

Shanghai, 31 de janeiro de 2012

Assunto: Inclusão da Mobilidade Sustentável em “O Futuro que Queremos”, Esboço Minuta Zero do Documento Final da Rio+20, Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável

Um melhor acesso a mercados, empregos, escolas e instalações de saúde é essencial para progredir na direção das Metas de Desenvolvimento do Milênio (MDM). No entanto, o Esboço Zero do documento final da Conferência da ONU sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, ainda não estabeleceu a mobilidade sustentável como prioridade para o desenvolvimento sustentável.

O desenvolvimento econômico, a inclusão social e a proteção ambiental são pré-requisitos do desenvolvimento sustentável. Entretanto, todos dependem de sistema de transportes sustentáveis. Grande parte do aumento do uso de energia relacionado ao transporte virá do mundo em desenvolvimento, onde os acidentes viários já são responsáveis por 1,4 milhões de mortes e afetam outros 14 milhões de pessoas através de ferimentos, sem mencionar a grande poluição do ar das cidades que é atribuída ao transporte.

Para traçar uma via de desenvolvimento mais sustentável para o setor de transporte, especialmente nos países em desenvolvimento, a comunidade internacional de transportes reuniu-se através da Partnership for Sustainable, Low Carbon Transport (www.slocat.net) (Parceria para o Transporte Sustentável, de Baixo Carbono). A SLoCaT, com mais de 60 organizações membros (organizações da ONU, bancos multilaterais de desenvolvimento, agências de cooperação técnica, ONGs, institutos de pesquisa e outras organizações), está liderando uma rede múltipla sobre transporte e mobilidade sustentáveis nos países em desenvolvimento¹.

Os esforços da SLoCaT Partnership para promover a mobilidade sustentável recebeu recentemente apoio em reconhecimento à vital importância do transporte sustentável para o progresso do desenvolvimento sustentável, como a *Declaração sobre o Transporte Sustentável Bangkok 2020*, endossada por 22 países da Ásia², a *Declaração sobre o Transporte Sustentável de Bogotá*, endossada por 9 nações latino-americanas³, assim como a *Declaração sobre o Transporte Sustentável de Amsterdam*, endossada por 36 países da Europa, Ásia Centra e América do Norte⁴. Também foram submetidas 246 inclusões relacionadas ao transporte para o documento de compilação para a Rio+20 e aproximadamente a metade dos países que solicitaram inclusões fez referência a este assunto em suas próprias submissões.

O Secretário Geral da ONU, Ban Ki-Moon, lançou em 25 de janeiro de 2012, o Plano Quinquenal do seu segundo mandato, que inclui o desenvolvimento e a implementação de um marco de desenvolvimento sustentável para depois de 2015. O sistema da ONU será mobilizado para apoiar estratégias globais, regionais e nacionais que abordam cinco pilares do desenvolvimento sustentável, sendo que um deles é o transporte sustentável⁵.

Acreditamos que a Rio+20 e seu acompanhamento poderão facilitar e catalisar a promoção da mobilidade sustentável nos países em desenvolvimento através de: (a) reconhecimento do papel crítico que melhores mobilidade e acesso têm para garantir um futuro próspero, seguro e sustentável para o planeta e para atingir as Metas de Desenvolvimento do Milênio, mencionadas no preâmbulo do Esboço Zero do Documento final e (b) ajuda aos países e outros envolvidos em

¹ Ver no Anexo 1 os membros da SLoCaT Partnership

² Veja: http://www.uncrd.or.jp/env/5th-regional-est-forum/doc/bangkok_declaration.pdf

³ Veja: <http://www.uncrdlac.org/fts/BogotaDeclaration.pdf>

⁴ Veja: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/hlm/documents/2009/Amsterdam_Declaration_ENG.pdf

⁵ Veja: http://www.un.org/sg/priorities/sg_agenda_2012.pdf

transporte para encontrar formas eficientes de contribuir para que a mobilidade sustentável se torne realidade.

No Anexo 3 desta carta, fazemos diversas sugestões para a incorporação da mobilidade sustentável no Esboço Zero do Documento de Resultados da Rio+20, para que esta seja mais uma prioridade da Economia Verde e uma das prioridades cobertas por uma Meta de Desenvolvimento Sustentável. Justificamos esta sugestão porque consideramos que a importância de melhorar a mobilidade e o acesso é crítica para a realização das MDM. Esperamos que os governos levem isto em consideração ao fazerem seus comentários sobre o Esboço Zero do Documento de Resultados.

