



DOCUMENTOS TEMÁTICOS DA HABITAT III

19 – TRANSPORTE E MOBILIDADE

Nova York, dia 31 de maio de 2015

(Versão não editada 2.0)





DOCUMENTO TEMÁTICO SOBRE TRANSPORTE E MOBILIDADE

PALAVRAS-CHAVE

Acessibilidade, Planejamento de Uso do Solo, Desenvolvimento Orientado ao Transporte, Política Urbana Nacional, Logística, Integração Intermodal.

PRINCIPAIS CONCEITOS

Mobilidade Urbana Sustentável: O objetivo de todo o sistema de transporte é criar acesso universal ao transporte seguro, limpo e a preços acessíveis para todos que possa assim providenciar acesso a oportunidades, serviços, bens e equipamentos. Acessibilidade e mobilidade sustentável tem sobretudo relação com a qualidade e eficiência de chegar em destinos cujas distâncias são reduzidas do que com os equipamentos ou infraestruturas de transporte. Assim, mobilidade urbana sustentável é determinada pelo grau em que a cidade como um todo é acessível a todos os residentes, incluindo os pobres, os idosos, os jovens, pessoas com deficiências, mulheres e crianças.

Transporte não-motorizado: se refere ao transporte de passageiros através de veículos movidos por humanos ou animais. Inclui meios como as bicicletas, carro de duas rodas, carroças, carroças de tração animal, carrinhos de tração, e caminhada.

Transporte público: O serviço de transporte público formal é aquele que está disponível para o público mediante pagamento, com rotas específicas, horários e taxas fixas e (para os propósitos deste documento) em áreas urbanas. Eles podem ser operados por organizações públicas ou privadas e abrangem uma grande variedade de modais como ônibus, veículos leves sobre trilhos (bondes e carros elétricos), metrô, trens suburbanos, teleféricos e transportes marítimos (ex: balsas e barcos).¹

‘Cidades compactas’ ou ‘crescimento inteligente’ descreve um desenvolvimento urbano que é compacto, econômico em recursos, e menos dependente do uso de carros particulares. O termo ‘crescimento inteligente’ é mais comumente utilizado na América do Norte, enquanto na Europa e Austrália o termo ‘cidade compacta’ é usado com maior frequência para conotar conceitos similares. Como um antídoto contra o espraiamento, esses termos focam em reduzir os gastos públicos ao acomodar novo crescimento, enquanto que ao mesmo tempo promove a caminhada e o uso da bicicleta, a preservação do patrimônio histórico, habitações de uso misto que ajuda a reduzir a segregação social e de classes e diversidade de opções de habitação e mobilidade que apelam a uma diversidade de estilos de vida. Dez princípios aceitos que definem esses desenvolvimentos são: (1) usos de solo misto (2) design de edificações compactas (3) variedade de oportunidades e escolhas de habitação como uma parte das habitações diversificadas (4) bairros caminháveis (5)

¹ Relatório Global sobre Assentamentos Humanos 2013: Planejamento e Desenho de Mobilidade Urbana Sustentável (RGAH 2013).



comunidades distintas, atrativas e com um forte sentido de lugar (6) preservação do espaço aberto, de território agrícola, de beleza natural e áreas ambientais importantes (7) desenvolvimento dirigido às comunidades existentes (8) variedade de opções de transporte (9) decisões de desenvolvimento previsíveis, justas, e rentáveis e (10) colaboração da comunidade e de partes interessadas nas decisões de desenvolvimento.²

Gestão da Demanda de Transporte (GDT): Planejamento e desenho urbano que tenha uma forte relação com a gestão da demanda de viagens pode ser uma alternativa de bom custo-benefício para aumentar a capacidade do sistema de transporte. Uma abordagem de gerenciamento de demanda para o transporte através de um melhor planejamento urbano, tem o potencial de produzir melhores resultados ambientais, melhor saúde pública, comunidades mais fortes, e cidades mais prósperas. A GDT deve ser parte da estratégia compreensiva e do complexo conjunto de medidas tecnológicas e políticas para o gerenciamento do transporte urbano.

