

Síntese

Aplicar Políticas Sustentáveis de Transporte Urbano: Relatório Final

Overview

Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Final Report

Portuguese translation

As sínteses são excertos de publicações da OCDE,
encontrando-se disponíveis na livraria em linha :

www.oecd.org/bookshop/

Esta síntese não é uma tradução oficial da OCDE.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICOS

Nota Prévia

Esta brochura formula recomendações dirigidas aos governos no sentido de se aplicarem Políticas Sustentáveis de Transporte Urbano. Essas recomendações foram definidas no âmbito de um projecto assim denominado, desenvolvido pela CEMT e pela OCDE entre 1998 e 2001. Os Ministros dos Transportes da CEMT aprovaram as recomendações aquando da sua reunião ministerial de Lisboa, em Portugal, no mês de Maio de 2001.

O estudo trienal¹ foi concebido para se perceber por que razão os países têm tanta dificuldade em aplicar estratégias sustentáveis de transporte urbano e, em termos mais gerais, como se conseguirá que os países e as cidades superem a barreira que os impede de passar das recomendações políticas à respectiva aplicação prática.

Os resultados e conclusões deste projecto, descritos no Relatório Final, publicado em separado², vieram demonstrar que os países têm feito progressos quanto à execução de políticas destinadas a reduzir o congestionamento urbano e a expansão das zonas construídas e a resolver os problemas ambientais associados a padrões insustentáveis de deslocação em área urbana. No entanto, as tendências reveladas pelo projecto mostram que continuam a existir grandes dificuldades em levar à prática as medidas já planeadas e em ver o seu impacto reflectido nos dados sobre transportes urbanos.

Com base nas três componentes principais do projecto — um ciclo de encontros temáticos, um estudo sobre padrões de deslocação urbana em mais de 160 cidades e análises nacionais sobre políticas de transporte urbano — o estudo demonstrou que todos os níveis da administração pública têm um papel importante a desempenhar, para garantir que sejam identificadas e aplicadas soluções políticas eficazes e sectorialmente integradas. Demonstrou ainda que as administrações públicas nacionais, em especial, podem funcionar como catalizadores, capazes de tornar sustentáveis as práticas de transporte em área urbana.

1. Este projecto baseou-se num relatório conjunto CEMT-OCDE, intitulado Transportes Urbanos e Desenvolvimento Sustentável, que foi apresentado aos Ministros em 1994, aquando da sua reunião ministerial de Annecy. Nesse relatório, publicado em 1995, descreve-se uma estratégia integrada em três vertentes que favorece a aplicação conjugada de medidas apoiadas em melhores práticas, inovação e formação de preços, que resultem em transportes urbanos sustentáveis.

Em Annecy, os Ministros encarregaram a a CEMT de analisar as políticas nacionais ao longo dos próximos anos, tendo em conta os resultados do relatório. O presente projecto, tal como actualmente se apresenta, decorre deste mandato.

2 Aplicar Políticas Sustentáveis de Transporte Urbano: Relatório Final, CEMT, 2002.

1. Contexto

Objectivos de desenvolvimento sustentável nas cidades

Os objectivos da qualidade de vida em áreas urbanas são praticamente comuns a todos os países e cidades.

Cerca de três quartos da população dos países da CEMT e da OCDE vive actualmente em áreas urbanas, razão pela qual grande parte dos problemas ambientais e de saúde relacionados com os transportes surgem nas cidades e seus arredores. Por isso, a estrutura e crescimento das áreas urbanas tornam-se factores fundamentais quando se ponderam estratégias de desenvolvimento sustentável. Se bem que as definições de desenvolvimento sustentável e dos critérios que o guiam sejam variáveis, os objectivos da qualidade de vida em áreas urbanas – a saber, ar puro, ambiente silencioso e prosperidade económica que não resulte em incidências negativas sobre o ambiente e a saúde, nem no esgotamento dos recursos naturais finitos – são praticamente comuns a todos os países e a todas as cidades.²

O modo como as pessoas e mercadorias³ se deslocam no espaço urbano é um factor fundamental para o cumprimento dos objectivos do desenvolvimento sustentável. Com efeito, o principal objectivo e desafio que hoje enfrentam os responsáveis pelas políticas de transporte e de ordenamento do território consiste em garantir que o número crescente de pessoas que residem em áreas urbanas e suburbanas, provenientes de todos os estratos socioeconómicos, possam aceder aos serviços e actividades essenciais para a sua vida quotidiana, minimizando ao mesmo tempo as incidências negativas dos transportes sobre o ambiente, a equidade, a economia e a saúde.

