

# Relatório do Seminário

**OPAS/OMS Brasil para  
fortalecer a implantação  
de medidas voltadas à  
mobilidade sustentável  
em cidades  
brasileiras**

**Brasília, 16 de agosto de 2018**



**Organização  
Pan-Americana  
da Saúde**



**Organização  
Mundial da Saúde**  
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS  
**Américas**

Relatório do Seminário OPAS/OMS Brasil para fortalecer a implantação de medidas voltadas à mobilidade sustentável em cidades brasileiras. (Brasília, 16 de Agosto de 2018)

OPAS/BRA/19-002

© **Organização Pan-Americana da Saúde 2019**

Todos os direitos reservados. As publicações da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) estão disponíveis em seu website em ([www.paho.org](http://www.paho.org)). As solicitações de autorização para reproduzir ou traduzir, integralmente ou em parte, alguma de suas publicações, deverão se dirigir ao Programa de Publicações através de seu website ([www.paho.org/permissions](http://www.paho.org/permissions)).

**Citação sugerida.** Organização Pan-Americana da Saúde. ***Relatório do Seminário OPAS/OMS Brasil para fortalecer a implantação de medidas voltadas à mobilidade sustentável em cidades brasileiras. (Brasília, 16 de Agosto de 2018).*** Brasília : OPAS; 2019

**Dados da catalogação na fonte (CIP).** Os dados da CIP estão disponíveis em <http://iris.paho.org>

As publicações da Organização Pan-Americana da Saúde contam com a proteção de direitos autorais segundo os dispositivos do Protocolo 2 da Convenção Universal de Direitos Autorais.

As designações empregadas e a apresentação do material na presente publicação não implicam a expressão de uma opinião por parte da Organização Pan-Americana da Saúde no que se refere à situação de um país, território, cidade ou área ou de suas autoridades ou no que se refere à delimitação de seus limites ou fronteiras.

A menção de companhias específicas ou dos produtos de determinados fabricantes não significa que sejam apoiados ou recomendados pela Organização Pan-Americana da Saúde em detrimento de outros de natureza semelhante que não tenham sido mencionados. Salvo erros e omissões, o nome dos produtos patenteados é distinguido pela inicial maiúscula.

Todas as precauções razoáveis foram tomadas pela Organização Pan-Americana da Saúde para confirmar as informações contidas na presente publicação. No entanto, o material publicado é distribuído sem garantias de qualquer tipo, sejam elas explícitas ou implícitas. A responsabilidade pela interpretação e uso do material cabe ao leitor. Em nenhuma hipótese a Organização Pan-Americana da Saúde deverá ser responsabilizada por danos resultantes do uso do referido material.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE  
ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE

# **Relatório do Seminário OPAS/OMS Brasil para fortalecer a implantação de medidas voltadas à mobilidade sustentável em cidades brasileiras**

**Brasília, 16 de agosto de 2018**

Unidade Técnica de Determinantes da Saúde, Doenças  
Crônicas Não Transmissíveis e Saúde Mental  
Representação OPAS/OMS no Brasil

Brasília – DF  
2019



# Sumário

<b>01</b>	<b>Resumo executivo</b>	<b>6</b>
<b>02</b>	<b>O Seminário: contexto e estrutura</b>	<b>8</b>
<b>03</b>	<b>Painel 1: Programa Vida no Trânsito e a Mobilidade Urbana Sustentável no Governo Federal</b>	<b>12</b>
<b>04</b>	<b>Painel 2 Experiência nos Municípios transformando o desenho urbano</b>	<b>20</b>
<b>05</b>	<b>Painel 3: Transporte Público e o ODS 11.2 em prática</b>	<b>28</b>
<b>06</b>	<b>Painel 4: Entornos seguros e saudáveis: experiências, estratégias e recomendações</b>	<b>38</b>
<b>07</b>	<b>Painel 5: Comunicando as Intervenções</b>	<b>52</b>
<b>08</b>	<b>Considerações finais</b>	<b>60</b>
<b>09</b>	<b>Anexos</b>	<b>66</b>
	▪ Anexo 1: Programação do Evento	67
	▪ Anexo 2: Lista de participantes	68
	▪ Anexo 3: Fotos do evento	69