DADOS E FATOS IMPORTANTES

O transporte, em 2010, foi responsável por aproximadamente 23% do total de emissão de Gases de Efeito de Estufa (GEE) relacionados com energia. A emissão de gás de efeito estufa do setor de transportes aumentou mais do que o dobro desde 1970 - aumentando em um ritmo mais acelerado do que qualquer outra utilização final de energia - atingindo 7.0 GT CO₂eq em 2010. O consumo final de energia para transportes alcançou 27,4% do total de energia consumida, com grande participação do consumo em áreas urbanas. Num contexto *business as usual*, a emissão dos transportes poderá aumentar mais rapidamente do que emissões de outros setores importantes de utilização final de energia e chegar a quase 12 Gt CO₂ por ano até 2050.³ Essa tendência põe em risco as metas de limitar o aumento nas temperaturas globais em dois graus Celsius acima dos níveis pré-industriais. Contudo, aumentando a mobilidade e conectividade em cidades, trazem enormes benefícios para a sociedade e também providencia o os meios essenciais pelos quais uma cidade pode funcionar efetivamente.

Poluição a céu aberto, que é parcialmente causada por transporte, estima-se como sendo a causa de 3.7 milhões de mortes prematuras ao redor do mundo em 2012; predominantemente, 88% dessas mortes ocorreram em países de baixa e média renda.⁴ O transporte também contribui para poluição do solo e água.

Congestionamento de trânsito, não apenas aumenta a poluição local do ar mas também causa grandes perdas econômicas devido aos gastos de tempo e de combustível e aumento de emissões de poluentes. Por exemplo, nos Estados Unidos, o tempo gasto no tráfego totalizou 0.7% do PIB, no Reino Unido 1.2% do PIB, 3.4% em Dakar, Senegal; 4% em Manila, Filipinas; 3.3% a 5.3% em Pequim, China; 1% a 6% em Bangkok, Tailândia e até 10% em Lima, Peru aonde normalmente pessoas passam cerca de 4 horas diárias no trânsito.⁵

² Bullard, 2007; Duany et al, 2000; <http://www.smartgrowth.org/network.php>, citado em GRHS 2013.

³ Mudanças Climáticas, 2014: Atenuação das Mudanças Climáticas. Contribuição do Grupo de Trabalho III para o Quinto Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (Capítulo 8, Transporte).

⁴ Organização Mundial de Saúde (OMS) 2014 (http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/faqs_air_pollution.pdf?ua=1).

⁵ Mudanças Climáticas 2014: *ibid*.



Anualmente, 1.24 milhões de pessoas são mortas em acidentes de trânsito que ocorrem predominantemente (92%) em países de renda baixa e média. A África, que tem apenas 2% dos veículos do planeta, e 12% da população, tem 16% das fatalidades.⁶

O crescimento da motorização é um fenômeno mundial. Em 2010 existiam 1 bilhão de veículos motorizados no mundo (excluindo veículos de duas rodas). Dados de 2005 indicam que quase metade de todas as viagens em cidades foram feitas por meio de veículos particulares. Essa proporção continua a aumentar. Até 2035, o número de veículos leves motorizados (carros, veículos de utilidade esportiva, caminhões leves e minivans) é esperado a alcançar 1,6 bilhões e até 2050 esse número excederá 2,1 bilhões. A maior parte do crescimento acontecerá nos países asiáticos, especialmente na China e Índia. Globalmente, o número de novos carros vendidos por ano aumentou de 39 milhões em 1990 para 63 milhões em 2012. Alguns países, principalmente na Ásia e também na África, estão vendo um grande aumento de veículos motorizados de duas rodas em suas estradas.

A tendência também indica que a posse de carros particulares cresce lentamente em países com menor renda per-capita, mais depressa em países com níveis renda média, tendo alcançado a saturação em países com níveis mais elevados de renda. Por exemplo, a quilometragem viajada por veículo per capita, aparenta ter se estabilizado em parte dos países de alta renda, como EUA, Japão, Austrália, Reino Unido, França e Alemanha.