¹ Dirigido aos Ministros, o presente relatório destaca as principais conclusões referentes à execução de políticas sustentáveis de transporte urbano, decorrentes do projecto trienal da CEMT e da OCDE sobre este tema, que agora chega ao fim. Não pretendendo resumir todas as conclusões do projecto, o relatório sublinha apenas as questões que considera de maior relevo para as administrações públicas nacionais.

² Estes objectivos são compatíveis com os enunciados no relatório CEMT-OCDE de 1995 sobre “Transportes Urbanos e Desenvolvimento Sustentável”, bem como no projecto da OCDE sobre Transportes Ecologicamente Sustentáveis. Correspondem também aos objectivos definidos, a escala mais vasta, na Declaração e Programa de Acção Conjuntos da Conferência Regional sobre Transportes e Ambiente da CEE-ONU, realizada em Viena em Novembro de 1997, bem como a Carta da OMS sobre Transportes, Ambiente e Saúde, assinada em Londres no mês de Junho de 1999.

³ Para uma análise pormenorizada do transporte de mercadorias em área urbana, ver a Mesa Redonda 109 da CEMT: “Transporte de Mercadorias em Área Urbana” (1999)

Tendências do transporte urbano e do ordenamento do território e suas incidências

A evolução dos transportes e do ordenamento do território continua a pôr em perigo o ambiente urbano e a saúde dos habitantes das cidades e arredores.

Muitos países da CEMT e da OCDE, contudo, ainda não concretizaram o que entendem por desenvolvimento sustentável. Em muitas cidades, a população e os postos de trabalho continuam a sair do centro, deslocando-se para a periferia e para regiões de fraca densidade urbana, ainda mais distantes; do mesmo modo, a urbanização comercial prossegue nas franjas urbanas, sendo objecto de concorrência acrescida entre áreas urbanas e suburbanas e gerando um maior número de deslocações. A persistência e agravamento dos congestionamentos de tráfego — sobretudo em áreas suburbanas, nalguns países — prejudicam o movimento de pessoas e mercadorias em muitas cidades, ao mesmo tempo que continua a diminuir a percentagem de trajectos realizados em transporte público, a pé e de bicicleta. A taxa de motorização e o uso do automóvel crescem, em alguns países muito depressa devido aos efeitos da expansão económica. Estas tendências no domínio da deslocação e do ordenamento do território continuam a pôr em perigo o ambiente urbano e a saúde dos habitantes das cidades e arredores. É verdade que, nos últimos anos, a poluição atmosférica local melhorou em muitas cidades da CEMT e da OCDE, em grande parte devido à melhoria das emissões dos veículos e da qualidade dos combustíveis, mas os problemas ambientais causados pela concentração de ozono no solo e pelas emissões de partículas subsistem. As emissões de dióxido de carbono geradas pelos transportes rodoviários urbanos continuam a subir e o ruído causado pelos transportes, sobretudo pelos veículos rodoviários, constitui uma preocupação ambiental crescente nas áreas urbanas.

Instrumentos de acção disponíveis

São necessárias políticas integradas que estimulem positivamente os mercados do ordenamento do território urbano e dos transportes.

Para contrariar estas tendências e promover transportes sustentáveis em áreas urbanas, são necessárias políticas integradas e flexíveis — compostas por conjuntos equilibrados de medidas tecnológicas, regulamentares e de formação de preços transsectoriais — que estimulem positivamente os mercados do ordenamento do território urbano e dos transportes. Tal como os objectivos do desenvolvimento sustentável variam de país para país, também estas políticas públicas irão variar. Em termos gerais, contudo, estes conjuntos de políticas são constituídos por medidas que têm por objectivo integrar o ordenamento do território e o planeamento dos transportes, gerir o uso crescente dos veículos privados, promover os transportes públicos e estimular as pessoas a andar a pé e de bicicleta em áreas urbanas. Em 1994, na reunião dos Ministros dos Transportes realizada em Annecy, foi apresentado um relatório da CEMT-OCDE intitulado *Transportes Urbanos e Desenvolvimento Sustentável* (TUDS). Publicado em 1995, neste relatório descreve-se uma estratégia integrada em três vertentes — ponto de partida para o presente projecto de execução — que favorece a aplicação

conjugada de medidas apoiadas em melhores práticas, inovação e formação de preços, que resultem em transportes urbanos sustentáveis. O recurso a políticas integradas também foi incentivado pelo projecto da OCDE sobre Transportes Ecologicamente Sustentáveis (TES)⁴, que atribuiu especial ênfase a uma maior integração dos factores ambientais nas políticas de transporte.