Foto: Alf Ribeiro/Shutterstock.com

---

# Resumo executivo

Ao abordarem os fatores de risco, as intervenções tradicionais em segurança viária enfatizam aspectos comportamentais dos usuários das vias, prescrevendo medidas centradas em ações educativas e fiscalização. Contudo, a Organização Pan-americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS) no Brasil, alinhada às suas contrapartes no Ministério da Saúde e à sociedade civil, tem enfatizado que os ambiente de circulação influenciam as condutas no trânsito. A proposição de intervenções voltadas ao desenho urbano, entretanto, requer que a pauta dos entornos seguros e saudáveis seja internalizada e adotada na agenda das cidades. Nesse sentido, a OPAS/OMS BRA propôs um encontro estratégico, reunindo representantes de instituições e atores envolvidos no tema

*O Seminário para fortalecer a implantação de medidas voltadas à mobilidade sustentável em cidades brasileiras* foi realizado na sede OPAS/OMS em Brasília-DF, em 16 de agosto de 2018. O objetivo foi subsidiar os coordenadores e apoiadores do Programa Vida no Trânsito, coordenado pelo Ministério da Saúde, com apoio da OPAS/OMS no Brasil, com informações que facilitem a adoção, nas cidades, de medidas voltadas à mobilidade sustentável. O evento consistiu em apresentações, debates e recomendações. No encontro, os participantes trouxeram experiências e evidências sobre o impacto de políticas e medidas voltadas à segurança, em especial aos entornos seguros e saudáveis, potenciais resistências à implantação de medidas e formas de vencê-las.

O primeiro painel trouxe o panorama da morbimortalidade no trânsito, os desafios do Programa Vida no Trânsito e formas potenciais de apoios às iniciativas almejadas neste seminário. O segundo painel demonstrou logros, lições aprendidas e recomendações a partir da experiência de uma grande capital brasileira (Fortaleza) e um município de porte médio do interior do Estado de São Paulo (Sorocaba). O terceiro painel reforçou o papel do Transporte Público nas iniciativas de segurança viária. Em um quarto painel foi trazido um conjunto de desafios à implantação de entornos seguros e saudáveis, experiências, estratégias e recomendações. O quinto e último painel indicou caminhos para comunicar eficientemente as iniciativas propostas nos painéis anteriores.



Foto: Larissa Domingues. OPAS/OMS Brasil

---

# O Seminário: contexto e estrutura



## Antecedentes

Desde meados do século passado, as lesões e as mortes no trânsito têm relação com o setor saúde. Mas, somente a partir dos anos 2000, a OPAS/OMS envolveu-se mais intensamente com a temática, em resposta ao mandato conferido pelas Nações Unidas.

No Brasil, não obstante incursões peggrossas, o tema “segurança viária” passou a ser tratado pelo setor saúde mais intensamente em 2010, com o Projeto Vida no Trânsito (PVT), coordenado pelo Ministério da Saúde (MS), com o apoio técnico da OPAS/OMS, e de um consórcio de parceiros internacionais.

O PVT foi idealizado como nome brasileiro do projeto global “RS-10”, financiado em parte pela Bloomberg Philanthropies, com intermediação da OPAS/OMS Brasil, e em parte pelo MS.

Entre 2010-2014, o Projeto foi apoiado por um consórcio de parceiros internacionais (Bloomberg; Global Road Safety Partnership – GRSP; World Resources Institute – Embarq/WRI e a Johns Hopkins University), com o objetivo de subsidiar gestores nacionais e locais no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e de mortes no trânsito. A iniciativa foi implementada em cinco capitais brasileiras, por meio da qualificação, planejamento, monitoramento e avaliação.

Na etapa inicial, o PVT direcionou as ações nos fatores de risco “beber e dirigir” e “velocidade excessiva”, além de qualificar as informações difusas sobre a morbimortalidade no trânsito, organizando-as em planos e ações.

O PVT firmou-se como marco inovador, consolidando o protagonismo do setor saúde em uma área tradicionalmente restrita à segurança pública, à administração ou às engenharias. Os resultados, medidos e verificados, mobilizaram o governo brasileiro a expandir a iniciativa às demais capitais transformando-o, em 2015, no *Programa Vida no Trânsito*.

Posteriormente, outras cidades e estados foram incluídos. Essa nova fase do PVT foi consolidada com uma linha de financiamento do Ministério da Saúde aos estados e municípios com a manutenção metodologia original e ação intersetoriais efetivas.

