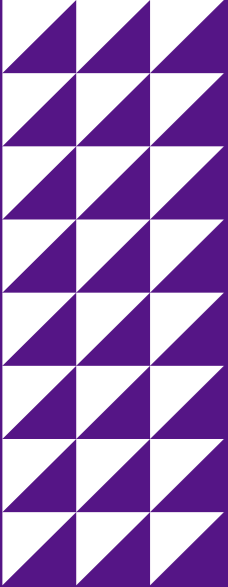


GUIA TEMÁTICO

**Mobilidade
urbana e
o direito
às cidades**





GUIA TEMÁTICO

Mobilidade urbana e o direito à cidade

Este guia foi elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, na sigla em inglês) a pedido da Rede de Ação Política pela Sustentabilidade (RAPS) para a segunda edição dos Guias Temáticos RAPS, voltados às candidatas e candidatos da Rede para as eleições de 2022 no âmbito federal e estadual.

NOTA

O conteúdo aqui presente é de responsabilidade exclusiva de seus autores e não representa, necessariamente, a posição da Rede de Ação Política pela Sustentabilidade – RAPS.



SUMÁRIO

1. Introdução	4
2. Prioridades	7
2.1 Fortalecimento da gestão e inovação do poder público .	7
2.2 Transporte público mais eficiente, limpo e equitativo .	11
2.3 Mobilidade ativa como parte do sistema de transporte	17
2.4 Desincentivo ao transporte privado	20
2.5 Valorização dos espaços públicos	23
3. Conclusão	26
4. Sobre o ITDP	26
5. Sobre a MobiliCAMPUS	27
6. Sobre a MobiliDADOS	27
7. Sobre a RAPS	28
8. Referências	29



1. INTRODUÇÃO



O QUE ESTÁ EM JOGO NAS ELEIÇÕES 2022?

As cidades brasileiras enfrentam um conjunto de desafios de mobilidade que comprometem a qualidade de vida das pessoas, a eficiência econômica e o meio ambiente. São longos tempos de viagem para acessar oportunidades de empregos, serviços públicos e lazer. A [infraestrutura de transporte é deficitária](#), as tarifas são caras em comparação com o nível de renda da população e insuficientes para garantir a remuneração adequada do serviço. A [mobilidade urbana não é neutra em relação a gênero](#), idade, [raça](#) e renda, oferecendo diferentes desafios para grupos em maior vulnerabilidade. O [elevado número de mortes no trânsito](#) assusta a população usuária dos modos ativos. Além disso, [o transporte é a principal fonte de emissões de poluentes](#) que causam mudanças climáticas, afetam a qualidade do ar e comprometem a saúde pública.

O debate sobre mobilidade vem se transformando nos últimos anos, com discussões sobre novas tecnologias veiculares, aplicativos de transporte e veículos autônomos. Nos últimos dois anos, a pandemia do coronavírus escancarou as desigualdades urbanas e a necessidade de resgatar políticas que considerem a mobilidade como serviço essencial, fazendo valer efetivamente o direito social previsto na Constituição Federal. [Os desafios para implementar soluções concretas continuam os mesmos](#): adotar e implementar estratégias

para diminuir a necessidade de deslocamentos pendulares diários, para garantir prioridade ao uso de transporte sustentável e para aprimorar a tecnologia veicular e a eficiência energética dos veículos.

Essas transformações exigem uma mudança na lógica de gestão e planejamento das cidades, estabelecendo como principal foco a redução de desigualdade no acesso a oportunidades e ações coordenadas que integrem políticas públicas setoriais.



Foto: Prefeitura de Fortaleza

2. PRIORIDADES

Neste documento, o ITDP apresenta cinco diretrizes de atuação e ações, com ferramentas e materiais de referência que podem contribuir para a elaboração de propostas para cidades e regiões metropolitanas brasileiras alinhadas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) – Lei nº 12.587/2012. Cabe ressaltar a importância de sempre considerar as especificidades de cada local e as competências atribuídas a cada função legislativa e executiva.

2.1 FORTALECIMENTO DA GESTÃO E INOVAÇÃO DO PODER PÚBLICO

Os desafios de mobilidade urbana são caracterizados por uma escala e um nível de complexidade que só poderão ser solucionados com atuação coordenada entre diversos setores da gestão pública. O quadro técnico do executivo deve ser constantemente capacitado e equipado com dados e ferramentas para incorporar as potencialidades do uso de novas tecnologias e desenvolver e implantar propostas que integrem diversos setores para gerar soluções efetivas.