O transporte não motorizado foi responsável por cerca de 37% das viagens urbanas no mundo em 2005. Para viagens muito curtas, a caminhada é o principal meio de transporte. Em cidades da África a caminhada chega a 30-35% de todas as viagens.⁷ Apesar da grande proporção de pessoas dependendo de transporte não-motorizado, é observada uma divergência entre os modais utilizados, alocação da infraestrutura e financiamento modal em várias cidades. Por exemplo, em Dhaka, Bangladesh, quase 80% das viagens são feitas a pé, de ônibus ou por meio de transportes motorizados informais, contudo 70% do espaço das ruas é dedicado a veículos particulares. De modo parecido, em algumas cidades do leste da África, a caminhada representa mais da metade de todas as viagens mas menos de um por cento do custo total, enquanto que infraestrutura para veículos privados representa 50% do total dos custos do sistema.

A cidade do século vinte e um é uma cidade com intenso tráfego de pessoas, material e informação. O transporte de cargas representa de 10 a 15 por cento do km equivalente percorrido por veículos em áreas urbanas e tem sido relacionado às externalidades de congestionamento e poluição do ar e sonora. Evidências indicam que uma cidade de alta renda na Europa cria em torno de 300 a 400 viagens de caminhão para cada 1000 pessoas por dia e de 30 a 50 toneladas de mercadoria por pessoa por ano. O movimento de frete é amplamente liderado por navios movidos a diesel, caminhões, e trens, e apesar de motores a diesel economizarem mais energia se comparados a gasolina, eles contribuem significativamente para a emissão de GEE e outros poluentes de curto ciclo, como o carbono preto, impactando com isso também na saúde pública. Apesar da importância do transporte de mercadorias no ambiente urbano, o mesmo tem recebido relativamente menos atenção na formulação de políticas e planejamento.

⁶ Relatório de Status Global sobre Segurança nas Ruas da Organização Mundial de Saúde (OMS) 2013.

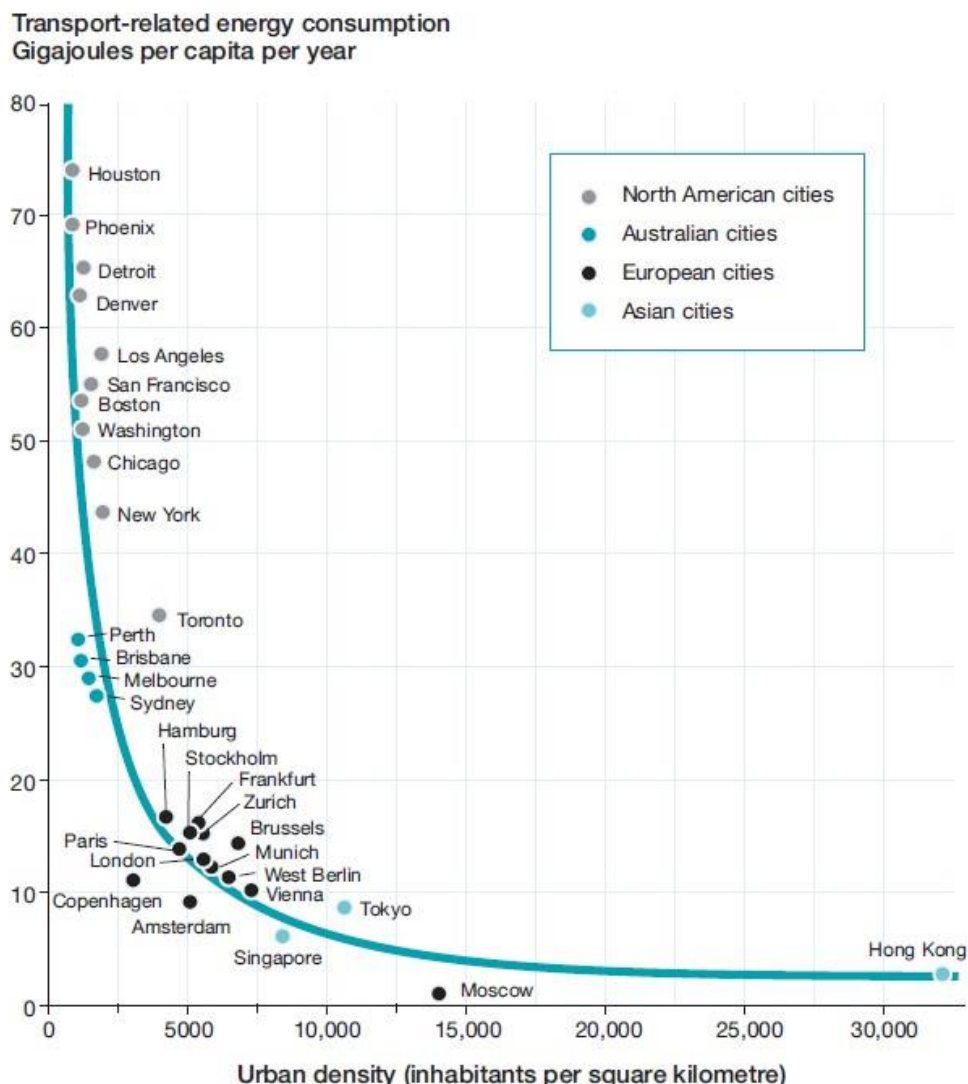
⁷ Relatório Global sobre Assentamentos Humanos 2013: *ibid.*



