di sviluppo neurologico dovuti ai trasporti e alla relativa inquinazione dell'aria
 - mortalità e morbilità da incidenti stradali
 - rischio di malattie cardiovascolari o altre da mancanza di esercizio fisico,
 - esposizione umana al rumore.
4. Sviluppare metodologie di misurazione e processi di raccolta dati per monitorare i progressi verso il raggiungimento degli obiettivi dell'annesso 4. Tale monitoraggio dovrebbe anche rilevare lo sviluppo di politiche per ridurre l'impatto negativo sulla salute e sull'ambiente dei trasporti.
 5. Rivedere ed ove necessario sviluppare ulteriori strategie o introdurre piani di azione nazionali per garantire la corretta integrazione delle preoccupazioni riguardanti salute e ambiente nei trasporti e nelle strategie sull'impiego del territorio in particolare attraverso un ulteriore sviluppo di Piani Nazionali sulla Salute Ambientale e promuovere simili azioni a livello subnazionale e locale.
 6. Assicurare che le autorità sanitarie tengano in piena considerazione l'impatto del trasporto nelle proprie politiche.
 7. Sviluppare ulteriormente o avviare politiche per ridurre la inquinazione dell'aria, del terreno e delle acque, gli incidenti e i rumori, le emissioni dei gas di scarico e il danno alle foreste associati ai trasporti e alle sue infrastrutture (aeroporti, autostrade, ferrovie, terminali, porti, stazioni di servizio, ecc.) in modo analogo alle altre maggiori sorgenti industriali.
 8. Garantire che effetti sinergici vengano ottenuti attraverso strategie scelte per raggiungere i traguardi di Kyoto per la riduzione dei gas di scarico e strategie per la riduzione degli altri contaminanti dell'aria di interesse per la salute ponendo particolare interesse alle emissioni dei motori diesel.

Noi richiamiamo l'OMS, in collaborazione con altre organizzazioni internazionali di:

9. Sviluppare linee guida scientifiche per il raggiungimento di trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente, e in particolare per l'integrazione delle requisiti e traguardi dell'ambiente e della salute nelle politiche e nei piani, basati sulla conoscenza dell'impatto pieno e combinato dei rischi per la salute dovuti ai trasporti, compreso lo stabilimento di valori soglia per proteggere la salute pubblica, se possibile

8. Promozione di modalità di trasporto e pianificazione del territorio che abbiano il migliore impatto sulla salute pubblica

Noi:

1. svilupperemo e implementeremo politiche per promuovere modalità di trasporti che portino un beneficio alla salute e all'ambiente, mirando a passare a modi di trasporto con minori emissioni e rischi di incidenti. In particolare, noi promuoveremo il camminare e l'uso della bicicletta sicuro e rispettoso dell'ambiente, fornendo infrastrutture e reti sicure, implementando misure per la gestione del traffico, rafforzando i controlli sulla velocità e limiti di velocità se appropriato alle circostanze locali e disegnando strade e insediamenti che tengano in considerazione le necessità dei pedoni e dei ciclisti.
2. Ridurre la necessità di trasporti a motore adottando urbane e del territorio e piani di sviluppo regionale che permettano alla gente di avere un facile accesso agli insediamenti, alle abitazioni e ai posti di lavoro, a luoghi di divertimento e di spesa a piedi, in bicicletta o coi trasporti pubblici.
3. Promuovere l'attrattiva dei trasporti pubblici, del camminare e del pedalare e promuovere interconnessioni fra di queste, e dando la priorità al trasporto pubblico, al camminare e al pedalare in rapporto all'estensione delle infrastrutture.

4. Fornire incentivi all'uso delle migliori tecnologie disponibili e favorire standard ambiziosi di emissioni dai veicoli e requisiti di qualità dei carburanti, al fine di migliorare la sicurezza e ridurre la polluzione dell'aria, i rumori e il consumo di carburanti.

