



Xangai, 4 de Abril

Assunto: Recomendações Principais sobre a Integração da Mobilidade Sustentável no Processo Rio+20

Muitos países que participaram das recentes negociações informais em Nova York sobre o *Esboço Zero do Documento de Resultados da Conferência Rio+20* concordaram que o transporte tem um papel de importância na transição a uma economia verde e ao desenvolvimento sustentável. Como resultado das intervenções feitas por vários grupos e países, entre eles, mas não exclusivamente, a União Europeia, o G77, o México e os Estados Unidos, o **Transporte Sustentável** é agora mencionado como uma área temática essencial no Quadro de Ação da Seção V do último esboço em negociação.

A relevância do transporte para o tema da economia verde da Rio+20 é também explicado no recente documento *Issues Brief: Sustainable, Low Carbon Transport in Emerging and Developing Economies* [Informativo: Transporte Sustentável de Baixo Carbono em Economias Emergentes e em Desenvolvimento] produzido em conjunto pelo Secretariado da UNCSD e a Parceria para o Transporte Sustentável de Baixo Carbono (SLoCaT), anexado aqui para a sua informação. Conforme declara o documento:

Um foco mais intenso sobre o transporte público e o transporte não motorizado promoverá maior acesso pelos grupos de baixa renda. A redução do congestionamento e poluição atmosférica, bem como a maior segurança viária, podem se traduzir numa economia equivalente a uma porcentagem substancial do PIB. Como o transporte tem externalidades de grandes dimensões e alcance, o setor dos transportes se transforma num dos mais promissores em termos do seu impacto para a implementação de uma economia verde. É possível obter benefícios econômicos e sociais de longo prazo – inclusive a melhoria da saúde devido à redução da poluição – através do investimento na infraestrutura e o planejamento e, simultaneamente, criar empregos de alto valor.

Manter o transporte sustentável como área temática separada no documento de resultados. O atual esboço em negociação deixa em aberto a questão de tratar o transporte como parte de uma das áreas temáticas existentes ou torná-lo uma área temática separada. Acreditamos que é importante considerar o transporte como tópico por sua própria conta. Tratar o transporte como parte do setor de energia tende a enfatizar excessivamente tanto as soluções tecnológicas, devido à relação direta destas com o consumo de energia, quanto a dimensão ambiental da sustentabilidade do transporte. A segurança viária e o preço razoável do serviço de transporte público são de grande importância para a sustentabilidade geral do setor de transportes mas, como na maioria das questões sociais e econômicas, esses fatores são geralmente ignorados quando o transporte é visto exclusivamente como uma questão energética ou urbana. De forma semelhante, a necessidade de melhorar os serviços de transportes nas áreas rurais para promover o melhor acesso aos mercados e às instalações de saúde e de ensino é geralmente ignorada quando o transporte é tratado simplesmente como parte dos setores urbano e de energia. Carga e logística — que são, em grande medida, processos nacionais — são também geralmente ignorados quando o transporte é abordado como um subconjunto das questões urbanas e energéticas. Por isto, gostaríamos de lhe sugerir que trate o transporte sustentável como uma área temática separada no documento de resultados.

Fazer do transporte sustentável o tema de uma Meta de Desenvolvimento Sustentável (MDS) separada. A intenção das MDS é de contribuir com objetivos, alvos e marcos importantes em apoio à medição e aceleração do progresso para atingir o desenvolvimento sustentável, de uma forma que integre as três dimensões do desenvolvimento sustentável e seja coerente com os princípios da Agenda 21. O transporte é, por si só, um setor de importância e abrange escalas geográficas mais amplas com suas próprias instituições, políticas e quadros institucionais regulatórios, bem como seus próprios orçamentos. Se o transporte for dividido e distribuído entre diferentes MDS, isto possivelmente resultará numa fragmentação dos esforços para promover o transporte sustentável. Considerando o papel essencial do transporte no aumento do acesso aos bens e serviços, isto provavelmente retardará a transição a uma economia verde. Por isto é importante ter uma MDS dedicada exclusivamente ao transporte.

Lutar por um apoio institucional focado para promover o transporte sustentável nos países em desenvolvimento. Para se conseguir o acesso universal ao transporte limpo, seguro e a preços razoáveis, será necessário assumir compromissos muito maiores de fortalecimento da capacidade institucional e de suporte técnico, bem como a realocação de alguns investimentos atuais em transporte não sustentável para investimentos em transporte sustentável, especialmente nos países em desenvolvimento, através de melhores dados e monitoração. Isto deve constar explicitamente do documento de resultados da Rio+20. Os grandes fluxos de investimentos no setor de transportes continuam a ser guiados por estruturas institucionais debilitadas que, quando combinadas com estruturas equivocadas de preços e subsídios em muitos países, impõem padrões insustentáveis de desenvolvimento a nível local e nacional, dando assim uma maior urgência a esses esforços.

O transporte sustentável está pronto para obter maior visibilidade na Rio+20. Queremos aproveitar esta oportunidade para informar-lhes sobre algumas das atividades preparatórias de que participaram a Parceria SLoCaT e seus membros (ver a lista dos membros no Anexo 1) em apoio ao processo da Rio+20 e seu seguimento:

- a) Um grupo de trabalho constituído de vários grupos de interesse de membros e especialistas colaboradores da SLoCaT, cujo fim é desenvolver um guia do transporte sustentável no período 2012-2030. Esse grupo proporá uma definição, indicadores e alvos do transporte sustentável no contexto do desenvolvimento sustentável e a transição a uma economia verde. Os resultados iniciais desse guia ou “roadmap” estarão disponíveis até junho de 2012 e serão apresentados na Rio+20, onde deverão contribuir para enriquecer a discussão sobre uma possível MDS dos transportes;
- b) Desenvolvimento de uma declaração conjunta sobre transporte sustentável pelos Bancos de Desenvolvimento Multilateral, inclusive o Banco Asiático de Desenvolvimento (BAD), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Latinoamericano de Desenvolvimento (BLD) e o Banco Mundial, com a participação de outros. A intenção é que essa declaração conjunta seja apresentada como um compromisso voluntário, sendo que, ao mesmo tempo, a Parceria SLoCaT vem desenvolvendo outros compromissos voluntários com seus membros. Esses compromissos voluntários podem ser de grande ajuda na implementação dos resultados da Rio+20 quanto ao transporte sustentável;
- c) Criação de um quadro institucional para promover o transporte sustentável em economias em desenvolvimento e emergentes, o que liga o processo Rio+20 à elaboração de um quadro para o desenvolvimento sustentável pós-2015, conforme proposto pelo Secretário Geral Ban Ki-moon na sua *Agenda de Ações das Nações Unidas 2012-2016*. A intenção é que esse quadro institucional traga contribuições significativas aos mecanismos de intercâmbio de conhecimentos

e fortalecimento da capacidade propostos no *Esboço de Documento de Resultados para a Rio+20*.

Para acompanhar as atividades da Parceria SLoCaT relacionadas à Rio+20, visite <http://www.slocat.net/rio-plus-20>. Não deixe de entrar em contato conosco caso deseje informações adicionais. Também podem entrar em contato direto comigo em cornie.huizenga@slocatpartnership.org.

Nossas saudações a todos em nome da Parceria SLoCaT.

Cornie Huizenga
Responsável em Conjunto por Convocações, Parceria SLoCaT