Provou-se que aplicar políticas integradas é fácil de dizer, mas não tão fácil de fazer.

Num grande número de cidades e países, contudo, tem-se provado que aplicar políticas integradas é fácil de dizer, mas não tão fácil de fazer. A definição e aplicação efectiva de estratégias sustentáveis exige que se compatibilizem os interesses diversos e divergentes de um grande número de actores participantes no sistema urbano de transportes. Referimo-nos aos órgãos nacionais, regionais e locais da administração pública, aos políticos, aos organismos de planeamento do sector público dos transportes e do ordenamento do território, às autoridades ambientais e grupos de representação, aos operadores do sector privado dos transportes e outros prestadores de serviços, bem como aos promotores imobiliários e utentes⁵. A coordenação e cooperação entre estas partes interessadas — embora essencial para a aplicação de estratégias sustentáveis a longo prazo — é muitas vezes complexa e implica dispêndio de muitos recursos.

Se bem que poucos países/áreas urbanos tenham efectivamente começado a aplicar, no seu todo, a Estratégia CEMT-OCDE definida em 1995, grande parte dos países desenvolveu, ou está em vias de definir, soluções políticas apoiadas em elementos desta estratégia — sobretudo as melhores práticas. Em países e cidades com mais experiência no domínio das políticas sustentáveis de transporte urbano, ensaiam-se actualmente soluções inovadoras, em que se incluem a integração do ordenamento do território e das políticas de transportes, restrições rígidas de estacionamento e uso de tecnologia telemática nos transportes públicos. Um pequeno grupo de países desenvolve actualmente esforços no sentido de encontrar soluções que permitam integrar medidas de tarifação do congestionamento e outros tipos de tarifação nas suas políticas. Embora em muitos países da CEMT-OCDE (em especial na Europa) já existam níveis elevados de impostos sobre combustíveis, poucos optaram por aumentos efectivos dos preços dos combustíveis, como se recomenda na Estratégia.

⁴ Relatório Resumido sobre TES! Transportes Ecologicamente Sustentáveis: futuro, estratégias e melhores práticas.

⁵ A participação de todos os sectores da comunidade no desenvolvimento e execução de políticas sustentáveis de transporte urbano vai ao encontro do processo da Agenda 21 Local para a promoção do desenvolvimento sustentável nas cidades, nascido da cimeira da CNUAD realizada no Rio de Janeiro, em 1992..

2. Aplicar estratégias que favoreçam transportes urbanos sustentáveis

Todos os níveis da administração pública têm um importante papel a desempenhar, no sentido de garantir a identificação e aplicação de medidas eficazes.

O projecto da CEMT-OCDE sobre aplicação de Estratégias Sustentáveis de Transporte Urbano, iniciado em 1998 e cujo fim se aproxima, veio demonstrar que todos os níveis da administração pública — nacional, regional e local — têm um importante papel a desempenhar, no sentido de garantir a identificação e aplicação de soluções políticas eficazes. Composto por um ciclo de encontros temáticos, um estudo sobre padrões de deslocação urbana em mais de 160 cidades e análises nacionais sobre políticas de transporte urbano, este projecto procurou compreender melhor a razão que leva os países a terem tanta dificuldade em aplicar estratégias sustentáveis de transporte urbano (tal como proposto no TUDS) e, em termos mais gerais, a forma como as cidades e os países podem superar a barreira que os impede de passar das recomendações políticas à respectiva aplicação prática.

Nem todos os países têm os mesmos problemas de aplicação das medidas, nem os experimentam da mesma maneira. Determinadas estruturas económicas, institucionais e políticas, bem como factores sociais e culturais com especificidade regional, podem gerar problemas particulares de aplicação.