Noi richiediamo all'OMS, in collaborazione con altre organizzazioni internazionali di:

5. valutare e fornire informazioni sull'impatto sulla salute pubblica di differenti modalità di trasporto in termini di benefici e danni per la salute
6. Quantificare le conseguenze per la salute pubblica dell'aumentare i livelli di trasporto fisicamente attivo, in particolare il camminare e il pedalare.

C. Valutazione dell'impatto sulla salute e l'ambiente.

Noi:

1. Valutiamo l'impatto sulla salute e l'ambiente delle politiche, strategie, programmi, progetti e misure legali che hanno implicazioni per i trasporti e la mobilità, e assicuriamo che le autorità locali siano coinvolte nella valutazione ad ogni livelli.
2. Sosteniamo l'implementazione di queste valutazioni come parte delle procedure nazionali ed internazionali per prendere decisioni sugli investimenti e i programmi delle infrastrutture

Noi richiediamo alla Banca Mondiale, alla banca per gli Investimenti Europea, alla banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo e ad altre Istituzioni di Investimento di:

3. portare avanti le valutazioni dell'impatto sulla salute e l'ambiente dei progetti di infrastrutture con implicazioni per i trasporti e la pianificazione del territorio da loro sostenute.

Noi richiediamo all'OMS di:

4. Sviluppare linee guida , in collaborazione con l'UN/ECE e il Programma Dell'Ambiente delle Nazioni Unite (UNRP) e altre significative organizzazione internazionali, per rendere la valutazione dell'impatto sulla salute delle politiche, strategie, programmi, progetti e misure legali che hanno implicazioni per i trasporti
5. Incoraggiare un maggior uso e l'integrazione della valutazione dell'impatto sulla salute con la valutazione dell'impatto ambientale attraverso strumenti e metodi di diffusione, condividendo buone pratiche e fornendo istruzione e formazione da parte di esperti.

D. Aspetti economici dei trasporti, ambiente e salute

Noi:

1. Valuteremo le implicazioni sul costo per la salute degli investimenti infrastrutturali e della pianificazione del territorio e le loro conseguenze in termini di trasporto e necessità di mobilità, prendendo in considerazione non solo i costi diretti ,ma anche i costi del non adottare alternative che promuovono la salute.
2. Promuoveremo , implementeremo e rivedremo le politiche disegnate per internalizzare i costi esterni per la salute e l'ambiente generati dalle attività di trasporto. Queste politiche comprenderanno anche misure per garantire che i costi del trasporto riflettano più strettamente i costi marginali.
3. Assicureremo che le politiche introdotte per promuovere i trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente siano efficaci in rapporto ai costi, tenendo in considerazione tutti i costi.

4. Promuoveremo la progressiva abolizione dei sussidi a modalità di trasporto contaminanti.

Noi richiediamo all'OMS in cooperazione con altre organizzazioni internazionali di:

5. Sviluppare una guida comprensiva sui metodi e gli strumenti pratici per stimare i costi e i benefici delle conseguenze sulla salute delle decisioni sui trasporti.

E. Attenzione speciale ai gruppi ad alto rischio

Noi:

1. identificheremo gruppi, periodi di tempo, ambienti ed aree ad alto rischio di sentire l'impatto nocivo per la salute dei trasporti, prendendo in considerazione i criteri che l'OMS deve proporre e monitoreremo gli impatti rilevanti per la salute fra tali gruppo come sopra descritti.
2. Svilupperemo, implementeremo e monitoreremo specifiche politiche e misure per proteggere questi gruppi a rischio più elevato di subire gli effetti dannosi dei trasporti.

Noi richiediamo all' OMS in collaborazione con altre organizzazioni internazionali di:

3. Sviluppare metodi per valutare e monitorare gli effetti sulla salute nei gruppi a maggior rischio di subire danni collegati al trasporto
4. Fornire informazioni e sviluppare guide per traguardi di salute legati ai trasporti, valori soglia e misure che riguardino le popolazioni a maggior rischio dovuto a:
 - (a) specifica vulnerabilità (bambini, anziani, persone affette da malattie, profughi e immigrati)
 - (b) più elevati livelli di esposizione in conseguenza di condizioni geografiche o topografiche, caratteristiche degli insediamenti, viaggi e occupazione,
 - (c) disabilità e svantaggio sociale in conseguenza di mancato accesso a strutture, disgregazione delle comunità e maggiore esposizione ai rischi di incidenti.