RESUMO DO TEMA

Enquanto o transporte é um viabilizador da atividade econômica e da conectividade social, o viés de planejar para o uso de transportes motorizados individuais em vez de focar em acessibilidade, tem levado ao aumento de quilômetros viajados por passageiro per capita e um ciclo vicioso onde, para resolver o congestionamento, o crescente número de veículos motorizados demanda ser acomodado através da construção de mais e mais ruas e infraestrutura como viadutos, que logo se tornam sobrecarregados pelo aumento no número de veículos. O objetivo deveria ser antes de conter o espraiamento urbano, criar vizinhanças compactas e caminháveis e reduzir a quilometragem viajada per capita. A forma urbana é a chave determinante de sistemas de transporte e ao mesmo tempo é altamente influenciada pelos sistemas de transporte. Uma cidade com forma compacta possibilita às pessoas, especialmente às classes baixas a acessar empregos, educação e serviços de saúde mais facilmente, reduz o consumo de combustível e providencia mais oportunidades de integração social. A figura 1 abaixo ilustra o relacionamento entre densidade urbana e consumo de energia.

Figura 1: Influência das densidades urbanas sobre o consumo de energia relativo ao transporte em 32 cidades (1989) (Fonte: Newman and Kenworthy 1989 citado em Iefevere 2009/ Relatório Global sobre Assentamentos Humanos 2013).





Tradução – Figura 1

Consumo de energia relativo ao transporte Gigajoules per capita por ano x Densidade urbana (habitantes por quilometro quadrado).		
<ul style="list-style-type: none">● Cidades Norte Americanas● Cidades Australianas● Cidades Européias● Cidades Asiáticas		
Fênix São Francisco Nova Iorque Sidney Hamburgo Estocolmo	Zurique Bruxelas Munique Berlim Ocidental Londres Copenhague	Amsterdã Viena Singapura Tóquio Moscou

Em vários países em desenvolvimento, após as últimas décadas, o transporte público formal tem se deteriorado, uma vez que os governos mantêm baixos os valores das tarifas sem aumentar os subsídios. Isso levou ao declínio na qualidade dos serviços. Em vários países da África, o transporte informal agora domina a provisão de serviço. O setor informal é caracterizado por empresários individuais operando miniônibus, ônibus médios, taxis coletivos e em alguns países, moto táxis. Os miniônibus e ônibus médios "matatu" em Nairobi possuem registro de ter o maior uso per-capita entre os transportes informais no mundo com 662 viagens por habitante por ano, três quartos de viagens em transporte público e 36% em volume de tráfego.