## Desafios à expansão do PVT

Para atender à expansão da iniciativa, a Coordenação Geral de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde da Secretaria de Vigilância em Saúde do MS da Saúde (CGDANT/SVS/MS) recorreu ao aperfeiçoamento de mecanismos remotos de formação, atenção e monitoramento das ações nas cidades, além da contratação de uma equipe de apoiadores. Apesar dos avanços, destacam-se outros desafios:

1. A adaptação da iniciativa às cidades de pequeno e de médio porte, que não dispõem da estrutura institucional como os maiores centros, e aos estados, uma vez que o Programa foi criado a partir de uma lógica municipal.
2. O envolvimento da sociedade civil organizada de maneira mais efetiva, pois a intersetorialidade lograda no PVT foi mais no âmbito intragovernamental.
3. O avanço desde a qualificação dos dados para as políticas e as ações de prevenção, com proposições que visem, além da prevenção das lesões e mortes no trânsito, a promoção da saúde da população.

## Proposta da OPAS/ OMS BRA ao PVT

A OPAS/OMS BRA propôs dedicar-se especialmente a promover discussões que evoluam a visão de “prevenção de acidentes” para a de “mobilidade segura, saudável e sustentável”.

Ao abordarem os fatores de risco, as intervenções tradicionais em segurança viária enfatizam aspectos comportamentais dos usuários das vias, entendendo os equívocos do “fator humano” (e.g. negligência, imprudência, imperícia) como causas fundamentais dos acidentes. Em decorrência, prescrevem-se medidas centradas em ações educativas ou punitivas.

A abordagem que a OPAS/OMS BRA propõe não ignora os comportamentos como fatores decisivos, mas prima por agir na ambiência que influencia as condutas – em particular na natureza do ambiente de circulação. Nesses casos, mais que prescrever comportamentos seguros, cumpre intervir efetivamente nos entornos que, por exemplo, favorecem a alta velocidade dos veículos, aumentam o risco para os pedestres ou desestimulam o uso do transporte público coletivo.

A ênfase nessa perspectiva é dada em função de proporcionarem redes de deslocamentos de pedestres convidativas; formas alternativas de locomover-se após o consumo de álcool; calçadas/ciclovias seguras e a integração com o transporte público. Além de seus benefícios diretos, essa abordagem:

- Agrega e marca a atuação diferenciadas da área de saúde.
- Reforça a visão promotora da saúde, enfatizando os determinantes sociais.
- Enfatiza a equidade, cerne dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e do Plano Bienal da OPAS 2014-2019.
- Promove o transporte ativo e avança em direção à ação voltada às Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DCNT).
- Propõe alternativas, além de fazer críticas.

Essa abordagem implica em proporcionar aos municípios informação e meios efetivos para executarem ações voltadas a uma ambiência segura e saudável. Ou seja, mais que aporte técnico e apresentação de medidas recomendadas (moderação de tráfego, rede de calçadas/vias cicláveis, entre outros), cumpre identificar resistências e desafios, apontar caminhos, recursos, e auxiliar a construção de estratégias de implementação.

## Fundamentação do Seminário

As ações protagonizadas pela saúde em nível federal são fundamentais. Mas, não prescindem de atividades intersetoriais realizadas com outros ministérios em especial, com setores que lidam com setores de mobilidade e transportes. O diálogo intragovernamental pode auxiliar na identificação de parâmetros e de informações sobre fontes de recursos.

No conjunto de instituições não estatais voltadas à mobilidade sustentável, como ONGs, institutos, associações, academia, além de atores de reconhecida dedicação ao tema, é possível identificar meios para que a pauta dos entornos seguros e saudáveis possa ser adotada na agenda das cidades. Entendeu-se, portanto, que a dedicação e experiência dessas instituições e atores junto às gestões municipais, bem como a dos próprios gestores, poderá, a partir da prática e lições aprendidas, inspirar outras iniciativas.

Neste contexto, a OPAS/OMS BRA propôs realizar um seminário onde representantes de diferentes setores de governo, de instituições não-governamentais e da academia trouxessem elementos e reflexões para a identificação dos desafios à operacionalização do avanço do PVT, com destaque às ações voltadas à ambiência física (entornos/infraestrutura) em favor da segurança viária e mobilidade e sustentável.

## Conceito e desenho do seminário

A proposição de intervenções voltadas ao desenho urbano requer que a pauta dos entornos seguros e saudáveis das infraestruturas de mobilidade urbana e circulação seja internalizada e adotada na agenda das cidades. Dessa forma, o encontro foi idealizado para subsidiar os coordenadores e apoiadores do PVT com informações que facilitem a adoção, nas cidades, de medidas voltadas à mobilidade urbana considerando a construção de cidades sustentáveis.