No entanto, numerosos problemas relacionados com a aplicação das estratégias são partilhados por muitos dos países e cidades da CEMT e da OCDE. O estudo conjunto CEMT-OCDE apurou que várias barreiras-chave à aplicação são comuns a muitos países, entre outras (i) o fraco nível de integração e coordenação de políticas — em especial no que se refere às políticas de ordenamento do território e transportes, (ii) a existência de missões e procedimentos institucionais ineficientes ou mesmo contraproducentes — por exemplo, a nível nacional, a fraca coordenação entre Ministérios, ou a ausência da mesma, (iii) a descentralização incompleta ou excessiva de responsabilidades em matéria de transportes urbanos, (iv) a inexistência de apoio por parte do quadro jurídico ou regulamentar, (v) as debilidades no regime de formação de preços/fiscal, e (vi) a qualidade e quantidade insuficientes de informação.

As administrações públicas nacionais podem funcionar como catalisadores, capazes de tornar sustentáveis as práticas de transporte em área urbana.

A maioria dos países da CEMT e da OCDE atribuem grande parte das responsabilidades pelas políticas urbanas de ordenamento do território e transportes às regiões e aos municípios — níveis a que as políticas de transporte urbano são efectivamente definidas e aplicadas. No entanto, em muitos países verifica-se um reconhecimento crescente de que a administração pública nacional tem capacidade para melhorar as possibilidades de aplicação de conjuntos de medidas integradas, criando um enquadramento político sectorialmente integrado que estimule positivamente as regiões e as cidades, através de incentivos políticos e financiamento de projectos em apoio do desenvolvimento sustentável. Desta forma, a administração pública nacional pode funcionar como catalisador — iniciador, patrocinador, apoiante, força motriz — das práticas de transporte sustentável a nível local, permitindo que os municípios decidam que políticas e medidas melhor satisfazem as suas necessidades. A ideia de subsidiariedade entre níveis da administração pública aqui veiculada garante a descentralização e a coordenação das responsabilidades relativas aos transportes urbanos.

3. Recomendações às administrações públicas nacionais para melhorarem a execução de políticas sustentáveis de transporte urbano

Apresentam-se seguidamente várias propostas feitas no âmbito do projecto, sobre maneiras que as administrações públicas nacionais têm de melhorar as possibilidades de uma aplicação bem sucedida de políticas sustentáveis de transporte urbano.

Criar um quadro nacional de acção favorável

- **Criar um quadro nacional de acção para os transportes urbanos sustentáveis** que apoie e ajude a cumprir os objectivos nacionais, regionais e locais em matéria de ordenamento do território, transporte de passageiros e mercadorias, saúde e ambiente. É importante que este quadro nacional de acção apresente a “coerência interna” — ou seja, dentro do sector dos transportes, — resultante de uma integração entre investimentos em transportes, gestão do trânsito e políticas de gestão da procura, e a “coerência externa” propiciada por uma integração entre políticas de transportes e outros sectores como o ordenamento do território, o ambiente e o financiamento.

Acresce que existem *ligações* importantes entre as políticas locais de transporte urbano e ordenamento do território e as políticas nacionais de transportes e de planeamento. Estas ligações precisam de ser identificadas, de tal maneira que se registre apoio recíproco entre políticas a todos os níveis — local, regional e nacional. Por exemplo, o ordenamento do território, a nível regional e urbano, necessita de orientações fornecidas por parâmetros nacionais de planeamento espacial. As melhorias da qualidade e eficiência dos transportes públicos urbanos exigem muitas vezes o financiamento/investimento da administração pública nacional. A participação de capitais privados em empresas de transporte público exige que a concorrência seja definida em legislação nacional. E os incentivos económicos concebidos para restringir o uso de veículos particulares e gerir os congestionamentos — por exemplo, impostos sobre combustíveis e tarifação dos congestionamentos — precisam de ser aplicados no contexto de um quadro generalizado a toda a economia, de forma a garantirem a sua eficácia e a evitar distorções.

Aperfeiçoar a coordenação e a cooperação institucional

- **Coordenar soluções políticas nacionais, a nível urbano, em matéria de ordenamento do território, transportes, saúde e ambientes**

A coordenação *vertical* entre todos os níveis da administração pública e a coordenação *horizontal* entre os sectores do ordenamento do território, transportes, ambiente e saúde é essencial para cumprir os objectivos do desenvolvimento sustentável. É necessária uma coordenação entre agentes ligados ao ordenamento do território, transportes e ambiente, *horizontalmente* e a todos os níveis da administração pública, para assegurar a integração dos objectivos e estratégias das políticas. Esta coordenação horizontal é essencial para as administrações públicas nacionais, tendo por objectivo evitar a transmissão de mensagens incoerentes sobre prioridades por área sectorial. A coordenação *vertical* entre níveis da administração pública permite que os objectivos de nível nacional do desenvolvimento sustentável sejam eficazmente comunicados aos níveis regional e local dessa mesma administração. Por exemplo, as administrações públicas nacionais podem incentivar as cidades a contabilizar o objectivo da redução da poluição atmosférica a nível regional nas decisões sobre transportes locais por si tomadas.