As regiões metropolitanas brasileiras devem enfrentar desafios oriundos da rápida urbanização do século XX, como distribuição desigual de infraestrutura, serviços e oportunidades, e criar soluções para os principais desafios do nosso século, como a mitigação e a adaptação às mudanças climáticas, a poluição do ar, as questões relacionadas à saúde pública e as novas formas de viver na cidade no cenário pós-pandemia. **As cidades**

precisam se tornar mais resilientes, e a mobilidade deve ser encarada como um direito social, e não somente como um conjunto de ativos fixos.

O QUE PRECISA SER FEITO?

Planejar e fazer uma gestão com base em evidências. Para isso, é importante estruturar uma base de dados para nortear as políticas públicas de mobilidade pelos seus impactos no acesso às oportunidades. Essa base de dados deve ser frequentemente atualizada para orientar a tomada de decisão e aumentar a efetividade da ação pública em um cenário de escassez de recursos.

- É essencial que o poder público se aproprie de dados que permitam monitorar, fiscalizar e avaliar o transporte público: posicionamento de veículos via GPS, demanda do sistema via sistema de bilhetagem eletrônica e planejamento do sistema por meio de dados no formato Especificação Geral de Feeds de Transporte Público (GTFS).
- Os dados devem estar disponíveis publicamente para que a sociedade civil possa monitorar e fiscalizar o poder público.
- É fundamental a consolidação e o fomento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (Simu).
- Também deve ser considerado o recorte de população mais vulnerável, contemplando renda, gênero, raça e idade na coleta e análise dos dados.

– **Instituir mecanismos de governança para fomentar a integração de políticas setoriais em âmbito metropolitano.** A mobilidade é uma área meio que permite o deslocamento das pessoas para acessar oportunidades no território, cuja distribuição é determinada por políticas de desenvolvimento urbano, emprego e renda, saúde, educação e cultura. A União e os estados têm papel fundamental na articulação das políticas municipais de transporte no âmbito da metrópole por meio da criação e do fomento de mecanismos e instâncias de governança. É preciso considerar como elemento central dessa governança a elaboração, a promoção e o acompanhamento dos planos diretores de transporte metropolitano, que devem estar atualizados e integrados com outros mecanismos de planejamento de mobilidade dos outros entes federativos, assim como com políticas setoriais de educação, saúde, habitação, juventude, mulher, terceira idade, primeira infância, entre outros.

– **Criar o Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM),** visando integrar as políticas de mobilidade urbana dos três entes federativos: municipal, estadual e federal. O governo federal tem papel central na criação e articulação desse sistema, que deve conter:

- Ações estruturantes, com priorização de investimentos e estratégias em consonância com as diretrizes da PNMU.
- Criação de regras para racionalizar os sistemas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, de forma integrada entre os três entes.
- Linhas de financiamento para implementação de

infraestruturas voltadas para o transporte público e transportes ativos.

- Subsídios para operação e custeio dos serviços de transporte público.
- Integração entre o planejamento urbano e o da mobilidade urbana, visando priorizar cidades compactas, adensadas, com priorização de investimentos em transportes de média e alta capacidade.
- Promoção de políticas de gestão da mobilidade, definindo estratégias de redução do tráfego e uso de veículos particulares.
- **Institucionalizar canais de comunicação e participação social** para que sejam permanentes e tragam compartilhamento e disponibilização de informações em linguagem acessível e que facilite a construção coletiva e o acompanhamento de políticas públicas por parte dos cidadãos e cidadãs. Para esse fim, podem ser criados observatórios, conselhos, portais de dados abertos e processos de consultas virtuais, entre outros.
- **Fomentar a inovação**, promovendo programas nos quais haja colaboração entre os entes federativos, a sociedade civil, *start-ups* e academia para criar novas soluções para a gestão pública.

2.2. TRANSPORTE PÚBLICO MAIS EFICIENTE, LIMPO E EQUITATIVO

O transporte público é essencial para garantir o acesso à cidade e reduzir desigualdades. Assegurar sua prioridade e alimentar políticas públicas com informações mais assertivas e confiáveis para que possamos progredir rumo a um transporte público mais responsivo e inclusivo é fundamental.