F. Rischi per la salute pubblica non ancora chiaramente quantificati

Noi:

1. Promuoveremo la collaborazione internazionale sulla ricerca e programmi di misura standardizzati e promuoveremo lo sviluppo di misure efficaci in rapporto ai costi contro gli effetti nocivi per la salute del rumore, dei contaminanti e dei possibili cancerogeni, quali le emissioni da motori diesel a particelle fini e ultrafini.
2. Promuoveremo la collaborazione internazionale nei programmi di misurazione dal punto di esposizione e sosterranno la ricerca sui legami fra indicatori di trasporto, esposizione e salute

Noi richiediamo all'OMS di:

3. Promuovere ulteriori studi degli effetti sulla salute dei contaminanti, delle miscele di contaminanti, del rumore e degli altri rischi dovuti al trasporto ove le prove sono incomplete e l'esposizione umana è significativa (ad es. emissioni dai motori diesel e specialmente particelle fini ed extrafini) compreso il loro potenziale cancerogeno possibile.
4. Promuovere valori guida quando possibile per livelli ambientali di ed esposizione a contaminanti e rumore, in particolare per quei contaminanti per i quali valori guida non sono ancora disponibili, in vista principalmente di guidare la revisione degli Standard della qualità dell'aria della Comunità Europea prima del 2005.
5. Promuovere ricerche sugli effetti sulla salute dell'esposizione a miscele di contaminanti, rumore e altri rischi, compresi i loro effetti combinati all'interno

dei veicoli a motore, sulla pavimentazione, sulle biciclette e al vivere o lavorare vicino a strade trafficate ed elaborare linee guida (compresi valori guida) per questi livelli di esposizione.

6. Sviluppare ulteriormente linee guida riguardanti i rischi per la salute di livelli di esposizione a particelle fini e ultrafini basate sulla valutazione dei loro effetti sulla salute, con particolare attenzione al loro numero, massa, grandezza e superficie e composizione.
7. Valutare le prove di rischio per la salute della contaminazione del suolo e delle acque dovuta ai trasporti e alle infrastrutture, e fare raccomandazioni sulla possibilità di stabilire limiti di sicurezza e la necessità di stabilire dei traguardi.
8. Promuovere ricerche sulla salute e sugli effetti psicosociali della partecipazione al moderno traffico

G. Indicatori e monitoraggio

Noi:

1. Implementeremo e, se necessario, svilupperemo ulteriormente sistemi per monitorare le esposizioni e l'impatto sulla salute e l'ambiente legati al trasporto.

Noi richiediamo all'OMS, in collaborazione con altre organizzazioni internazionali di:

2. Sviluppare indicatori e linee guida per misurare e monitorare gli effetti sulla salute dei trasporti nella popolazione in generale e in gruppi e aree al rischio maggiore e valutare l'efficacia di interventi per minimizzare tali effetti.

H. Azioni pilota e ricerca

Noi:

1. Promuoveremo programmi di ricerca e progetti pilota e incorporeremo i risultati nelle nostre politiche dei trasporti, dell'ambiente, dell'uso del territorio e della salute, specialmente in collaborazione con l'OMS.
2. Stabiliremo condizioni per progetti pilota nel quale misure locali vengano impiegate per ridurre la polluzione e altri impatti negativi da parte dei trasporti, per esempio promuovendo veicoli più ecologici, limitando la circolazione dei veicoli più contaminanti e promuovendo il camminare l'andare in bicicletta e trasporti pubblici innovativi, limiti di velocità locali e limitazioni al parcheggio.
3. Aumenteremo i nostri sforzi per colmare il gap che ancora esiste fra le nostre conoscenze delle strategie che possono essere impiegate per muoversi verso trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente da una lato e gli attuali trasporti , uso del territorio e infrastrutture dall'altro.