As prioridades e objectivos definidos a nível local e regional também podem ser transmitidas no sentido “ascendente”, de forma a garantir-se que as políticas públicas nacionais sejam adequadamente responsabilizadas pelas prioridades aos níveis mais baixos. A participação de todos os interessados no sistema de transportes urbanos — quer se trate de entidades do sector privado, promotores imobiliários ou grupos de representação ambiental — está a tornar-se um factor cada vez mais importante no desenvolvimento e aplicação de políticas sustentáveis de transportes urbanos.

- **Descentralizar responsabilidades quando possível; centralizar quando necessário**

As responsabilidades devem ser proporcionais aos recursos necessários para que a execução possa ocorrer. Quando o poder de decisão em matéria de transportes urbanos é transferido do nível nacional para os níveis regional e local da administração pública, deve verificar-se igualmente uma transferência do correspondente controlo sobre as fontes de financiamento, para que as administrações públicas locais e regionais consigam assumir plenas responsabilidades sobre a resolução dos problemas.

Nas iniciativas de descentralização que realizaram, as administrações nacionais de vários países conseguiram incentivar com êxito a criação de novas organizações inter-municipais responsáveis pelo planeamento dos transportes urbanos em determinada região.

- **Criar um quadro integrado e coerente para o financiamento e investimentos do Estado** nos transportes regionais e locais e em acções de ordenamento do território, ao mesmo tempo que se asseguram níveis adequados de flexibilidade para a inovação local. (Ver quadro jurídico, regulamentar e fiscal).
- **Ponderar todos os modos de transporte, em particular os que demonstram ser sustentáveis em termos ambientais, bem como as prioridades do ordenamento do território quando se afectam financiamentos da administração pública nacional a nível local.**

Estimular a participação efectiva do público, as parcerias e a comunicação

- **Assegurar a participação do público (por exemplo, meios de comunicação social grupos de representação e clientes do sistema de transporte a título pessoal)** desde uma fase muito precoce do processo de concepção da estratégia, e garantir que se mantenham essa participação activa ao longo da execução e da vigilância.
- **Procurar parcerias com várias partes interessadas no sistema de transportes (empresas, empregadores, promotores imobiliários dos ramos residencial e comercial e as associações).** Para uma execução bem sucedida das políticas de transporte urbano, não basta a acção do Estado. As mudanças necessárias dos padrões e comportamento de transporte, tornam essencial a participação coerente destes importantes parceiros – desde uma fase precoce.
- **Informar os clientes do sistema de transportes e comunicar com eles. É preciso que eles compreendem e aceitem os objectivos da política antes que possa ocorrer qualquer mudança do comportamento.** Uma comunicação eficaz será particularmente importante para conquistar o apoio do público às políticas de gestão da procura.

Criar um quadro jurídico e regulamentar de apoio

A existência de um quadro jurídico e regulamentar que defina as directrizes de acção da administração pública a todos os níveis e os parâmetros de participação do sector privado no fornecimento de serviços de transporte público é essencial para uma aplicação eficaz de políticas sustentáveis de transportes urbanos.

- **Garantir que as regras e regulamentos do transporte público** especifiquem com clareza os papéis relativos dos sectores público e privado, em termos de fornecimento de serviços e infra-estruturas e de financiamento.

O financiamento dos transportes públicos deve reavaliar-se de forma a garantir uma eficiência maximizada de funcionamento. Entre as **obrigações de serviço público** devem incluir-se a supervisão da qualidade do serviço e da rede, a prática de tarifas reduzidas e outras concessões pertinentes à política social — devendo as últimas ser adequadamente concebidas de forma a evitar distorções da concorrência e consequências adversas para as organizações de transporte público e a segurança dos passageiros. Devem especificar-se com clareza parâmetros para a **participação do sector privado**, em que se incluam regras de concorrência e contratos públicos, bem como as obrigações de serviço e de qualidade.