Ele vem perdendo sistematicamente passageiros, ao passo que a migração para carros, motocicletas particulares e uso de aplicativos de mobilidade individual aumentam de forma contínua. O contexto pós-pandemia pode gerar um desafio ainda maior, uma vez que muitas cidades no mundo observaram queda de demanda no transporte público e maior uso do transporte individual motorizado. Nesse cenário, é fundamental que o poder público e as empresas operadoras garantam que o serviço de transporte público ofereça segurança e qualidade, deixando de ser estigmatizado.

O QUE PRECISA SER FEITO?

- **Implementar um marco legal uniforme com revisão da regulamentação** por meio da incorporação de elementos que forneçam maior sustentabilidade ao sistema, qualidade, eficiência e resiliência. Para isso, vale destacar a importância de:
 - Separar os contratos de provisão de veículos dos contratos de operação para garantir maior competitividade, facilitar a entrada de novos atores

e estabelecer um modelo de remuneração mais adequado, de modo a considerar critérios de qualidade do serviço ofertado.

- Estabelecer contratos de provisão com períodos de duração condizentes com o tempo de vida útil dos veículos, por exemplo, de 15 anos para ônibus elétricos e de até dez anos para outras tecnologias veiculares.
- Implementar prazos de renovação curtos, de modo a viabilizar maior competitividade, incorporar atualizações tecnológicas, atender às exigências ambientais e aprimorar o sistema ao longo do tempo de contrato.
- Garantir competitividade e concorrência nos contratos.
- Assegurar que o financiamento do sistema tenha outras fontes de recursos e não seja exclusivamente com base na tarifa paga por quem utiliza o serviço.
- Incorporar incentivos financeiros, técnicos e ambientais para facilitar e contribuir com a inclusão e a utilização em escala de ônibus de zero emissões.
- Prever a disponibilização dos dados de forma transparente ao município por parte do operador ou licitar a gestão dos dados operacionais de bilhetagem e posicionamento de veículos separadamente.
- Facilitar a consulta e o acompanhamento do processo licitatório, bem como de fiscalização do contrato por parte da população.

- Garantir a capacitação técnica de gestores e operadores para utilização, monitoramento e fiscalização do sistema de forma eficiente.

- **Incentivar o uso de tecnologias veiculares mais limpas** nos sistemas de transporte público por ônibus. O governo federal e os estados devem garantir os compromissos climáticos através de ações concretas, incentivando a substituição e a renovação regular das frotas, considerando a transição para frotas limpas como parâmetro. Para solucionar o impacto negativo da emissão de gases nocivos ao meio ambiente e evitar a [principal causa de morte no Brasil](#), essa mudança é urgente. É necessário construir um ambiente que fomente a entrada de novos atores no sistema de transporte e defina metas e instrumentos de fiscalização para avaliar os níveis de emissão de poluentes – e penalizar quando não estiverem cumprindo as metas climáticas.
- **Promover a coordenação da gestão** dos sistemas de transporte público em cooperação com operadores e secretarias municipais e estaduais. Estipular transparência e segurança jurídica nas relações entre poder público e empresas reguladoras. Integrar os dados e o centro de controle e monitoramento da operação de transporte público entre operadores e poder público, e instituir mecanismos de governança e gestão integrada com participação dos diversos setores do poder público responsáveis pelo planejamento e pela operação de transportes e dos operadores de transporte.
- **Incentivar o pleno acesso ao sistema por meio de iniciativas de desconto tarifário.** A integração entre diferentes modos de transporte, inclusive

com sistemas de bicicleta, pode ser um modelo interessante, instituindo descontos para pessoas com diferentes padrões de viagem. É preciso, ainda, avaliar a incorporação de estratégias de descontos progressivos no transporte público (quanto maior o número de passagens, maior o desconto) ou tarifas niveladas (estabelecimento de um custo máximo diário, semanal ou mensal) para garantir a democratização do acesso e fidelizar o usuário.