Noi richiediamo all'OMS, in collaborazione con altre organizzazioni internazionali di:

4. Facilitare lo sviluppo di un programma di ricerche con una speciale centratura sugli effetti dannosi per la salute del trasporto e gli effetti positivi per la salute di modalità di trasporto fisicamente attivo, in primo luogo, il camminare e il pedalare e promuovere progetti pilota relativi a tale problemi.
5. Cooperare coi comuni nella valutazione pilota di metodi di valutazione dell'impatto sulla salute, valutando i costi e i benefici degli interventi politici e di iniziative di formazione e programmi di diffusione delle informazione.

I. Partecipazione pubblica, consapevolezza pubblica e informazione

Noi:

1. Assicureremo il pubblico accesso all'informazione relativa alla salute e alla partecipazione sulle decisioni sui progetti politiche, programmi piani e regolamenti del trasporto e garantiremo l'accesso alla Giustizia in queste questioni in accordo con quanto previsto dalla Convenzione di Aarhus. Ciò

dovrà applicarsi in particolare a tutte le azioni intraprese secondo tale Costituzione

2. Promuoveremo lo sviluppo e le applicazioni di:
 - (a) campagne di informazione, formazione e comunicazione, comprese quelle delle istituzioni internazionali, per aumentare la consapevolezza fra i protagonisti e i decisori della necessità di un trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente.
 - (b) Campagne di informazione mirate e gruppi che usano i mezzi di trasporto meno favorevoli all'ambiente.
3. Contribuiremo agli sforzi dell'OMS per la diffusione dell'informazione e forniremo e distribuiremo a livello nazionale e regionale l'informazione sull'impatto sulla salute e l'ambiente dei trasporti e sulle strategie e strumenti per trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente indirizzandosi a specifici gruppi di popolazione.

Noi chiediamo all'OMS di:

4. Sviluppare una strategia di informazione, istruzione e comunicazione per aumentare la consapevolezza pubblica dei differenti impatti dei trasporti sulla salute umana e facilitare la scelta delle modalità di trasporto sostenibili per la salute e l'ambiente.
5. Stabilire una rete transnazionale dell'OMS per condicidere l'informazione e diffondere le buone pratiche riguardo ai trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente.

J. Paesi in via di sviluppo e Paesi con gravi problemi riguardanti gli effetti sulla salute correlati ai trasporti.

Noi:

1. Coopereremo e per quanto possibileosterremo quei Paesi nel promuovere un trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente.
2. Faremo attenzione a rispondere alle sfide dell'integrare trasporti, ambiente e salute nelle economie in transizione, al fine di evitare e ridurre l'impatto sulla salute ambientale dei trasporti in fase di crescita.

Noi chiediamo all'OMS in collaborazione con altre organizzazioni internazionali di:

3. Fornire una speciale guida e sostegno a questi Paesi.

V. Procedure di Implementazione e di follow up

Noi implementeremo in collaborazione il piano d'azione stabilito in questo Documento e faremo adeguati aggiustamenti per il suo follow-up a per monitorare le decisioni sui trasporti, l'ambiente e la salute quali i piani di azione nazionale sulla salute ambientale del Comitato Europeo per l'Ambiente e la Salute (EEHC), la conferenza ministeriale sull'ambiente e i trasporti, la Dichiarazione di Vienna dell'UN/ECE e il Programma di Azione Congiunta sul Trasporto e l'Ambiente, il Gruppo di Lavoro su Trasporto e Ambiente dell'Organizzazione per la Cooperazione Economica e lo sviluppo (OECD) e il processo dell'Ambiente per l'Europa

Noi:

1. Collaboreremo con gli altri Paesi su problemi internazionali e transfrontralieri, tenendo conto delle linee guida e degli strumenti proposti dall'OMS e dalle altre organizzazioni internazionali.
2. Promuoveremo una maggior cooperazione con l'OMS e con altri organismi intergovernativi quali l'UN/ECE, l'UNEP, la Comunità Europea e organismi transnazionali quali l'Iniziativa Centrale Europea (CEI), l'OECD, la Conferenza

- Europea dei Ministri del Trasporto (ECMT), l'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA), organizzazioni non governative (NGOs) e il settore privato.
3. Incoraggeremo il pubblico, le NGO e il settore privato a sostenere le autorità locali e la competente rete delle città per impegnarsi in sforzi per ottenere trasporti sostenibili per la salute e l'ambiente che promuovano e contribuiscano attivamente all'implementazione del piano di azione di questo Documento.