- Garantir que as medidas concebidas para promover a circulação a pé e de bicicleta em áreas urbanas, bem como os instrumentos de gestão da procura de transportes – como planos de mobilidade dos empregadores, programas de partilha de veículos e teletrabalho – sejam apoiados pelo quadro jurídico e regulamentar existente.
- Integrar plenamente nas políticas de transportes e de ordenamento do território os objectivos da qualidade do ar, dos gases com efeito de estufa e do ruído, bem como outros objectivos ambientais, **adoptar normas técnicas para veículos e combustíveis e vigiar rigorosamente** a sua aplicação pelas frotas públicas e privadas.

Sustentar um regime fiscal e de formação de preços abrangente

- **O regime fiscal e de formação de preços** deve transmitir mensagens adequadas de forma a promover transportes urbanos sustentáveis em todos os sectores. A falta de coerência entre regimes fiscais aplicáveis aos diferentes sectores pode levantar problemas de aplicação, sobretudo no que se refere à integração entre transportes e ordenamento do território.

As pressões da concorrência entre vilas e cidades vizinhas, no que respeita à criação de receitas fiscais e de oportunidades de emprego, pode prejudicar os esforços que tenham por objectivo dissuadir a instalação das grandes empresas em franjas urbanas. Por outro lado, se houver “interferências” entre políticas, pode acontecer que as pessoas chamadas a tomar decisões — sobre tudo os particulares — recebam sinais contraditórios quanto à forma de se deslocarem dentro das cidades e em seu redor. Por exemplo, cria-se o risco de as políticas nacionais para os sectores imobiliário e da habitação poderem induzir decisões de residência que contrariem as estratégias de redução do congestionamento e do alargamento das zonas construídas.

Racionalizar os fluxos de financiamento e de investimento

Seria conveniente canalizar os fluxos de receitas provenientes das medidas de tarifificação, investimento e outros tipos de financiamento de forma a reforçar as possibilidades de aplicação das políticas. Uma canalização deficiente dos fluxos financeiros abaixo descritos poderá frustrar a aplicação de medidas concebidas para melhorar o desenvolvimento sustentável dos transportes urbanos.

Canalizar as receitas provenientes das medidas de tarifificação (por exemplo, tarifificação rodoviária, ou tarifificação do congestionamento, multas de estacionamento, etc.) de maneira que as vantagens possam ser sentidas por quem suporta os custos. Embora muitos países considerem que a afectação específica das receitas provenientes das iniciativas de tarifificação é prejudicial à eficiência económica, em alguns casos, se estes fundos forem canalizados para os níveis regional e local da administração pública, estas iniciativas “impopulares” de tarifificação poderão recolher apoio político e tornar-se mais fáceis de levar à prática. A afectação das receitas para fora da respectiva área de jurisdição imediata, poderá por vezes prejudicar gravemente os incentivos à deslocação reduzida em veículos privados, confundir o público quanto à razão de ser destas medidas e impedir a aceitação de programas que poderiam revelar-se extremamente eficazes.

Afectar os recursos financeiros (provenientes de investimentos, ou de outras fontes) de forma equilibrada a cada modo de transporte, de maneira a maximizar a eficiência do sistema de transportes urbanos e a evitar o desenvolvimento de um desses modos em detrimento de outro. As decisões de financiamento deveriam fundamentar-se numa avaliação das incidências relativas de cada modo de transporte em termos de ambiente, economia e equidade. Por outro lado, as decisões de investimento em infra-estruturas devem ter plenamente em conta os objectivos referentes à gestão da procura de transportes.

Equilibrar os investimentos e financiamentos afectados pelo estado às capitais com as necessidades de financiamento das cidades secundárias e dos centros urbanos terciários. A concentração excessiva dos recursos afectados pelas administrações públicas nacionais às capitais gera

riscos de utilização pouco racional dos fundos e, talvez mais grave, oportunidades perdidas de promover melhorias reais dos sistemas de transporte noutros centros urbanos importantes.

Aperfeiçoar a recolha de dados, as actividades de seguimento e a investigação

Dados seguros e fiáveis constituem a base empírica para um bom processo de tomada de decisão e são utilizados como ponto de partida informativo para o processo de análise. Mas sobretudo, permitem um melhor esclarecimento das tendências da deslocação em áreas urbanas e dos factores que as determinam – cujo entendimento é necessário para avaliar quais as medidas políticas mais adequadas para resolver os problemas identificados. Acontece frequentemente que as administrações públicas nacionais não têm acesso fácil a dados urbanos, o que lhes dificulta a realização de avaliações comparativas que poderiam revelar-se frutíferas.