– **Buscar modelos de financiamento**, instituindo fontes extratarifárias com foco no transporte público. O modelo de financiamento da operação de transporte exclusivamente baseado na tarifa já se esgotou nas cidades brasileiras. A queda do número de pessoas usuárias do transporte público vem ameaçando a sustentabilidade financeira das operadoras de transporte e alimenta um círculo vicioso de aumento da tarifa, o que afasta ainda mais potenciais usuários. A crise sanitária e econômica gerada pela covid-19 reforça isso. Ações proativas devem ser tomadas para enfrentar a ameaça de colapso do sistema que podem passar por:

- Instituir grupo de trabalho intersetorial com participação de secretarias de transporte, planejamento, urbanismo, fazenda e outras pastas relevantes, considerando o contexto para avaliar uma combinação de receitas que complemente a tarifa paga por quem utiliza o transporte.
- Criar ou ampliar fontes extratarifárias de financiamento da operação e integração do transporte público, que podem incluir recursos de multas de

empresas de transporte e motoristas, taxa por uso da via para aplicativos de transporte individual, contribuição sobre comercialização e consumo de combustíveis, exploração publicitária, redirecionamento dos recursos de vale-transporte para financiar a mobilidade dos trabalhadores e recursos relacionados ao desenvolvimento imobiliário, como contribuição de melhoria, outorga onerosa, certificado de aumento do potencial construtivo etc.

– **Garantir a transparência e o envolvimento da população** no planejamento, desenvolvimento e monitoramento dos sistemas de transportes, de modo a incorporar as demandas de uma sociedade desigual e diversa. Ainda são raras as menções a usuárias e usuários em grupos de maior vulnerabilidade. É preciso pensar na construção de políticas, regulamentos e normatizações que sejam responsivos e atuem de maneira não isenta às desigualdades. Em especial, relacionados às mulheres e mulheres negras, considerando as barreiras à mobilidade urbana do dia a dia e buscando não reforçar as vulnerabilidades sociais e discriminações que elas já sofrem. Nesse contexto, cabe avaliar:

- Os editais e contratos de concessão da operação do transporte público, ao mesmo tempo que têm o poder de manter as discrepâncias na distribuição e acessibilidade do transporte público, têm a oportunidade de intervir e condicionar rotinas mais sensíveis e equitativas.
- A promoção da utilização de equipamentos para monitoramento e controle de crimes e atentados contra a mulher e contra as pessoas negras, além de

dispositivos para o relato e a denúncia de ocorrências de importunação sexual, discriminação, agressões e outras violências e crimes.

- Estabelecimento de campanhas permanentes e continuadas contra a importunação sexual no transporte público, desenvolvidas com a participação da sociedade civil organizada.
- Disponibilização de bases de dados georreferenciadas com informações sobre casos de violência e importunação sexual desagregadas por gênero e raça da vítima, tipo de violência, entre outros.
- Inclusão de organizações sociais de defesa da mulher (especialmente da mulher negra) na concepção e implantação de modificações nas redes/linhas de transporte e outras decisões referentes ao planejamento e à estruturação das concessões e operações de transporte público.
- Estabelecimento de metas quantitativas e progressivas de paridade de gênero e raça na composição dos grupos à frente do planejamento, monitoramento e operação dos sistemas de transportes, nos vários níveis organizacionais, podendo, inclusive, ser contemplada uma possível compensação para as empresas que atingirem as metas (como um bônus). Ademais, é importante dispor de diretrizes para a estipulação de procedimentos nesses casos.

2.3. MOBILIDADE ATIVA COMO PARTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE

Estimular um espaço urbano mais vibrante e seguro para pedestres e ciclistas é um dos desafios preconizados pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU e pela Nova Agenda Urbana, apresentada na conferência Habitat III, em 2016. Estimular o olhar para a escala humana no planejamento urbano é importante para priorizar investimentos, combater as mudanças climáticas, diminuir a poluição do ar e a incidência de doenças crônicas como obesidade e diabetes, reduzir o número de mortes no trânsito e promover o acesso às oportunidades urbanas. Em um período de baixa disponibilidade de recursos para grandes obras, o investimento na mobilidade ativa torna-se ainda mais oportuno.

O uso da bicicleta e da caminhada como modos de transporte cresceu espontaneamente durante a pandemia da covid-19, especialmente em função do seu potencial para manter os deslocamentos com distanciamento social. Muitas cidades no mundo identificaram nessa tendência uma oportunidade para concretizar o objetivo da Nova Agenda Urbana e impulsionar ainda mais os deslocamentos em modos ativos. O estímulo aos modos ativos exige um conjunto de ações para aumentar a segurança, o conforto e a conveniência dos deslocamentos de pedestres e ciclistas por meio da distribuição da rede de infraestrutura no território, sua qualidade e sua integração com outros modos de transporte.



