

Síntese

Diretrizes da OCDE para um Transporte Ambientalmente Sustentável

Overview

OECD Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport

**As Sínteses constituem-se em excertos de publicações da OCDE.
Elas são disponíveis livremente na biblioteca Online (www.oecd.org).**

Esta Síntese não é uma tradução oficial da OCDE.



ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

SUMÁRIO EXECUTIVO

O transporte na virada do século apresenta várias tendências insustentáveis. O constante aumento no número de veículos motorizados e o seu uso têm acarretado grandes sobrecargas na disponibilidade de recursos naturais, especialmente o petróleo. As emissões provenientes da queima do combustível do motor do veículo contribuem para danos locais e globais nos ecossistemas e na saúde humana. Outras preocupações relacionadas à utilização do transporte motorizado incluem acidentes de tráfego, altos níveis de ruído que danificam a saúde humana, e os padrões de uso da terra que interferem com o habitat, padrões de migração e a integridade do ecossistema.

O projeto da OCDE em Transporte Ambientalmente Sustentável (TAS) foi levado a efeito a fim de ajudar a reagir a estas tendências e fazer com que o transporte seja sustentável. Nove países contribuíram para seis estudos de caso. O TAS foi definido, concebido e então quantificado em termos de padrões internacionalmente aceitos para o ecossistema e saúde humana. Seis critérios do TAS – em relação ao ruído, uso da terra, e emissões de dióxido de carbono, óxidos de nitrogênio, compostos orgânicos voláteis, e matéria particulada - foram estabelecidos para o ano de 2030 em relação às condições de 1990. As equipes desenvolveram cenários do TAS que fossem consistentes com os critérios, assim como projeções de “negócios como de costume” (BAU) para 2030.

Os cenários, tanto do BAU como do TAS, foram caracterizados pelos altos níveis de acesso às pessoas, aos bens e serviços em comparação a 1990. No caso do cenário do TAS, entretanto, o atingimento deste alto nível de acesso foi conquistado com menor volume geral de viagens, especialmente no que se refere ao transporte de cargas. Os cenários do TAS envolveram maior uso do transporte público, dos novos serviços de mobilidade e menos viagens de carros e aeronaves para o transporte de passageiros. Para o transporte de cargas, os cenários do TAS indicam um gerenciamento melhorado na cadeia de abastecimento e maior movimento de cargas por trilhos ao invés das estradas. Os cenários do TAS foram avaliados em relação a projeções do BAU para que fosse determinado como o mais rigoroso critério do TAS – uma redução de 80 por cento no total de emissões de dióxido de carbono pelo transporte – poderia ser atingido. A avaliação lembrou que aproximadamente a metade da redução resultaria de melhoras na tecnologia e a outra metade resultaria de mudanças na atividade de transporte.

Trabalhando da frente para trás nos critérios do TAS (projetando de volta ao passado), as equipes deste projeto desenvolveram pacotes de instrumentos de políticas considerados aptos à obtenção do TAS. Tais pacotes diferiram enormemente entre as equipes, sugerindo que existem várias rotas em potencial para o TAS. O trabalho também foi conduzido para a identificação de algumas das implicações econômicas e sociais de se mover em direção ao TAS ao invés de continuar com os “negócios como de costume”. Os impactos globais de se direcionar ao TAS aparentam ser positivos: as economias permaneceriam robustas, os custos da sociedade seriam menores, e poderia haver vantagens sociais.

O TAS é um objetivo convidativo e alcançável, que exigirá um compromisso extenso e orquestrado. O alcance do TAS assegurará que o setor de transporte desempenhe seu papel na busca do desenvolvimento sustentável. Os mais importantes desafios para a obtenção do TAS diz respeito a um planejamento de fases bem afinado de estratégias de implementação e seus componentes de políticas e instrumentos, assim como o envolvimento de acionistas do governo, da indústria, de organizações não-governamentais e do público. Outro importante desafio para a execução do TAS consiste no ajuste dos resultados do projeto para várias situações regionais e sua concentração em setores de alto crescimento, como o frete, a aviação e o tráfego de lazer. Finalmente, uma abordagem baseada em objetivos como para o projeto do TAS, serve como um modelo promissor para os outros setores.

Sumário

Sumário executivo

A abordagem e o conceito do TAS

1. Uma nova abordagem de política é exigida
2. O projeto do TAS da OCDE
 - 2.1 Objetivos e síntese do projeto do TAS
 - 2.2 Caracterizando o Transporte Ambientalmente Sustentável
 - 2.3 Visões de transporte em 2030
 - 2.4 Instrumentos de política e estratégias para a conquista do TAS
 - 2.5 As implicações econômicas e sociais do BAU e do TAS
3. Conclusões do projeto do TAS

Notas

Diretrizes para o movimento em direção a um Transporte Ambientalmente Sustentável

1. A dimensão e o motivo
2. Desafios da sustentabilidade do transporte: a OCDE toma medidas
3. Para uma nova visão de transporte: TAS!
4. Para um transporte sustentável: as diretrizes do TAS

Referências

Esta *Síntese* é uma tradução dos excertos de:

OECD guidelines towards environmentally sustainable transport

Lignes directrices de l'OCDE sur les transports écologiquement viables

© 2002, OECD.

As publicações são disponíveis para venda na
OCDE Paris Centre: 2, rue André-Pascal, 75775 Paris
Cedex 16, FRANCE
e no website www.oecd.org.

As *Sínteses* são disponíveis
livremente na Biblioteca
Online da OCDE no website
www.oecd.org.

As *Sínteses* são preparadas
pela *Rights and Translation
unit, Public Affairs and
Communications
Directorate*.
email : rights@oecd.org
Fax: +33 1 45 24 13 91



© OECD 2002

A reprodução desta *Síntese* é permitida desde que sejam mencionados o copyright da OCDE e o título original.