Melhorar a recolha de dados. Como foi revelado pelo inquérito de 1992 sobre as cidades, e confirmado pelos trabalhos de 1999, os dados urbanos, sobretudo os que dizem respeito à deslocação em áreas urbanas, ao ordenamento do território e às interacções entre ambos, continuam a ser fragmentários, incoerentes e muitas vezes de má qualidade. Não existe coerência na maneira como as diversas cidades recolhem os dados e os métodos de recolha variam frequentemente dentro de uma mesma cidade. As administrações públicas nacionais podem lançar iniciativas destinadas a melhorar a coerência da recolha de dados, ou apoiar as que já estão em curso. Seria interessante desenvolver uma metodologia coerente a nível internacional e que possam ser seguida em todos estes inquéritos.

Assegurar um seguimento sistemático da execução das actividades relativas ao transporte urbano e ao ordenamento do território, bem como das respectivas articulações com os objectivos definidos em matéria de saúde e de ambiente. Transmitir os resultados deste seguimento às autarquias e ao público, a fim de promover a transparências das decisões e a responsabilização.

Organizar e financiar actividades de investigação, desenvolvimento e ensaio de soluções possíveis para favorecer transportes urbanos e um ordenamento do território sustentáveis. Estimular o intercâmbio de experiência relativa a melhores práticas entre os vários actores, a nível local, nacional e internacional. Reforçar os incentivos ao desenvolvimento das fontes de energia alternativas para veículos.

Os ministros:

- APROVARAM estas Recomendações;
- DECIDIRAM dar continuidade ao trabalho iniciado e assegurar o seguimento da aplicação destas Recomendações, nomeadamente:
 - Examinando as implicações das Recomendações para grupos específicos de países (por exemplo, Europa Central e do Leste).
 - Estudar os meios de melhorar a coerência da recolha e seguimento de dados urbanos.
 - Desenvolver um Guia de Boas Práticas que proponha às administrações públicas nacionais directrizes para a criação de um quadro político e institucional favorável e incentivos à deslocação sustentável em áreas urbanas.

Documentos e Publicações Recentes e Próximos

- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES
Auto-avaliações nacionais. Publicação próxima
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES
Inquérito sobre Cidades – Relatório de Síntese. Publicação próxima
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES
Avaliação nacional pelos pares: Hungria. Publicação próxima
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES
Relatório Final. (75 2002 01 1 P) ISBN 92-821-1368-X. ECMT (2002)
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES
Avaliação nacional pelos pares: Países Baixos
(75 2001 02 1 P) ISBN 92-821-1328-0. ECMT (2001)
- FREIGHT TRANSPORT AND THE CITY
Relatório da Mesa Redonda 109, Paris, 11-12 Dezembro de 1997
(75 1999 08 1 P) ISBN 92-821-1247-0. ECMT (1999)
- SUSTAINABLE TRANSPORT IN CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN CITIES
1996. Disponível no sítio Internet da ECMT
- URBAN TRAVEL AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT
1995. Disponível no sítio Internet da ECMT
- CHANGING PATTERNS OF URBAN TRAVEL
1985. Disponível no sítio Internet da ECMT

Encomendas pela Internet: <http://www.oecd.org/bookshop>

E-mail: sales@oecd.org

Tabela de conteúdos da versão inglesa da publicação
(sem anexos, listas de figuras, tabelas e gráficos):

1. Contexto

Objectivos de desenvolvimento sustentável nas cidades
Tendências do transporte urbano e do ordenamento do território e suas incidências
Instrumentos de acção disponíveis

2. Aplicar estratégias que favoreçam transportes urbanos sustentáveis

3. Recomendações às administrações públicas nacionais para melhorarem a execução de políticas sustentáveis de transporte urbano

Esta síntese é uma tradução dos excertos da publicação original da OCDE publicada com os seguintes títulos em Inglês e Francês:

Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Final Report
Transports urbains durables: la mise en oeuvre des politiques: Rapport final
© 2002, OECD.

As publicações e as sínteses da OCDE estão disponíveis na livraria em linha da OCDE no website www.oecd.org/bookshop/

Na livraria em linha da OCDE no campo "Title Search" digite "overview" ou digite o título da publicação em Inglês (as sínteses estão ligadas pelo título original em Inglês).

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, 2003

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