Foto: Danielle Hoppe (ITDP)

O QUE PRECISA SER FEITO?

- **Garantir fontes de financiamento contínuas para implantação e manutenção de espaços públicos e infraestruturas de mobilidade ativa.** É necessária a mobilização de esforços operacionais e financeiros para proporcionar deslocamentos seguros para pedestres e ciclistas, por meio de mudanças na forma como os investimentos em infraestruturas de mobilidade ativa são realizados. A PNMU prevê que a União ofereça assistência técnica, financeira, capacitação e formação de pessoal aos municípios para implementação dos seus planos de mobilidade. Os recursos financeiros voltados para a mobilidade ativa não devem ter como única finalidade a implementação de infraestrutura; é necessário que se destinem fundos para sua manutenção e gestão e para a criação de programas auxiliares (educação, comunicação, intervenções temporárias, entre outros).
- **Garantir a priorização de pedestres e ciclistas no trânsito, proporcionando segurança nos deslocamentos.** Para isso, é importante:
 - Expandir e qualificar a rede cicloviária de forma a aumentar o acesso das pessoas a esse modo de transporte, reduzindo desigualdades territoriais e sociais.
 - Reduzir limites de velocidade recomendados para áreas urbanas no Código de Trânsito Brasileiro, alinhando-os com boas práticas internacionais, e apoiar municípios na implementação de medidas de redução de

velocidade (especialmente assistência técnica e financeira).

- Adequar normas federais de sinalização viária para facilitar a redistribuição e requalificação do espaço da rua, dando maior flexibilidade para ações temporárias que permitam aos municípios ampliar o repertório de medidas de baixo custo e rápida implementação para alocar maior espaço de circulação para pedestres e ciclistas.
- **Estimular mudanças de comportamento, atuando para fomentar novas formas de se deslocar nas cidades.** Estabelecer programas de incentivo para pessoas que se deslocam a pé ou em bicicleta, como financiamento para a compra de bicicletas, auxílio financeiro para trabalhadores que se deslocam a pé ou de bicicleta para o trabalho, integração tarifária entre sistemas de transporte público e sistemas de bicicletas compartilhadas, e estímulo à implantação de bicicletários nas proximidades de estações de transporte público.

2.4. DESINCENTIVO AO TRANSPORTE PRIVADO

O uso intensivo do automóvel gera uma série de externalidades negativas que afetam toda a sociedade, como os congestionamentos e o aumento das emissões de poluentes, que contribuem para agravar a emergência climática e a poluição do ar, que afeta a saúde pública. Para superar esse desafio, é necessário implementar medidas de desestímulo ao uso cotidiano de carros e motocicletas. Ao mesmo tempo,

é fundamental melhorar a qualidade dos transportes ativos e públicos coletivos, especialmente em regiões com menor oferta desses serviços e infraestruturas. Ações nesse sentido podem influenciar no comportamento das pessoas, estimulando a migração modal para modos sustentáveis. Sem uma significativa mudança comportamental, dificilmente as cidades se tornarão mais limpas e mais justas.

O QUE PRECISA SER FEITO?

- Estimular os municípios a implementarem políticas de gestão dos estacionamentos nas cidades, incentivando medidas como:
 - Revisar a legislação urbanística para estipular um número máximo de vagas ofertadas em novas habitações, principalmente próximo aos corredores de transporte público.
 - Gerir de forma integrada as vagas de estacionamento em vias públicas e fora das vias, estabelecendo o limite máximo da oferta por área.
 - Reduzir a disponibilidade de vagas de estacionamento nas vias públicas, principalmente no entorno de estações de transporte.
 - Implementar sistema de cobrança unificado nos estacionamentos em vias públicas, garantindo a rotatividade dos veículos, a praticidade para utilização dos usuários e o direcionamento dos recursos para os municípios.