Homens e mulheres em áreas urbanas possuem padrões diferentes de viagem. Mulheres tendem a viajar mais, mas em distâncias mais curtas. Problemas relacionados com assédio sexual, segurança e proteção, têm aparecido em relação a mulheres utilizando transporte público ou caminhando. Os custos elevados do transporte público podem torná-lo proibitivo para mulheres. Um estudo em Kampala, Uganda mostra que mulheres gastam tanto quanto 29% de seu salário em transporte público. Um número de desafios também confronta pessoas portadoras de deficiência.

PRINCIPAIS MOTIVOS PARA A AÇÃO

Foco na Demanda

Um reverso ao paradigma, onde pessoas, e não os veículos, são o centro do planejamento, se faz necessário. Este paradigma tem uma abordagem baseada em direitos e considera a acessibilidade como o objetivo principal de todo o transporte, ou seja, o acesso físico a lugares e oportunidades, a empregos e serviços e a bens e equipamentos. O foco no novo paradigma sai do foco no "fornecimento" para o olhar sobre a "demanda". Ao promover planejamento de uso misto do solo e cidades mais compactas, as distâncias das viagens podem ser encurtadas e a atividade do transporte, reduzida. Contudo, mesmo com o foco em acessibilidade como principal objetivo, o transporte como um meio permanece como elemento vital. O quadro "Evitar-Mudar-Melhorar"⁸

⁸ www.transport2020.org/file/asi-factsheet-eng.pdf



promove um olhar baseado na demanda com o objetivo de reduzir emissões e congestionamento e fazer as cidades mais prazerosas de se viver. "Evitar" indica melhor planejamento de uso do solo e gerenciamento de demanda de transporte, encurtando as distâncias de viagens. "Mudar" se refere à transição para meios mais sustentáveis de transporte - transporte não motorizado e transporte público e finalmente, "Melhorar" faz referência aos veículos e eficiência no uso de combustível. Um sistema sustentável de transporte urbano cria uma estrutura de modais eficiente que consiste em caminhadas, uso da bicicleta e do transporte público. A melhoria no design das ruas e espaços públicos, e o desenho orientado ao transporte vão não somente alcançar as necessidades de acessibilidade das pessoas como também contribuir para a economia urbana.

Permitindo Política Ambiental e Coordenação Institucional

Um enfoque integrado entre uso de solo e planejamento de transportes é essencial. Tal integração necessita ser promovida ao mais alto nível através de Políticas urbanas e Políticas Transporte Nacionais desenvolvidas como instrumentos legais que promovem a visão de desenvolvimento urbano sustentável ao mesmo tempo que definem as funções, responsabilidades e relacionamentos entre diferentes setores, agentes, e partes interessadas, guiando ações ao nível do bairro, da metrópole e da região. Tais orientações políticas podem também encorajar o desenvolvimento de "Planos de Mobilidade Urbana Sustentável" como um processo de planejamento de transporte e uso do solo inovador, integrado e inclusivo que seja aplicado em diversas cidades pelo mundo.

Outro fator importante é a aglomeração de responsabilidades institucionais sob uma única agência com jurisdição sobre o transporte, planejamento de investimento e uso do solo, construção e manutenção de ruas, gerenciamento de tráfego, licenciamento, implementação e operacional.

Isto é particularmente relevante para grandes áreas metropolitanas. Estas políticas também podem apoiar uma visão regional para coordenação entre uso do solo e transporte (ex: integração de serviço para transporte público em uma região metropolitana). Alguns bons exemplos indicam um caminho próspero. Em Estocolmo na Suécia, para lidar com o crescimento urbano, o Lokaltrafic de Estocolmo foi criado como um único órgão de transporte regional para assumir as responsabilidades que antes eram compartilhadas entre diferentes municipalidades.⁹ Em outro exemplo, encorajado por investimentos potenciais em infraestrutura de transporte, os cinco "governos do condado" que fazem a Área Metropolitana da Grande Nairobi concordaram num quadro colaborativo para planejamento do transporte e operações assinando um "Memorandum de Entendimento" como precursor do estabelecimento da proposta "Autoridade de Transporte Metropolitano de Nairobi" para fiscalizar o desenvolvimento do transporte na Área Metropolitana da Grande Nairobi.