Incluir a mobilidade sustentável como mais uma prioridade ou como tema transversal no documento da Rio+20 vai permitir que o conhecimento internacional sobre o tema seja mais compartilhado (ver parágrafo 33 do Esboço Zero) e facilitar o projeto e a implementação das políticas de economia verde dos países, por meio de:

- a) Facilitar o desenvolvimento, adoção e implementação de **marcos de políticas e financiamento** que permitam mais mobilidade sustentável e reforcem os processos políticos intergovernamentais relativos ao transporte ambientalmente sustentável;
- b) Mobilizar o **apoio financeiro** a políticas, programas e projetos de mobilidade sustentável através de: (i) reorientação da assistência financeira relacionada a transportes por bancos bi e multilaterais de desenvolvimento (atualmente, de \$ 25-30 bilhões) por ano, (ii) alavancar o financiamento pelo setor privado e (iii) aumentar o uso do financiamento climático em apoio à mobilidade sustentável;
- c) Desenvolver e implementar **programas de gerenciamento do conhecimento e capacitação** em apoio à mobilidade sustentável por agências de desenvolvimento, instituições de pesquisa e ONGs que trabalham com mobilidade sustentável.

Não deixe de entrar em contato conosco se você quiser mais informações. Você pode entrar em contato comigo pelo e-mail: cornie.huizenga@slocatpartnership.org.

Saudações em nome da SLoCaT Partnership.

Cornie Huizenga
Organizador Adjunta, SLoCaT Partnership

Anexo 1: Membros da Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

- * African Development Bank (AfDB)
- * Alliance to Save Energy (ASE)
- * Asian Development Bank (ADB)
- * Corporación Andina de Fomento (CAF)
- * Believe Sustentabilidade
- * Cambridge Systematics Inc
- * Center for Clean Air Policy (CCAP)
- * Centre for Environment Planning & Technology (CEPT), Ahmedabad
- * Center for Science and Environment (CSE)
- * Center for Sustainable Transport (CTS) Mexico
- * Center for Transportation and Logistics Studies (PUSTRAL), Gadjah Mada University
- * Civic Exchange (CE)
- * Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center
- * Clean Air Institute (CAI)
- * Dutch Cycling Embassy (DCE)
- * German Technical Cooperation (GIZ)
- * Ecofys
- * EMBARQ, The WRI Center for Sustainable Transport
- * Energy Research Center Netherlands (ECN)
- * European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)
- * European Institute for Sustainable Transport (EURIST)
- * European Cyclists' Federation (ECF)
- * Fraunhofer- Institute for Systems and Innovation Research (ISI)
- * Global Environmental Facility (GEF)
- * Global Transport Knowledge Partnership (gTKP)
- * Global Urban Development (GUD)
- * HealthBridge
- * Hong Kong Shanghai Bank (HSBC)
- * Inter-American Development Bank (IDB)
- * International Association for Public Transport (UITP)
- * International Energy Agency (IEA)
- * International Transport Forum (ITF)
- * International Union for the Conservation of Nature (IUCN)
- * International Union of Railways (UIC)
- * Institute for Global Environmental Strategies (IGES)
- * The Institute for Transport Studies, University of Leeds, UK
- * Institute of Urban Transport India (IUTI)
- * Institute for Transport Policy Studies (ITPS)
- * Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)
- * Institute of Transport Studies (ITS), University of California, Davis
- * Korean Transport Institute (KOTI)
- * Ministry of Land Infrastructure Transport and Tourism, Japan
- * Mobility Magazine
- * National Center for Transportation Studies (NCTS), Philippines
- * Rockefeller Foundation
- * Society of Indian Automotive Manufacturers (SIAM)
- * Stockholm Environment Institute (SEI)
- * Tehran Urban and Suburban Railway operation Company (TUSROC)
- * The Energy and Resources Institute (TERI)
- * Transport and Environment (T+E)
- * Transport Research Laboratory (TRL)
- * United Nations Center for Regional Development (UNCRD)
- * United Nations Department for Economic and Social Affairs (UN-DESA)
- * United Nations Environment Program (UNEP)
- * University College of London, Department of Civil, Environmental and Geomatic Engineering
- * University of Transport and Communication (UTCC) Hanoi
- * University of Twente/ITC (UT/ITC)
- * VEOLIA Transport
- * Victoria Transport Policy Institute (VTPI)
- * Volvo Research and Education Foundations (VREF)
- * World Streets
- * Wuppertal Institute
- * WWF International

Anexo 2: Fatos e Números sobre Transporte e Desenvolvimento Sustentável

Sustentabilidade Social do setor de transportes

- Mais de um bilhão de cidadãos urbanos do mundo em desenvolvimento não tem acesso a calçadas seguras ou ciclovias, embora estes modos de transporte sejam usados na maioria dos deslocamentos. Por exemplo, em Delhi, Índia, 95% dos deslocamentos dos pobres urbanos são feitos a pé, de bicicleta ou por diferentes formas de transporte público.
- As mortes no trânsito são hoje a nona principal causa de morte no mundo e espera-se que aumentem em 80% até 2020 e que sejam a quinta causa de morte – mais do que mortes por AIDS, câncer de pulmão, diabete ou guerras em 2030.
- A cada ano, 1,2 milhão de pessoas são mortas e 50 milhões feridas nas estradas do mundo – mais de 90% ocorrem nos países em desenvolvimento, embora estes tenham menos da metade das estradas do mundo. Metade dos mortos são pedestres, ciclistas e outros “usuários vulneráveis das vias”.
- Acidentes de trânsito são a principal causa de morte de pessoas entre 15-29 anos, afetando os membros economicamente mais produtivos das nossas comunidades.
- Apenas 8% dos US\$409 bilhões gastos no mundo em 2010 para subsidiar o consumo de combustíveis fósseis foram dedicados para os 20% mais pobres.