- Criar mecanismos para gestão compartilhada das receitas provenientes da cobrança de estacionamento nas vias públicas, com participação da comunidade local na alocação, assegurando a redistribuição equitativa dos recursos arrecadados.
- **Estimular os municípios a implementarem cobranças pelo uso da via**, adotando medidas como:
 - Regular os aplicativos de mobilidade, realizando a cobrança pela utilização do espaço viário – considerando, por exemplo, um valor por quilômetro percorrido. Direcionar os recursos obtidos para fundos que promovam a mobilidade ativa e o transporte público é relevante para que a medida seja capaz de estimular a migração modal para modos sustentáveis. É válido destacar que a regulação deve assegurar que tal cobrança não seja repassada para os motoristas, uma vez que já desenvolvem a atividade sem a garantia de direitos trabalhistas.
 - Implementar de forma gradual a tarifação do uso viário para veículos individuais motorizados em áreas ou vias com oferta qualificada de transporte público, estabelecendo uma cobrança dinâmica capaz de variar de acordo com os dias e horários de maior fluxo. Esse tipo de medida deve considerar o investimento direto em modos sustentáveis, a fim de garantir opções de transporte de qualidade. Também cabe ressaltar que a política de tarifação deve considerar aspectos socioterritoriais em sua concepção, visando não piorar a mobilidade das classes C, D e E.

- Incentivar a implementação de zonas de baixa ou zero emissão que tenham por objetivo a melhoria da qualidade ambiental local e o estímulo ao uso do transporte público e ativo. A adoção dessa estratégia está alinhada com as diretrizes ambientais firmadas pelo país no Acordo de Paris.
- **Implementar medidas de gestão da demanda por transporte**, como, por exemplo, incentivar o teletrabalho para empresas localizadas em áreas centrais e estimular a **mobilidade corporativa**, encorajando viagens compartilhadas pelos empregados de determinadas empresas (ou grupos de empresas localizadas na mesma região).
- **Fomentar o desenvolvimento das áreas periféricas, investindo em infraestrutura e oportunidades**. Garantir a oferta de transportes coletivos, ampliando sua capilaridade e seus horários, é uma forma de assegurar a mobilidade da população periférica sem a dependência de veículos próprios. Assim como o fortalecimento dos subcentros urbanos associado à expansão das infraestruturas para viagens a pé e por bicicleta também pode desestimular viagens por automóveis e motocicletas.

2.5. VALORIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Os espaços públicos possuem um papel determinante na estrutura, no desenvolvimento e na identidade das cidades. É neles que se desenvolvem atividades coletivas, nas quais cidadãos e grupos diversos convivem, interagem e realizam trocas essenciais relacionadas à existência

das cidades. Mais do que parques e praças, o espaço público primordial das cidades é a rua. Na última década, o esgotamento visível do modelo de desenvolvimento urbano dependente do automóvel deu origem a movimentos que buscam reequilibrar as funções da rua, resgatando seu caráter integral de espaço público.

Essa retomada da rua como espaço público passa pelo estímulo aos modos ativos de deslocamento, como a mobilidade a pé e em bicicleta. Ruas que promovem deslocamentos ativos contribuem para a saúde física e mental da população, para a redução da poluição e, também, para a prosperidade do comércio de rua e o desenvolvimento econômico das cidades. **Ruas prósperas promovem o crescimento econômico, facilitando o desenvolvimento de centralidades de bairro, gerando receita, empregos e ampliando o acesso a serviços e oportunidades.** Contudo, as ruas, os largos, as escadarias, as calçadas e os espaços onde as atividades cotidianas acontecem recebem pouca atenção nas estruturas de governança e nos instrumentos de planejamento implementados na grande maioria dos municípios brasileiros.

O QUE PRECISA SER FEITO?

– **Criar uma estrutura institucional dedicada à gestão integrada dos espaços públicos.** A existência de um órgão responsável pelos espaços públicos na esfera federal demonstra a sua

valorização pelo governo e indica a necessidade de profissionalização da sua gestão nas esferas estaduais e municipais.

- **Apoiar o fortalecimento de estruturas administrativas** locais nos municípios, responsáveis pela coordenação territorial local e por facilitar a comunicação entre órgãos municipais e as demandas da população.
- **Incentivar a qualificação dos processos de participação da população** na formulação, execução e no acompanhamento de planos, programas e projetos de espaços públicos, por meio da **capacitação dos técnicos responsáveis** pelo diálogo com os grupos e projetos locais.
- **Garantir fontes diversificadas e contínuas de recursos.** É necessário assegurar recursos para que espaços públicos possam ser criados, qualificados e mantidos de forma contínua e, assim, tornarem-se parte de um círculo virtuoso de desenvolvimento econômico, atraindo investimentos e reduzindo despesas com saúde, por exemplo. Em um contexto de estagnação econômica e baixa disponibilidade de recursos municipais para investimentos, a regulamentação de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.1257/2001) e a criação de novos mecanismos de gestão e financiamento, incluindo as parcerias com o setor privado, podem ser consideradas.