Essa agenda é composta pela implementação de medidas consonantes com a Política Nacional de Mobilidade Urbana<sup>1</sup> que preconiza a priorização de modos ativos e do transporte público coletivo, além de estimular o uso de instrumentos de gestão para a migração das viagens de automóvel e de motos para o transporte público e ativo, em distâncias compatíveis com esses modos.

Dado que os deslocamentos nas cidades requerem a integração de diversos modos de transporte, a segurança no sistema de mobilidade urbana requer atenção ao ambiente construído, onde se dão essas conexões, garantindo que ao longo dos deslocamentos seja empregado o conhecimento disponível para torná-lo o mais seguro possível. Assim, deve se considerar tanto o planejamento, a implementação e a operação das diversas infraestruturas e veículos utilizados na mobilidade urbana.

O seminário foi estruturado com painéis com apresentações e debates abordando os temas acima discutidos.

O primeiro painel foi idealizado para que os coordenadores do PVT apresentassem os desafios atuais.

Na sequência, um painel focado nos logros, nas lições aprendidas e nas recomendações para a implementação de medidas segundo os representantes dos municípios presentes.

O terceiro painel versou sobre o transporte público, sob uma perspectiva que a segurança no trânsito não pode mais ser vista dissociada das macro políticas de mobilidade urbana.

O quarto painel tratou sobre o conjunto de desafios para a implantação de entornos seguros e saudáveis, experiências, estratégias e recomendações.

Por fim, o quinto painel apresentou reflexões e caminhos para a comunicação eficiente.

Este documento traz a síntese das apresentações e dos debates realizados pelos participantes do evento. Na Figura 1 o programa do evento.

---

<sup>1</sup> Lei Federal nº 12.587/12.



---

# **Painel 1: Programa Vida no Trânsito e a Mobilidade Urbana Sustentável no Governo Federal**

## Vida no Trânsito: Progresso do Programa e os novos desafios

O objetivo deste painel foi promover a reflexão sobre a articulação necessária entre as ações desenvolvidas pelo MS, responsável pelo PVT e pelo Ministério das Cidades<sup>2</sup>, responsável pela elaboração das Diretrizes Nacionais da Política de Mobilidade Urbana<sup>3</sup>. Este painel foi mediado por Katia de Pinho Campos<sup>4</sup>, da OPAS/OMS no Brasil.

O Ministério da Saúde, em apresentação feita por Cheila Marina de Lima<sup>5</sup>, re-gistrou o considerável aumento da frota de veículos ocorrido no Brasil nos últimos anos. No período de 2000 a 2016 houve um aumento de 216% na frota de automóveis e 527% na de motocicletas, que passou a corresponder a 27% da frota de veículos no país<sup>6</sup>. Neste período, as mortes no trânsito passaram a ser a segunda causa entre as externas, com maior ocorrência entre os jovens e adultos entre 15 e 39 anos.

Para o MS, o PVT possui relevância por se tratar de um Programa já implantado, validado e com resultados, que poderá ser articulado ao Plano Nacional de Redução de Lesões e Mortes no Trânsito<sup>7</sup>. O PVT também é a principal resposta à demanda da Década de Segurança no Trânsito (2011-2020) da ONU, que visa a redução de 50% dos óbitos até 2020, e contribui para a implementação dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), principalmente o ODS 3.6 e da Carta de Brasília, aprovada na Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, realizada em Brasília no ano de 2015.

O desenvolvimento do PVT está baseado em uma metodologia com quatro pilares: (i) articulação intersetorial de atores, (ii) qualificação e integração de dados, (iii) ações integradas de segurança no trânsito e (iv) monitoramento e avaliação.

No período de seu desenvolvimento nas cinco cidades que integraram sua fase piloto<sup>8</sup> houve uma importante redução na taxa de mortalidade de acidentes de transporte terrestres (ATT), quando comparados aos períodos de cinco anos antes e depois da implementação do PVT (Figura 1).

O MS destacou os seguintes avanços e oportunidades associadas ao PVT:

1. A qualificação da informação:
  - O avanço está concentrado na integração de diferentes bancos de dados, sendo assim possível identificar as fragilidades de cada fonte de informação estimulando sua melhoria e qualificação. Melhora ainda a qualidade do SIM,

2 As atribuições cidades n os temas abordados passaram, em 2019, a ser assumidas pelo Ministério da Infraestrutura.

3 Além da Mobilidade Urbana, o Ministério das Cidades é responsável pela atuação do Governo Federal na política nacional de Habitação e Saneamento Ambiental.