Integração Intermodal e Desenvolvimento Orientado para Transporte

A integração modal do transporte público com transporte não-motorizado aumenta o alcance e a acessibilidade do transporte público. É importante considerar as funções complementares dos sistemas rodo e ferroviários. Por exemplo, nos subúrbios de Munique, Alemanha, auto-estradas e trens suburbanos são fisicamente integrados para permitir aos motoristas uma transição para os trens. De maneira similar, melhor infraestrutura para pedestres e ciclistas como alimentadoras das estações ferroviárias suburbanas, o compartilhamento de bicicletas e esquemas de aluguel onde estas estações funcionam como nó de integração, podem melhorar a acessibilidade nas regiões

⁹ GRHS 2013 : ibid



metropolitanas mais amplas e devem ser prioridade em grandes aglomerações urbanas.

Curitiba, no Brasil fornece um bom exemplo de Desenvolvimento Orientado para o Transporte, onde um sistema mais econômico de transporte de ônibus rápido e de alta capacidade foi introduzido em conjunção com uma política de uso do solo que promoveu uma crescente intensidade do uso de solo na proximidade ao corredor BRT, demonstrando um planejamento para uma aproximação das pessoas.

Bons exemplos de integração modal também têm surgido na Ásia e em cidades da América Latina. Em Guangzhou, na China, o sistema BRT que serve 800,000 passageiros diariamente é integrado com as linhas de bicicletas da cidade e sistemas de compartilhamento de bicicletas, assegurando assim o acesso ao transporte público e estendendo o seu alcance. São Paulo e Curitiba no Brasil, Bogotá na Colômbia e Santiago no Chile também tem tomado medidas no sentido desta integração.

Gestão Urbana de Logística de carga

Com crescentes congestões urbanas devastando muitas cidades e sugando a economia, o conceito de "transporte verde de carga" tem surgido nos últimos anos. Envolve desenvolvedores de política pública, líderes de negócios e pessoas da sociedade civil trabalhando juntos voluntariamente para melhorar a eficiência energética e ambiental do transporte de cargas. Essa abordagem reduz custos e pode tornar os negócios mais competitivos, reduzindo emissões e beneficiando a saúde pública. Estratégias de transporte nas cada vez mais contestadas paisagens urbanas não têm recebido atenção adequada e é necessário que as interações próximas entre uso de solo urbano e o transporte de bens seja considerado na elaboração de políticas e estratégias que podem assegurar os benefícios econômicos de transporte eficiente de produtos reduzindo os impactos ambientais, na saúde, e sociais.

Algumas boas práticas têm surgido para logística de carga em áreas urbanas. Isso inclui a racionalização das entregas e a consideração da "logística reversa" (ex: remoção de desperdício e adaptação modal), mas uma pesquisa muito mais focada é necessária para integrar distribuição de cargas como parte da mobilidade urbana sustentável. Desafios de terminais (de transferência) e centros logísticos podem ser reduzidos, se eles se desligarem da dependência das vias se orientarem a terminais intermodais com acesso à rede ferroviária. Logísticas de carga e opções intermodais requerem maior atenção dos que fazedores de política pública; especialmente com relação à tomada de decisões para localização e integração de terminais.