3. CONCLUSÃO

As eleições são uma valiosa oportunidade para refletir sobre o modelo de cidade em que desejamos viver e debatê-lo com toda a sociedade. Aproveite os materiais de referência em suas discussões e busque um diálogo propositivo e saudável.

O ITDP Brasil espera que a mobilidade urbana e o desenvolvimento urbano sustentável ganhem o destaque necessário durante o período eleitoral, na construção dos futuros planos de governo das novas gestões, e que sejam tratados de forma prioritária nas políticas públicas e dotações orçamentárias, como forma de promover cidades mais justas e de baixo carbono.



4. SOBRE O ITDP

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) é uma organização internacional sem fins lucrativos, criada em 1985, com a missão de promover o transporte ambientalmente sustentável e equitativo em todo o mundo. Trabalha com governos nas esferas federal, metropolitana e municipal e sociedade civil organizada para implementar planos, projetos e leis de transporte e desenvolvimento urbano que reduzam as emissões de gases de efeito estufa, a poluição e a desigualdade social e aumentem o acesso às oportunidades. Saiba mais em: itdpbrasil.org.

5. SOBRE A MOBILICAMPUS

Lançada pelo ITDP Brasil em 2019, a MobiliCAMPUS busca disseminar os princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DotsOTS), oferecendo um percurso de aprendizado sobre Desenvolvimento Urbano, Mobilidade a Pé, Mobilidade por Bicicleta, Transporte Público e Gestão da Mobilidade. Os cursos são gratuitos, com número limitado de vagas. Saiba mais em: mobilicampus.org.br.



6. SOBRE A MOBILIDADOS

A MobiliDADOS é uma plataforma que promove o uso de informações confiáveis nos processos de elaboração, monitoramento e avaliação de políticas de mobilidade e desenvolvimento urbano. Além de indicadores para capitais e regiões metropolitanas, a plataforma oferece acesso a todos os dados brutos utilizados e descreve as metodologias de apuração de cada indicador. Saiba mais em:

mobilidados.org.br

7. SOBRE A RAPS

A Rede de Ação Política pela Sustentabilidade – Raps é uma organização suprapartidária que busca contribuir para a melhoria da democracia e do processo político brasileiro por meio da formação, conexão, apoio e desenvolvimento de lideranças políticas comprometidas com a sustentabilidade.

São pessoas que já estão no exercício de cargos eletivos ou que pretendem se candidatar e que têm diferentes visões de mundo e ideologias, mas estão ligadas pelo desejo comum de construir um país mais justo, com mais oportunidades, melhor qualidade de vida para todos e com respeito aos recursos naturais.

Para nós da Raps, a democracia se constrói no encontro entre os iguais e os diferentes. Aqui, criamos um espaço seguro e respeitoso de diálogo sobre os principais desafios políticos, sociais, econômicos e ambientais do país, sempre tendo como referência o conhecimento técnico e científico e a análise de especialistas. A partir dessas reflexões, incentivamos que as lideranças construam em conjunto ações que possam potencializar a transformação que queremos para o país. Saiba mais em:

www.raps.org.br.



8. REFERÊNCIAS

Sobre gestão e governança

- [MobiliCAMPUS – Plataforma de educação à distância do ITDP com foco em mobilidade urbana sustentável](#)
- [MobiliDADOS – Plataforma com indicadores e dados abertos para elaboração e monitoramento de políticas públicas de mobilidade urbana](#)

Sobre desenvolvimento orientado ao transporte sustentável

- [Guia de implementação de políticas e projetos de Dots](#)
- [Padrão de qualidade Dots 3.0](#)
- [Ferramenta para avaliação do potencial de Dots em corredores de transporte](#)

Sobre participação social

- [Observatório da mobilidade de Belo Horizonte](#)
- [Conselho Municipal de Trânsito e Transporte de SP](#)
- [Participa.Rio](#)

Sobre dados abertos

- [Portal de dados abertos da prefeitura de São Paulo, de Belo Horizonte, de Recife e de Natal](#)
- [Data.Rio](#)