4 Coordenadora Unidade Técnica de Determinantes da Saúde, Doenças Crônicas Não Transmissíveis e Saúde Mental.

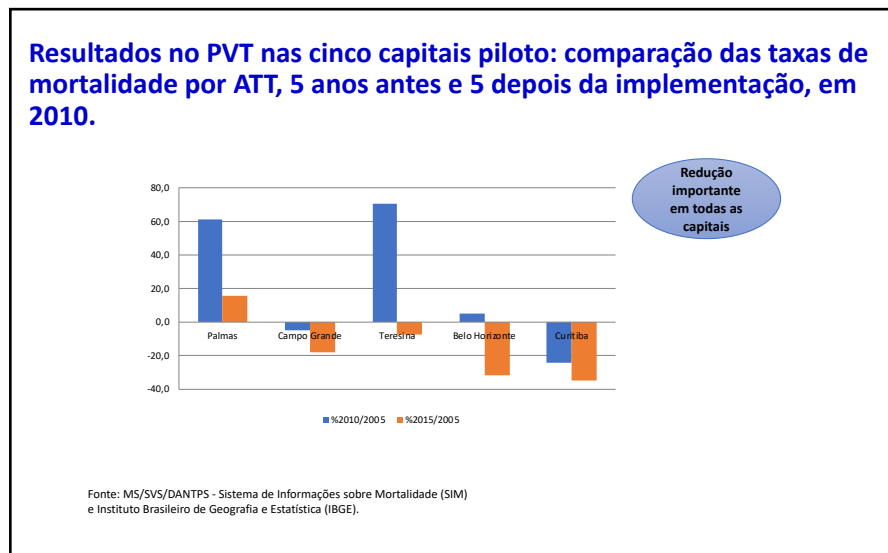
5 Coordenação de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde.

6 Maiores dados sobre a evolução da frota veicular no Brasil podem ser obtidos nas duas edições do Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários – Ministério do meio Ambiente

7 Lei nº 13.614 de 11/01/2018.

8 Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba, Palmas e Teresina.

Figura 1 – Resultados do PVT em capitais piloto



Fonte: Apresentação Cheila Marina, Ministério da Saúde.

SIH e de outros, inclusive pela redução das vítimas de acidentes que não há especificação.

- Possibilita uma informação única para município, o que qualifica as intervenções pela consistência da informação.
- Identifica os fatores de risco para intervenções e identifica as prioridades para cada ação e programa.

## 2. Governança

- Um método único de trabalho que recomenda como implantar e implementar o Programa. Desde a formação de comitês e comissões, passando para integração, qualificação e análise dos dados e informações, pela elaboração do plano de ação integrado e o monitoramento e avaliação.
- A publicação de material específico (Guia Vida no Trânsito)<sup>9</sup> e a realização de cursos de qualificação financiados pelo MS e executado pela UFG, e com tutoria das apoiadoras e apoiadores – EAD Vida no Trânsito.
- Existência de Plataforma de Monitoramento do PVT e Instrumento de Gestão e pactuação tripartite (Portaria MS 183/2014).
- Intersetorialidade, com a formação de comitês e comissões institucionalizadas, com possibilidade de participação para além do governo. O PVT possibilita a inclusão do tema segurança no trânsito como agenda importante para as decisões de planejamento consideradas seguras para a população, como por exemplo pensar calçadas, travessias seguras para pedestres.
- Planejamento integrado e Plano de ação único para a cidade a partir das informações qualificadas.
- Ações de monitoramento periódico tanto por parte da gestão quanto da realização de visitas técnicas de apoiadores, pactuação de indicadores de monitoramento do Programa e sua expansão para outros municípios.

9 Disponível em <http://portalarquivos.saude.gov.br/images/pdf/2017/outubro/13/guia-vida-transito.pdf>

O MS também apresentou os desafios para o aprimoramento do Programa, relacionado à qualificação da informação e governança. No que diz respeito à informação, destacam-se o acesso aos bancos de dados (sigilo, propriedade e outros), a necessidade de profissionais qualificados para atuarem nas análises, a uniformização de conceitos e a necessidade da informação em tempo oportuno.