Sustentabilidade Ambiental do setor de transportes

- A poluição do ar urbano causa 1,3 milhão de mortes em todo o mundo atualmente, segundo a OMS. Globalmente, 1.100 cidades têm concentrações médias de partículas acima das recomendadas pelas Diretrizes de Qualidade do Ar da OMS. A contribuição do transporte para a poluição urbana pode chegar a 80%.
- O transporte é responsável por um quarto de todas as emissões de gases de efeito estufa relacionadas à energia, que hoje são a fonte destes gases que mais cresce no mundo.
- O transporte é crítico para a mudança climática: segundo o IPCC, os gases do efeito estufa devem ser reduzidos em 50-85% até 2050 (em relação ao ano 2000) como parte do cenário de 2º C, mas as tendências atuais mostram que os gases derivados do transporte vão aumentar em 80-150% até 2050, sendo os carros particulares nos países em desenvolvimento responsáveis pela maior parte deste aumento nas emissões.

Sustentabilidade Econômica do setor de transportes

- Globalmente, os congestionamentos causam bilhões de dólares de prejuízo por falta de produtividade e gasto de combustível. Por exemplo, o congestionamento nas cidades dos EUA foi responsável, em 2010, por prejuízos estimados em US\$101 bilhões.
- Metade dos caminhões de carga pesada na China trafega vazios, desperdiçando dinheiro e combustível por deficiências em logística e gestão.
- O tempo médio de transporte de ida e volta ao trabalho em Lima, Peru, é de 4 horas, o que leva a uma perda de produtividade de aproximadamente US\$6,2 bilhões ou ao redor de 10% do PIB, anualmente.
- São perdidos 2-3% do PIB nos países mais ricos e até 5% do PIB nos países mais pobres em acidentes de veículos.
- Os subsídios aos combustíveis fósseis, que chegam a US\$ 400 bilhões por ano, aumentam a exposição das economias nacionais à volatilidade dos preços do petróleo e reduzem a segurança energética nacional.
- O custo econômico combinado da poluição do ar, acidentes viários e congestionamento em muitas cidades dos países em desenvolvimento varia entre 5-10% do PIB, segundo um relatório recente da PNUMA.

Anexo 3: Texto Sugerido sobre Mobilidade Sustentável para o Esboço Zero do Documento Final

III. Economia Verde no contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza **A. Estabelecimento do contexto da economia verde, desafios e oportunidades**

25. Estamos convencidos que uma economia verde, no contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza, deve contribuir para atingir as principais metas – especialmente as prioridades da erradicação da pobreza, segurança alimentar, bom manejo da água, **[mobilidade sustentável]**, acesso universal a serviços modernos de energia, cidades sustentáveis, manejo dos oceanos e melhorar a resiliência e preparação para desastres, assim como saúde pública, desenvolvimento de recursos humanos e crescimento sustentável, inclusivo e igualitário, que gere empregos, inclusive para jovens. Deve ser baseada nos princípios da Rio 92, em especial no princípio das responsabilidades comuns, mas diferenciadas e deve ser centrada nas pessoas e inclusiva, fornecendo oportunidades e benefícios para todos os cidadãos e todos os países.

V. Marco para a ação e acompanhamento

A. Questões e áreas prioritárias/chave/temáticas/transversais

Depois do parágrafo 71, adicionar uma nova seção:

Transporte

xx. Reconhecemos a importância crítica do acesso universal a uma mobilidade segura, limpa e barata para permitir o desenvolvimento econômico para a erradicação da pobreza e desenvolvimento social para o desenvolvimento humano.

xx. Acreditamos que um compromisso global com a mobilidade sustentável demanda a implementação de um conjunto de melhores práticas e estratégias contidas em um novo paradigma de políticas de transporte sustentável para o transporte de passageiros e de carga, conhecido como “Avoid, Shift, Improve” (ASI – Evitar, Mudar, Melhorar). As Melhores Práticas enfocam o acesso, evitando viagens motorizadas desnecessárias com planejamento, avaliação e tecnologia mais inteligentes do uso da terra, mudando as viagens para modais mais sustentáveis, através de incentivos de preço, melhor informação e melhor qualidade dos serviços e melhorando a eficiência dos veículos com combustíveis mais limpos, melhor gestão da rede e tecnologia veicular mais eficiente. Todos os elementos do ASI já foram demonstrados em escala

V. Marco para a ação e acompanhamento

B. Aceleração e mensuração do progresso

107. Propomos que as Metas de Desenvolvimento Sustentável incluam padrões sustentáveis de consumo e produção, assim como as áreas prioritárias, como os oceanos; segurança alimentar e agricultura sustentável; energia sustentável para todos; **[mobilidade sustentável]**; acesso e eficiência do uso da água; cidades sustentáveis; empregos verdes, trabalho decente e inclusão social e redução do risco e resiliência a desastres.