Financiamento

Deverão se promovidas políticas que tornem as viagens de carro menos atraentes enquanto facilitam uma mudança modal em direção ao transporte público e transporte não motorizado (TNM). Incentivos financeiros e sistemas tarifários integrados podem ser providenciados para garantir a conveniência, acessibilidade financeira e decisão por esses modais alternativos. Além disso, baseado no princípio do poluidor pagador, políticas de estacionamento, taxas de congestionamento ou pedágios podem reduzir o uso de automóveis particulares e promover o uso do transporte público e de TNM. As receitas adicionais geradas a partir das ruas/ medidas de precificação de congestionamento podem ser usadas como uma fonte de investimentos financeiros para melhorias no transporte público. Inovações como compartilhamento de carros podem reduzir o número de proprietários de automóveis,



ao mesmo tempo que representam um cenário de ganha-ganha para a indústria automobilística e para as cidades, solucionando parte da demanda de mobilidade entre a população urbana, enquanto reduz a demanda de espaços de estacionamentos. Os empregadores também podem contribuir para redução de congestionamento incentivando o compartilhamento de veículos entre os funcionários.

A sustentabilidade financeira de sistemas de transporte é a chave para garantir uma mobilidade sustentável. Com o crescimento da população e aumento de viagens, é necessária a disponibilidade de níveis apropriados de financiamento. Mecanismos financeiros sólidos para o transporte sustentável – são necessários fundos de mobilidade/programas, alocações orçamentárias mais elevadas e constantes de acordo com as prioridades definidas nas Políticas Nacionais de Transporte Urbano e Planos de Mobilidade Urbana Sustentáveis que garantam a realização das medidas identificadas. Um pouco por todo o lado, a experiência indica que os custos operacionais para transporte público deve ser ligado às tarifas aplicadas, mas os custos de capitais devem ser apoiados por fontes mais amplas de receitas. A Autoridade de Transporte Metropolitano de Nova Iorque (MTA) fornece um exemplo onde uma única agência é capaz de consolidar receitas de diferentes fontes para fornecer um sistema de transporte regional multi-modal. A agência combina receitas dos governos federal, estadual, e local e tributos destinados ao transporte assim como de pedágios de ruas e pontes. Isso permite uma fácil distribuição de custos e receitas através de modos diferentes – ilustrando uma ferramenta política com potencial fácil de implementação¹⁰.

Parcerias Público-Privadas e modelos de Compartilhamento de Valor também possuem grande potencial em vincular a lacuna financeira de investimentos em transporte público. Para ilustrar, em Hong Kong, o Governo cria espaços disponíveis para a Corporação Ferroviária de Trânsito em Massa (CFTM) ao redor de futuras estações, em concessão de longo termo a preços de desenvolvimento de pré-transporte. O CFTM então vende os direitos de desenvolver estes territórios – a preços de pós-desenvolvimento – para desenvolvedores privados que criam shoppings e casas. A diferença entre os preços paga os custos de capital da infraestrutura de transporte.

Uso das TIC's

A comunicação moderna e tecnologias de bilhetagem têm o potencial de facilitar muito a integração de diferentes modais de transporte. A demanda confiável deverá ser a base de qualquer intervenção de transporte, modelando e prevendo dados. Bons exemplos baseados na difusão das TIC's (tecnologias de informação e comunicação) vêm emergido nesta área. Por exemplo, a falta de dados de origem-destino em cidades do leste Africano dificultou o planejamento de operações de BRT. Mas usando informação em rotas de trânsito informais capturadas em smartphones, foi possível mapear padrões de mobilidade de pessoas usando transporte público informal. Uma vez que os serviços do BRT são esperados a refletir os padrões de trânsito informal atual, estes dados foram utilizados para planos operacionais para os sistemas BRT. Tal inovador uso de tecnologias e instrumentos pode ser reforçado e facilitado para melhorar a acessibilidade e reduzir acidentes, poluição e emissão de gases de efeito estufa.

A aplicação de Tecnologias da Informação e Comunicação e de Sistemas Inteligentes de Transporte também têm uma função chave para aumentar a eficiência operacional do transporte urbano e

¹⁰ Relatório Global sobre Assentamentos Humanos : ibid



melhorar os serviços para benefício dos usuários de transportes sustentáveis (ex: aceleração do transporte público, centros de controle de tráfego e gerenciamento adaptável de trânsito, E-ticketing, informação integrada, dados-em-tempo-real, aplicação de mobilidade multimodal e navegação) – com enorme potencial para inovação.