- [Dados abertos de transporte público para desenvolvedores em São Paulo](#)
- [Tomtom – Traffic index](#)
- [Moovit – Public transit statistics by country and city](#)
- [ObservaSampa](#)
- [Painel.Rio](#)
-

Sobre estímulos para inovação

- [II Desafio COR – Smart City Smart People](#)
- [MobiLab – Laboratório de inovação aberta](#)
- [LAb.ges – Laboratório de Inovação na Gestão do governo do estado do Espírito Santo](#)
- [ReDUS – Rede para Desenvolvimento Urbano Sustentável](#)

Sobre fontes de financiamento para o transporte público

- [Boletim #4 – MobiliDADOS: o transporte de média e alta capacidade nas cidades brasileiras](#)
- [Guia de boas práticas de gestão dos ônibus – Idec](#)
- [Você pode pagar menos](#)
- [Simulador de tarifa da Prefeitura de Porto Alegre](#)
- [Metodologia para avaliação de corredores de transporte de média e alta capacidade](#)
- [Avaliação e recomendações para os sistemas de BRT realizadas pelo ITDP Brasil](#)

- [Infográfico sobre ônibus elétrico e suas contribuições para cidades mais sustentáveis](#)
- [Desafios e oportunidades para a expansão do transporte de média e alta capacidade do Brasil](#)
- [Manual de BRT: guia de planejamento](#)
- [Padrão de qualidade BRT](#)

Sobre caminhabilidade

- [Caderno técnico de referência MDR – Mobilidade a pé](#)
- [Índice de caminhabilidade ITDP Brasil versão 2.0 – Ferramenta](#)
- [Guia global de desenho de rua da Nacto](#)

Sobre ciclomobilidade

- [Caderno técnico de referência MDR – Mobilidade por bicicleta](#)
- [Guia de planejamento cicloinclusivo](#)
- [Guia de sistemas de bicicletas compartilhadas](#)
- [CicloMapa – plataforma de dados georreferenciados da infraestrutura cicloviária nas cidades brasileiras](#)
- [Pesquisa nacional perfil ciclista 2021](#)
- [Booklet Segurança viária e ciclologística: desafios e oportunidades no Brasil](#)
- [Micromobilidade Brasil 2021](#)
- [Política de mobilidade por bicicletas e rede cicloviária da cidade de São Paulo: análise e recomendações](#)

- [Observatório da bicicleta – União de Ciclistas Brasileiros \(UCB\)](#)
- [Boletim #6 – Cidades resilientes e acesso aos serviços de saúde](#)
- [Boletim #7 – Cidades inclusivas e acesso a escolas](#)
- [Infográfico – Bicicletas e patinetes elétricas: colaborando com a ação climática](#)

Sobre segurança no trânsito

- [Visão zero e sistemas seguros](#)
- [Gestão da velocidade OMS](#)
- [O desenho de cidades seguras – guia WRI](#)
- [Intervenção urbana temporária \(re\)pensando Santana](#)
- [Vídeo da intervenção de urbanismo tático realizada no bairro de Santana, São Paulo, em setembro de 2017 \(5 min\)](#)
- [Intervenção urbana temporária: Rio + pedestre São Francisco Xavier](#)
- [Relatório rotas seguras para a educação](#)
- [Boletim #2 – Ruas mais seguras](#)
- [Mobilidade urbana em tempos de pandemia: o que podemos vislumbrar para o futuro da vida nas cidades?](#)

SOBRE DESINCENTIVO AO TRANSPORTE PRIVADO

- [Políticas de estacionamento em edificações na cidade de São Paulo: análise dos efeitos legais da legislação no desenvolvimento urbano](#)

- [Políticas de estacionamento em edificações na cidade do Rio de Janeiro: análise dos efeitos da legislação no desenvolvimento urbano](#)
- [Fair Ride: A Policy Framework for Managing Transportation Network Companies](#) (publicação em inglês)
- [Guía práctica estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina](#) (publicação em espanhol)
- [Boletim #3 – Os carros e as cidades em colapso](#)

[Gestão da mobilidade para cidades inclusivas](#) (versão: [resumo executivo](#))

- [Infográfico – Gestão da mobilidade para cidades inclusivas](#)
- [Infográfico – Vias expressas versus ruas completas](#)
- [Gestão da demanda de mobilidade \(Ministério do Desenvolvimento Regional\)](#)
- [On-Street Parking Pricing](#) (publicação em inglês)