Noi, in collaborazione con l'OMS e altre organizzazioni internazionali:

4. Seguiremo l'implementazione delle decisioni contenute in questo Documento :
 - (a) usando i punti focali nazionali costituiti per l'implementazione della Dichiarazione di Vienna dell'UE/ECE e il Programma di Azione Congiunta sui Trasporti e l'Ambiente e individuando altri punti di contatto per la salute prima della fine del 1999;
 - (b) assicurando che questi punti focali/di contatto leghino effettivamente coi processi di follow up delle Conferenze Ministeriali Europee dell'OMS su salute e ambiente, la Dichiarazione di Vienna dell'UE/ECE e il Programma di Azione Congiunta sui Trasporti e l'Ambiente e, a livello nazionale, col Comitato per l'Habitat;
 - (c) stabilendo un gruppo direttivo dei Stati membri interessati e di organizzazioni internazionali per portare avanti l'implementazione di questa Costituzione e facilitare il coordinamento trasversale e la cooperazione internazionale delle istituzioni pubbliche e private e per coordinare e cooperare strettamente col Meeting Congiunto dell'UE/ECE sui trasporti e ambiente (JMTE)
5. Sostenere, quando necessario, l'OMS e le altre agenzie nel compilare una rassegna degli accordi esistenti e degli strumenti legali in campo di trasporti, ambiente e salute come sotto specificato, e considerare le proposte per ulteriori azioni necessarie che si possano fare basandosi su questa rassegna.
6. Monitorare regolarmente i legami fra trasporti, ambiente e salute, uso del territorio utilizzando l'informazione relativa disponibile e le rassegne sullo stato di tali legami in Regione.
7. Monitorare i progressi verso traguardi che riguardano il trasporto sostenibile per la salute e l'ambiente e per l'integrazione fra problematiche sanitarie e ambientali sulle acque, uso del territorio e le politiche di trasporto come parte dell'esistente processo di revisione internazionale, (per es. rassegne dei risvolti ambientali dell'OECD e UN/ECE.

Noi chiediamo all'OMS di:

8. Assistere il gruppo direttivo degli Stati Membri interessati e le organizzazioni internazionali entro l'impalcatura dell'EEHC;
9. Diffondere l'informazione sulle nuove prove scientifiche relative agli effetti del trasporto sull'ambiente e la salute, sui metodi e le esperienze nella valutazione dell'impatto sulla salute e l'ambiente e sulla valutazione economica degli effetti sulla salute legati ai trasporti.
10. Aggiornare i traguardi, le linee guida e gli altri strumenti significativi per l'implementazione di questa Costituzione e aggiornare le priorità di ricerca relative alla Costituzione, in particolare in rapporto alla piattaforma internazionale di ricerca.

Noi richiediamo all' UN/ECE JMTE di:

11. Coordinare e cooperare strettamente col gruppo direttivo indicato nel paragrafo 4© qui sopra.

Noi richiediamo che l'OMS insieme con UN/ECE e in collaborazione con altre organizzazioni internazionali:

12. Fornisca una rassegna degli accordi rilevanti esistenti e strumenti legali, in vista di migliorare e armonizzare la loro implementazione e svilupparle ulteriormente

se necessario. Un rapporto su tale rassegna dovrebbe essere sottoposto al più tardi nella primavera del 2000, raccomandando quali ulteriori passi fossero necessari. Questo rapporto dovrebbe coprire le possibilità di nuove azioni di legame non legali e la fattibilità, necessità a contenuto dei nuovi strumenti legali (ad es: una convenzione sui trasporti, ambiente e salute, centrandosi su aggiungere nuovo valore e evitare sovrapposizioni con le convenzioni esistenti.

Londra 16 giugno 1999