O conhecimento de soluções bem sucedidas de mobilidade urbana implementadas pode ser compartilhado entre governos local e nacional para encorajar a adoção dessas estratégias. O conhecimento também deve ser expandido em como o novo paradigma pode ser implementado na prática. Isso pede um engajamento de cidades, sociedade civil, indústrias e instituições financeiras em parcerias colaborativas e operacionais em projetos e simultaneamente na capacitação em aspectos de operação e manutenção. As Políticas Urbanas Nacionais, juntamente com Políticas Nacionais de Transporte Urbano, articuladas com o novo paradigma de acessibilidade, podem orientar a legislação, como por exemplo no planejamento de cidades compactas e incentivos para transportes não poluentes.

Alguns dos outros fatores chave para agir em prol do transporte urbano sustentável poderão também incluir (i) Formulação de Políticas Nacionais de Transporte Urbano que consolidem metas políticas abrangentes com ação ao nível local, incluindo enquadramentos legais para governança de transporte sustentável, programas de financiamento e forte cooperação de autoridades locais, regionais e nacionais. (ii) Processos de planejamento de transporte e uso do solo inovadores, integrados e inclusivos (iii) Capacitação humana e institucional que permitam a tomadores de decisão e planejadores a implementar as políticas e realizar com sucesso medidas de transporte urbano e (iv) Reforço de cooperação internacional em transporte sustentável para melhorar o acesso a tecnologias, experiências e soluções concretas assim como para assegurar aprendizado mútuo e aperfeiçoamento de soluções.

PLATAFORMAS E PROJETOS

- A Iniciativa de Veículos Elétricos de Mobilidade Urbana (UEMI, acrônimo em inglês) (<http://unhabitat.org/action-platform-on-urban-electric-mobility-initiative-uemi/>) lançado na Cúpula do Clima da ONU em 23 de Setembro de 2014 com o objetivo de reduzir emissões de transportes melhorando simultaneamente o acesso e a mobilidade através da adoção generalizada de Veículos Elétricos, de tal modo que os veículos elétricos cheguem a 30% do total de viagens urbanas até 2030. A iniciativa será implementada no contexto global de uma transição para fontes de energia mais limpas e melhores planejamentos urbanos e apela a ações complementares por atores secundários de “oferta” e “procura” como a Indústria e as cidades respectivamente. Organizações Internacionais incluindo a ONU-Habitat, outras agências da ONU, a Agência de Energia Internacional, outras organizações de pesquisa e conhecimento e o Pacto Global da ONU irão desempenhar um papel de facilitação através do compartilhamento de conhecimento, capacitação e suporte através de iniciativas demonstrativas.
- A parceria em Transporte Sustentável de Baixo Carbono (SloCaT) (www.slocat.net)
- Colmatando a lacuna – uma parceria de múltiplas partes interessadas na promoção do transporte sustentável no debate internacional sobre o clima (www.transport2020.org)



- Iniciativa ecomobilidade do ICLEI (<http://www.ecomobility.org/>)
- O HUB, uma plataforma de capacitação desenvolvida pela Embarq India / WRI

Os Documentos Temáticos Habitat III foram preparados pelo Grupo de Trabalho do Habitat III das Nações Unidas, uma força-tarefa das agências e programas da ONU que trabalham juntos para a elaboração da Nova Agenda Urbana. Os Documentos Temáticos foram finalizados durante a oficina de escrita do Grupo de Trabalho da ONU em Nova York, de 26 à 29 de maio de 2015.

Este Documento Temático foi co-liderado pela ONU-Habitat e UNEP com contribuições do UNDESA, o Banco Mundial, e WHO.

Documento traduzido livremente por Bruna Pickler, através da plataforma UNV online (www.onlinevolunteering.org). Revisão técnica gentilmente realizada por CEBDS - Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável.