

# CINCO PRIORIDADES PARA TRANSFORMAR A MOBILIDADE EM NOSSAS CIDADES

**Eleições 2024**





## **ITDP BRASIL**

### **Direção executiva**

Clarisse Cunha Linke

### **Equipe de programas e comunicação**

Ana Nassar

Beatriz Rodrigues

Bernardo Serra

Danielle Hoppe

Giulia Milesi

Hector Azevedo

Iuri Moura

Juan Melo

Leonardo Veiga

Lorena Freitas

Mariana Brito

Rebecca Bassi

### **Equipe administrativa e financeira**

Célia Regina Alves de Souza

Lívia Guimarães

Roselene Paulino Vieira

## **Cinco Prioridades para Transformar a Mobilidade em Nossas Cidades**

### **Coordenação**

Ana Nassar

### **Autoria**

Ana Nassar

Beatriz Rodrigues

Bernardo Serra

Clarisse Cunha Linke

Danielle Hoppe

Iuri Moura

Leonardo Veiga

Lorena Freitas

Mariana Brito

Rebecca Bassi

### **Imagens**

ITDP Brasil

### **Diagramação e arte final**

Giulia Milesi

### **Data da publicação**

Junho de 2024



Este trabalho está licenciado sob licença Creative Commons Atribuição-Compartilha Igual 3.0 Brasil. Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br/> ou mande uma carta para Creative Commons, PO Box 1366, Mountain View, CA 94042, USA.



## SUMÁRIO

- 4 Sobre este material**
- 5 Qual é o cenário da mobilidade urbana nas cidades?**
- 6 Prioridade 1: Fortalecer a gestão e inovação do poder público**
- 8 Prioridade 2: Tornar o transporte público mais eficiente, limpo e equitativo**
- 12 Prioridade 3: Assegurar a mobilidade ativa como parte do sistema de transporte**
- 14 Prioridade 4: Desincentivar o transporte individual**
- 16 Prioridade 5: Valorizar os espaços públicos**
- 17 Para saber mais**
- 18 Referências**



## SOBRE ESTE MATERIAL

Este conteúdo foi elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) e é um material de referência para as pré-candidaturas comprometidas com o direito à cidade no Brasil. Caso tenha interesse em promover o acesso ao transporte eficiente e sustentável, este material é para você.

As eleições municipais são uma valiosa oportunidade para refletir e debater com toda a sociedade sobre o modelo de cidade em que desejamos viver; por isso, apresentamos cinco prioridades para melhorar a mobilidade urbana em cidades brasileiras.

Trazemos também materiais de referência que podem contribuir para a elaboração de propostas alinhadas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, [Lei nº 12.587/2012](#)). Esperamos que você aproveite estes insumos em suas discussões, buscando um diálogo propositivo e saudável.

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. Trabalhamos 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, a desigualdade social e aumentem o acesso às oportunidades. Saiba mais sobre o nosso trabalho em [itdpbrasil.org](http://itdpbrasil.org).

# QUAL É O CENÁRIO DA MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES?

As cidades brasileiras enfrentam um conjunto de desafios de mobilidade urbana que comprometem a qualidade de vida das pessoas, a eficiência econômica dos sistemas de transportes 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 ao 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](#), além de trazer impactos sociais e psicológicos significativos, sobrecarrega o sistema de saúde e acarreta enormes custos econômicos absorvidos por toda a sociedade. No mais, o [transporte é a principal fonte urbana de emissões de poluentes](#) que causam as mudanças climáticas, afetam a qualidade do ar e comprometem a saúde pública.

Além disso, o que não era bom, ficou pior nos últimos anos. A pandemia de COVID-19 escancarou as desigualdades e a necessidade de resgatar políticas que considerem a mobilidade como serviço essencial, fazendo valer efetivamente o direito social previsto na Constituição Federal. É necessário avançar na [implementação de soluções concretas](#), incluindo adotar estratégias para diminuir a necessidade de deslocamentos pendulares diários, garantir prioridade ao transporte sustentável, e aprimorar a tecnologia veicular e eficiência energética dos transportes.

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





## PRIORIDADE 1

# Fortalecer a gestão e inovação no poder público

Os desafios de mobilidade urbana possuem escalas e níveis 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, desenvolver e implantar propostas multisetoriais para implementação de soluções efetivas.

As cidades brasileiras devem enfrentar os desafios oriundos da rápida urbanização do século XX, como distribuição desigual de infraestrutura, serviços e oportunidades e criar respostas para os principais problemas do nosso século, como a mitigação e adaptação às mudanças climáticas, a poluição do ar, as questões relacionadas à saúde pública e novas formas de viver na cidade no cenário pós-pandemia. **As cidades precisam ser mais resilientes e as soluções para melhorar a mobilidade urbana devem ter como premissa o cumprimento pelo poder público de um direito social constitucional e não somente a gestão e operação de um conjunto de ativos fixos.**

## O QUE PRECISA SER FEITO?

- **Instituir mecanismos de governança para fomentar a integração de políticas setoriais.** A mobilidade urbana é uma atividade que possibilita às pessoas deslocarem-se para acessar oportunidades no território, cuja distribuição é determinada por políticas de desenvolvimento urbano, emprego e renda, saúde, educação e cultura. Não à toa é um direito assegurado pelo Artigo 6º da Constituição Federal. Assim, é fundamental que as cidades desenvolvam estruturas de governança que integrem os diversos setores para garantir coerência aos instrumentos de planejamento urbano e às decisões de gestão pública. As cidades núcleo das regiões metropolitanas devem ter um papel ativo nesse processo.
  - É essencial criar uma instância executiva permanente de governança das ações de integração entre a mobilidade e as políticas urbanas setoriais, assim como ações de enfrentamento às mudanças climáticas e qualidade do ar.
  - É fundamental avaliar a atualização de instrumentos de planejamento para garantir a coerência das ações intersetoriais visando incentivar a descentralização de oportunidades no território, fomentar o uso misto na cidade, promover mitigação, adaptação e resiliência às mudanças climáticas e redução da poluição do ar.
- **Planejar e fazer uma gestão com base em evidências.** Para isso, é preciso estruturar um sistema de gestão de dados no município. Assim, é possível utilizar dados e indicadores para subsidiar o planejamento e o monitoramento da prestação dos serviços, auxiliando em atividades e ações estratégicas de curto, médio e longo prazo. [É essencial que o poder público se aproprie de dados para monitorar, fiscalizar e avaliar o transporte público](#) (posicionamento de veículos via Global Positioning System (GPS), demanda do sistema via sistema de bilhetagem eletrônica e planejamento do sistema por meio de dados no formato *General Transit Feed Specification* (GTFS)).
  - É importante definir instrumentos normativos que obriguem as empresas operadoras a compartilhar os dados brutos gerados no sistema, caso o contrato incorpore a gestão dos dados. Em novas concessões, essa obrigação deve ser expressas no contrato. Em contratos em andamento, as obrigações podem ser estabelecidas por meio de atos normativos, como decretos ou resoluções, e até mesmo por aditivos contratuais. Os instrumentos normativos devem garantir a cessão

de dados brutos e os relatórios analíticos. E, nesse fluxo, devem estar previstos a frequência, a granularidade e o formato de envio dos dados.

- Os dados devem estar disponíveis publicamente para *download*. Para tal, é preciso assegurar a disponibilização dos dados brutos com maior nível de detalhamento e desagregação possível, considerando o recorte temporal, espacial e social, e, se existentes, dados já processados, na forma de indicadores agregados. Sempre que possível, deve ser considerado o recorte de população mais vulnerabilizada, contemplando aspectos de renda, gênero, raça e idade nas coletas de dados.

- É fundamental garantir equipe e infraestrutura adequada para coleta e análise de dados. Na ausência de infraestrutura, deve-se considerar estratégias como a terceirização de atividades, incluindo a elaboração de estudos de apoio ao planejamento. Do mesmo modo, pode-se estabelecer parcerias com universidades e entidades da sociedade civil para fortalecer a capacitação e a gestão local. Além disso, é benéfico formar consórcios, associações ou convênios entre municípios para compartilhar estruturas técnicas para análise e processamento de dados, o que permite a otimização dos recursos disponíveis e a redução de custos públicos, garantindo assim a eficiência e sustentabilidade das operações municipais frente à escassez de recursos.

- **Institucionalizar canais de comunicação e participação social** permanentes, que disponibilizem informações para a população em linguagem acessível e que facilitem a construção coletiva e o acompanhamento de políticas públicas por parte dos cidadãos e cidadãs. Para esse fim, podem ser criados observatórios, conselhos, portal de dados abertos e processos de consultas virtuais, entre outros.

- **Fomentar a inovação**, promovendo atividades de co-criação como, por exemplo, *hackathons* em colaboração entre a prefeitura, a sociedade civil, setor privado e academia para criar novas soluções para a gestão pública.





## PRIORIDADE 2

### Tornar o transporte público mais eficiente, limpo e equitativo

O transporte público é essencial para garantir o acesso à cidade e reduzir desigualdades. Assegurar a sua prioridade, a qualidade na oferta dos serviços e alimentar políticas públicas com informações precisas e confiáveis para podermos progredir rumo a um transporte público mais responsivo e inclusivo é fundamental.

Ao longo das últimas décadas, o transporte público vem perdendo sistematicamente passageiros, ao passo que a migração para carros, motocicletas particulares e o uso de aplicativos de mobilidade individual aumentam de forma contínua. O contexto pós-pandemia gerou um desafio ainda maior, uma vez que a maioria das cidades brasileiras observou uma queda de demanda no transporte público e maior uso do transporte individual motorizado. Nesse cenário, é fundamental que o poder público garanta que o serviço de transporte público ofereça segurança, regularidade e qualidade, deixando de ser estigmatizado.

## O QUE PRECISA SER FEITO?

- **Reformular a regulamentação do sistema de transporte público** por meio da incorporação de elementos que forneçam maior sustentabilidade ao sistema, qualidade, eficiência e resiliência. Para isso, vale destacar a importância de:
  - Estabelecer um modelo de remuneração que inclua critérios de qualidade do serviço ofertado, assegurando que o financiamento do sistema tenha fontes diversificadas de receita e não seja feito exclusivamente com base na tarifa paga por quem utiliza o serviço.
  - Separar os contratos de provisão de veículos dos contratos de operação para serviços estratégicos do sistema de transporte público para garantir maior competitividade e facilitar a entrada de novos atores.
  - Incorporar aos contratos a necessidade de atualizações tecnológicas regulares, atender às exigências ambientais e aprimorar o sistema ao longo do tempo de contrato.
  - Não estipular a necessidade do licitante possuir uma propriedade na cidade para a implementação da garagem, de modo a permitir que o ato convocatório seja competitivo, assegurando igualdade de condições a todos os concorrentes.
  - Incorporar incentivos financeiros, técnicos e ambientais para facilitar e contribuir com a inclusão e utilização em escala de ônibus de zero emissões.
  - Prever a disponibilização dos dados por parte do operador ao município, de forma transparente, 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 a partir de dados confiáveis.

- **Investir na gestão da operação do sistema de ônibus** para garantir regularidade, especialmente fora dos horários de pico, à noite e nos finais de semana. Prover maior prioridade ao serviço de ônibus contribui para aprimorar a confiabilidade do sistema, diminuir a lotação e melhorar a segurança no trânsito. A existência de um centro de controle operacional com integração de atores, mecanismos de remuneração adequados e uso de dados de posicionamento da frota pode auxiliar no monitoramento do serviço prestado e aumentar a capacidade de respostas às ocorrências diárias.
  
- **Promover a coordenação da gestão dos sistemas de transporte público** em cooperação com operadores, secretarias municipais e estaduais quando a cidade for integrante de uma região metropolitana.
  - É importante estipular transparência e segurança jurídica nas relações entre poder público e empresas reguladoras.
  - É fundamental integrar os dados e o centro de controle e monitoramento da operação de transporte público entre operadores e poder público.
  - Deve-se também instituir mecanismos de governança e gestão integrada com participação dos diversos setores do poder público responsáveis pelo planejamento e operação de transportes e os operadores de transporte.
  
- **Incentivar o pleno acesso ao sistema por meio de iniciativas de desconto tarifário.** Estabelecer políticas tarifárias para diminuir o impacto financeiro da integração no orçamento familiar, incluindo a integração com modos ativos por meio de estratégias com fontes de custeio que não onerem o valor da tarifa pública paga pelos usuários, tais como:
  - Desenhar uma política tarifária que elimine o custo da tarifa para toda a população, como a tarifa zero.
  - Incorporar 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.
  - Aplicar descontos por uma janela de tempo de pelo menos duas horas conforme o uso de diferentes modos de transporte, ou eliminar pagamentos adicionais na 2ª, ou na 3ª viagem. Dessa forma, é possível reduzir os custos e incentivar o uso do transporte público.
  - Criar subsídios e descontos direcionados às pessoas de baixa renda, principalmente para pais e mães de crianças pequenas que precisam acompanhá-las até os equipamentos públicos de saúde e educação.
  - Promover gratuidade para crianças até determinada faixa etária, principalmente para as que estão na primeira infância, até os 6 anos, já que suas viagens sempre estão atreladas a das pessoas cuidadoras.
  - Adotar tarifas mais baratas fora do horário de maior movimento para atrair mais usuários, inclusive cuidadores que se deslocam com crianças.

- **Buscar modelos de financiamento**, instituindo fontes extra tarifárias com foco no transporte público. O modelo de financiamento da operação de transporte exclusivamente baseado na tarifa não é capaz de suprir a rede de transporte público, e, por isso, já se esgotou nas cidades brasileiras. A queda do número de pessoas usuárias do transporte público está ameaçando a sustentabilidade financeira das operadoras de transporte e alimenta um círculo vicioso de aumento da tarifa que afasta ainda mais potenciais usuários. Atualmente, uma parte considerável dos sistemas só se sustenta devido à existência de subsídios. Ações proativas devem ser tomadas para enfrentar a ameaça de colapso do sistema, que podem passar por:
  - Instituir um grupo de trabalho intersetorial com a 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, ou que garanta tarifa zero para toda população.
  - Criar ou ampliar fontes extra tarifárias de financiamento da operação, incluindo a integração entre diferentes modos de transporte, que podem incluir recursos de multas das empresas de transporte e motoristas, taxa por circulação para veículos de maior porte e mais poluentes, taxa por uso da via para aplicativos de transporte individual, contribuição sobre comercialização e consumo de combustíveis, exploração publicitária, cobrança de estacionamento.
  - Promover uma revisão da lei do vale-transporte, de modo que todas as empresas façam uma contribuição mensal — estudos indicam o potencial de financiar todo o sistema de transporte municipal por meio de reformas dessa natureza. Enquanto leis federais não são alteradas para este fim, em algumas cidades do país, existem modelos de financiamento baseados em taxas por empregado ou assinaturas mensais para o uso do transporte coletivo.
  - Certificar que as receitas extra tarifárias asseguradas estejam vinculadas a fundos municipais de transportes para garantir a aplicação no transporte sustentável.
  - Assegurar que novas tarifações criadas tenham características de progressividade, ou seja, são desenhadas de modo que os mais ricos pagam mais e os mais pobres pagam menos.
- **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. É preciso pensar na construção de políticas, regulamentos e normatizações que sejam responsivos e atuem de maneira equitativa. Sabemos que as mulheres, principalmente as que são negras, enfrentam diversas barreiras relacionadas à mobilidade urbana no dia-a-dia; por isso, as propostas de melhoria não podem reforçar as vulnerabilidades sociais e discriminações que elas já sofrem. Nesse contexto, é preciso:
  - Rever os editais e contratos de concessão de operação de transporte para garantir que contenham incentivos e medidas responsivas a gênero, como, por exemplo: paridade nas equipes de planejamento, gestão e operação; e adoção de indicadores sensíveis de gênero.
  - Estabelecer campanhas permanentes e continuadas contra a importunação sexual no transporte público, desenvolvidas com a participação da sociedade civil organizada.

- Adotar equipamentos para o monitoramento e controle de crimes e atentados contra as mulheres nos transportes, como dispositivos para o relato e a denúncia de ocorrências de importunação sexual, discriminação, violência e outros crimes.
- Adotar equipamentos para monitoramento e controle de crimes de racismo, como dispositivos para o relato e a denúncia de ocorrências.
- Disponibilizar bases de dados georreferenciadas com informações sobre casos de violência, racismo e importunação sexual desagregadas por gênero e raça da vítima, tipo de violência, entre outros.
- Incluir organizações sociais de defesa das mulheres (especialmente das mulheres negras) nas instâncias de participação social que tratam da concepção e implantação de modificações nas redes de transporte e outras decisões referentes ao planejamento e à estruturação das concessões e operações de transporte público.
- Estabelecer 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 em casos.
- Estabelecer uma linguagem textual e visual do sistema acessível para todas as pessoas — textos, mensagens, imagens, fotos, apresentações e relatórios — devem considerar representatividade em termos de gênero, raça, idade e tipos de deficiência.





## PRIORIDADE 3

# Assegurar a mobilidade ativa como parte do sistema de transporte

Estimular um espaço urbano mais vibrante e seguro para pedestres e ciclistas é uma das diretrizes recomendadas pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) e pela Nova Agenda Urbana. Promover um olhar para a escala humana no planejamento urbano é importante para combater as mudanças climáticas, diminuir a poluição do ar, a incidência de doenças crônicas como obesidade e diabetes, além de reduzir o número de mortes no trânsito.

Ao priorizar investimentos em mobilidade ativa, amplia-se também o acesso às oportunidades urbanas, induzindo ciclos virtuosos de desenvolvimento social e econômicos. O uso da bicicleta e a mobilidade a pé como modos de transporte cresceram espontaneamente durante a pandemia da covid-19, especialmente em função do seu potencial para manter os deslocamentos com distanciamento social. Durante esse período, 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.

No Brasil, um número limitado de cidades vem adotando políticas significativas para quem pedala e caminha. A escassez de iniciativas destinadas a fomentar a mobilidade ativa de forma integrada ao sistema de mobilidade urbana é evidente. 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. Esse estímulo para se deslocar a pé e por bicicleta também depende de iniciativas que melhorem a qualidade dos deslocamentos e a integração com outros modos de transporte, como estações de metrô e trem.



## O QUE PRECISA SER FEITO?

- **Garantir fontes de financiamento contínuas para a implantação e manutenção de espaços públicos e infraestruturas de mobilidade ativa.** É necessário mobilizar 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, mas devem também ser destinados para a manutenção, gestão e planejamento 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](#) para aumentar o acesso das pessoas, reduzindo desigualdades territoriais e sociais.
  - [Reduzir limites de velocidade regulamentados](#) e implementar medidas físicas de redução de velocidade (moderação de tráfego).
  - Requalificar o espaço público alocando maior espaço de circulação para pedestres e ciclistas, reduzindo, conseqüentemente, o espaço destinado aos automóveis.
- **Estimular mudanças de comportamento, atuando para fomentar novas formas de se deslocar nas cidades.**
  - Desenvolver e implementar [sistemas de bicicletas compartilhadas](#).
  - Estabelecer integração tarifária entre sistemas de transporte público e sistemas de bicicletas compartilhadas.
  - Implantar bicicletários próximos de estações de transporte público.
  - Implementar soluções de urbanismo tático, de baixo custo e rápida implantação, para melhorar os espaços públicos.



## PRIORIDADE 4

### Desincentivar o transporte individual

O uso intensivo de veículos particulares motorizados, como carros e motos, gera uma série de externalidades negativas que afetam toda a sociedade, como os congestionamentos, as colisões com mortes no trânsito, 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, especialmente em regiões com menor oferta destes serviços e infraestruturas. Essas ações 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?

- **Implementar [políticas de gestão dos estacionamentos nas cidades](#)**, incentivando medidas como:
  - Reduzir a disponibilidade de vagas de estacionamento nas vias públicas, principalmente no entorno de estações de transporte.
  - Definir áreas para a implementação de bolsões de estacionamento integrados, próximos a estações estratégicas de transporte de média e alta capacidade, estimulando que a parte mais longa da viagem seja realizada por meio do transporte público coletivo.
  - 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.
  - Implementar sistema de cobrança que considere o uso de ferramentas tecnológicas (como aplicativos) mas que garanta a possibilidade de compra de passes por pessoas sem acesso à internet.
  - Definir valores de tarifa ajustados à localidade e ao horário, visando garantir, por um lado, a disponibilidade de vagas, e por outro, que os espaços não fiquem ociosos.
  - Estabelecer sistema de fiscalização adequado à capacidade municipal (realizada por agentes e/ou câmeras, por exemplo) de forma gradual no início da implementação, garantindo a adaptação da população antes da aplicação de multas.
  - 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.
  - [Revisar a legislação urbanística](#) para estipular um número máximo de vagas ofertadas em novos empreendimentos, 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.

- **Avaliar estratégias para 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 conforme 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, evitando piorar a mobilidade da população de baixa renda que vive, em sua maioria, na periferia.
  - Incentivar a implementação de zonas de baixa ou zero emissão, que têm 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 Brasil no Acordo de Paris.
- **Fomentar o desenvolvimento das áreas periféricas investindo em infraestrutura e oportunidades.** Garantir a oferta de transportes coletivos, ampliando sua capilaridade e horários, é uma forma de assegurar a mobilidade da população periférica sem a dependência de veículos próprios. 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.





## PRIORIDADE 5

### Valorizar os espaços públicos

Os espaços públicos são determinantes na estrutura, no desenvolvimento e na identidade das cidades. É neles que se desenvolvem atividades coletivas, onde cidadãos e grupos diversos convivem, interagem e realizam trocas essenciais do cotidiano. 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.

A 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 com a prosperidade do comércio local 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 instrumentos de planejamento implementados na 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 demonstra a sua valorização pelo governo municipal e indica também a necessidade de profissionalização da sua gestão.
  - Fortalecer as estruturas administrativas 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 acompanhamento de planos, programas e projetos de espaços públicos, através 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, tornar-se parte de um círculo virtuoso de desenvolvimento econômico, atraindo investimentos e reduzindo despesas em saúde, por exemplo. Em um contexto de disputa por recursos, a regulamentação de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (Lei 10.1257/2001) e a criação de novos mecanismos de gestão e financiamento, incluindo as parcerias com o setor privado, devem ser considerados.

## PARA SABER MAIS



### Cursos gratuitos sobre mobilidade urbana sustentável

O ITDP Brasil oferece cinco cursos gratuitos na Escola Virtual de Governo (EV.G), plataforma de ensino à distância da Escola Nacional de Administração Pública (Enap). Lançados pelo ITDP em 2019, os conteúdos buscam formar a atual e a próxima geração de líderes que irão influenciar o planejamento de cidades e regiões metropolitanas para que as decisões sejam sustentáveis e equitativas.

Os cursos sobre Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), Mobilidade a Pé, Mobilidade por Bicicleta, Transporte Público e Gestão da Mobilidade já capacitaram estudantes de 265 cidades diferentes, representando todos os 27 estados brasileiros. Para saber mais, acesse: [mobilicampus.org.br](http://mobilicampus.org.br).



### Monitore a mobilidade urbana de sua cidade ou região

A Mobilidados é uma plataforma do ITDP Brasil 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. Confira: [mobilidados.org.br](http://mobilidados.org.br).

## REFERÊNCIAS

### Sobre gestão e governança

- [MobiliCAMPUS - Programa de educação à distância do ITDP com foco em mobilidade urbana sustentável](#)
- [MobiliDADOS - Plataforma do ITDP 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](#)
- [Desenvolvimento orientado ao transporte: Como criar cidades mais compactas, conectadas e coordenadas](#)

### Sobre dados abertos

- [Soluções para Incentivar a Gestão de Dados no Transporte Público](#)
- [Mapeamento do uso e abertura de dados para a gestão do transporte público coletivo nos municípios brasileiros](#)
- [Uso de dados e evidências para planejamento e gestão da mobilidade urbana](#)
- [Portal de dados abertos da prefeitura de São Paulo, de Belo Horizonte e de Natal](#)
- [Data.Rio](#)
- [Dados abertos de transporte público para desenvolvedores em São Paulo](#)
- [Dados abertos de transporte público em Curitiba](#)

### Sobre fontes de financiamento para o transporte público

- [O transporte de média e alta capacidade nas cidades brasileiras](#)
- [Guia de boas práticas de gestão dos ônibus](#)
- [Você pode pagar menos](#)
- [Metodologia para avaliação de corredores de transporte de média e alta capacidade](#)
- [Avaliação e recomendações para os sistemas de BRT realizadas pelo ITDP Brasil](#)
- [Ônibus elétrico e 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 \(disponível apenas em inglês\)](#)
- [Subsídios: sistemas com iniciativas implementadas](#)
- [Vale-transporte: Visão geral e passos possíveis para seu financiamento público](#)

### Sobre descarbonização da frota

- [Caderno Técnico de Referência para eletromobilidade nas cidades brasileiras](#)
- [Inovações contratuais para eletrificação](#)
- [De Santiago a Shenzhen: como os ônibus elétricos estão movendo as cidades](#)
- [Soluções para Incentivar a Eletrificação do Transporte Público](#)
- [Oficina desafios e oportunidades para a descarbonização do transporte público no Brasil](#)

### Sobre mobilidade inclusiva

- [Transporte para Todas](#)
- [Desafios e soluções para a gestão equitativa da mobilidade](#)
- [Primeiros passos: mobilidade urbana na primeira infância](#)
- [Acesso de mulheres e crianças à cidade](#)
- [Acesso para bebês, crianças pequenas e pessoas cuidadoras](#)
- [Acesso para pessoas com deficiência em áreas urbanas](#)

# REFERÊNCIAS

## Sobre caminhabilidade

- [Índice de Caminhabilidade](#)
- [Caderno técnico de referência: Mobilidade a pé](#)
- [Guia global de desenho de rua](#)

## Sobre ciclomobilidade

- [Guia de Planejamento Cicloinclusivo](#)
- [Guia de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas](#)
- [CicloMapa: plataforma de dados georreferenciados da infraestrutura ciclovária nas cidades brasileiras](#)
- [Caderno técnico de referência: Mobilidade por Bicicleta](#)
- [Pesquisa Nacional Perfil Ciclista 2021](#)
- [Segurança Viária e Ciclogística: desafios e oportunidades no Brasil](#)
- [Micromobilidade Brasil 2021](#)
- [Política de Mobilidade por Bicicletas e Rede Ciclovária da Cidade de São Paulo: Análise e Recomendações](#)
- [Observatório da Bicicleta: União de Ciclistas Brasileiros](#)
- [Cidades Resilientes e Acesso aos Serviços de Saúde](#)
- [Cidades Inclusivas e Acesso a Escolas](#)
- [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](#)
- [Intervenção urbana temporária: \(Re\)Pensando Santana](#)
- [Vídeo da intervenção de urbanismo tático realizada no bairro de Santana, São Paulo, em setembro de 2017](#)
- [Intervenção Urbana Temporária: Rio + Pedestre São Francisco Xavier](#)
- [Rotas Seguras para a Educação](#)
- [Ruas mais seguras](#)
- [Soluções para Incentivar a Segurança Viária](#)

## Sobre desincentivo ao transporte individual

- [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 \(Disponível em inglês\)](#)
- [Guía práctica estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina \(Disponível em espanhol\)](#)
- [Os carros e as cidades em colapso](#)
- [Gestão da Mobilidade para cidades inclusivas](#)
- [Vias Expressas vs. Ruas Completas](#)
- [Caderno Técnico de Referência: Gestão da demanda de mobilidade Precificação de estacionamentos em vias públicas](#)
- [Bolsões de estacionamento integrado: quando e como optar por esta política?](#)
- [Más Ciudad, menos cajones \(Disponível em espanhol\)](#)