Sobre a governança, os temas em destaque foram: (i) a fragilidade da inter-setorialidade e a não continuidade nas articulações entre os atores; (ii) as mudanças de atores governamentais que não colocam a pauta da redução de vítimas como prioritária, (iii) a não adoção do Programa por uma nova gestão, (iv) a fragilidade no planejamento integrado, (v) o Programa centrado nas pessoas, e não na instituição, (vi) a priorização apenas em datas alusivas ao trânsito, (vii) a fragilidade nas ações de comunicação com a sociedade e; (viii) o pouco envolvimento da sociedade civil.

No debate com os participantes foi apontada a necessidade de aprimorar a relação com o ODS 11.2, considerando os seus desafios para sua implementação, acompanhamento e avaliação de medidas.

## Contribuições do Ministério das Cidades na mobilidade urbana sustentável

O representante do Ministério das Cidades, Aguiar Gonzaga Vieira da Costa, Analista de Infraestrutura da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana – SeMob, focou sua contribuição na mobilidade sustentável. Apresentou as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)<sup>10</sup> e sua relação com o desenvolvimento urbano, a integração dos modos de transporte e a acessibilidade, envolvendo a mobilidade das pessoas e da carga urbana.

A PNMU estabelece uma hierarquia as necessidades dos pedestres, ciclistas, usuários do transporte público coletivo, o transporte de carga e, por fim, os usuários de automóveis particulares.

Foram apresentadas também as diferentes responsabilidades das três esferas de governo sobre a mobilidade urbana, conforme Figura 2.

Os temas apresentados pelo Ministério das Cidades relativos à PNMU foram:

- **Direito dos usuários do transporte público coletivo:** receber o serviço adequado; participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local; ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU).
- **Gestão democrática:** a participação da sociedade civil deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos: órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da Sociedade Civil e dos operadores do serviço; ouvidorias nas instituições responsáveis pela

<sup>10</sup> Lei Federal nº 12.587/12.

Figura 2 – Atribuições das esferas de governo

ATRIBUIÇÕES DOS ENTES FEDERADOS		
UNIÃO	ESTADOS	MUNICÍPIOS
<p>Assistência técnica e financeira aos Estados, DF e municípios;</p> <p>Capacitação e desenvolvimento das instituições nos Estados, DF e municípios;</p> <p>Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;</p> <p>Fomentar projetos de grande e média capacidade, nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas.</p> <p>Apoiar ações coordenadas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas.</p>	<p>Prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano;</p> <p>Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da PNMU;</p> <p>Garantir a integração dos serviços nas áreas que ultrapassam os limites de um Município.</p>	<p>Planejar, executar e avaliar a Política de Mobilidade Urbana;</p> <p>Promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;</p> <p>Capacitar pessoas e desenvolver instituições;</p> <p>Prestar os serviços essenciais de transporte público coletivo urbano.</p>

Fonte: Apresentação de Aguiar Costa, Ministério das Cidades.

gestão do SNMU ou nos órgãos com atribuições análogas; audiências e consultas públicas; procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

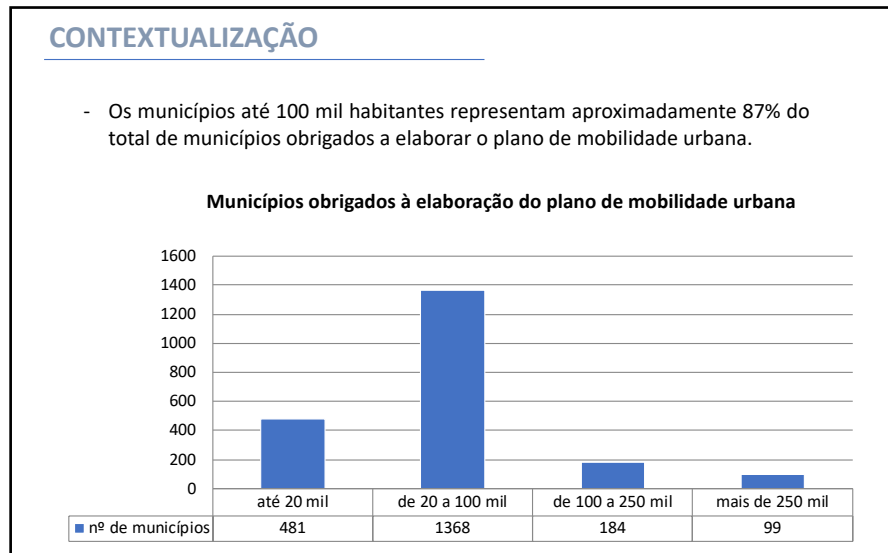
- **Política tarifária do transporte público coletivo:** a PNMU estabeleceu a diferenciação entre a tarifa pública, que é valor da passagem paga pelo usuário e a tarifa de remuneração, que é o valor pago ao operador para a prestação do serviço de transporte público coletivo. Os municípios devem divulgar os impactos dos benefícios tarifários concedidos (redução e gratuidades) no valor das tarifas. No caso de existência de superávit tarifário, ele deverá ser revertido para o próprio SNMU.
- **Instrumentos de gestão da mobilidade urbana.** A PNMU, em seu artigo 23, estabeleceu um conjunto de instrumentos que podem ser utilizados pelos municípios, como a restrição e o controle de acesso de veículos motorizados; a estipulação de padrões, o monitoramento e o controle de emissão de poluentes; espaços exclusivos para TPC e Não Motorizados; tributos sobre o uso da infraestrutura urbana; política de estacionamento e controle sobre o transporte de cargas.
- **Plano de Mobilidade Urbana.** A PNMU estabeleceu em seu artigo 24 a obrigatoriedade de elaboração de Plano de Municipal de Mobilidade Urbana<sup>11</sup>.

11 Artigo 24. § 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.



**Figura 3 – Municípios obrigados a elaborar o plano de mobilidade urbana**



Fonte: Apresentação de Aguiar Costa, Ministério das Cidades.

O Ministério das Cidades possui um programa de apoio à elaboração dos planos de mobilidade urbana, que visa prestar assistência técnica e financeira aos municípios. Foi desenvolvida uma metodologia simplificada para cidades com até 100 mil habitantes<sup>12</sup>. Além disto, por meio do Programa Avançar Cidades – Mobilidade, há possibilidade de financiamento para a elaboração de planos pelos municípios. A medida é justificada por este grupo ser formado por 1368 cidades, que representam 87,00% das que devem elaborar seus planos, conforme apresentado na Figura 3.

O Ministério das Cidades tem atuado na assistência técnica orientando os municípios:

1. na elaboração de diagnóstico da mobilidade urbana,
2. no estabelecimento de objetivos, de metas e de ações estratégicas
3. na avaliação, revisão e atualização periódica.

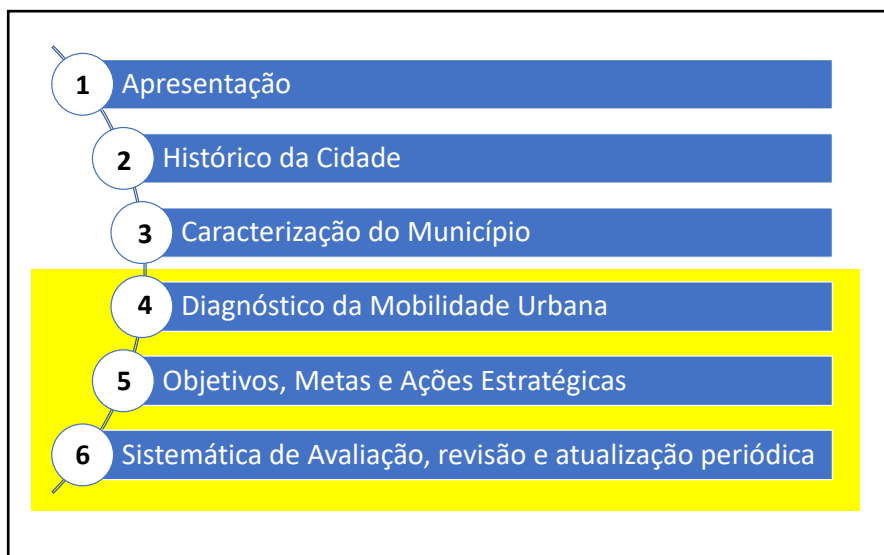
As etapas de elaboração de um plano são (Figura 4):

§ 3o O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4o Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [O prazo para a elaboração dos planos foi estendido para 2019]

12 BRASIL. Programa de apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana manual de apoio a municípios até 100 mil habitantes. Ministério das Cidades. Brasília. 2017 disponível em [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br)

**Figura 4** – Estrutura do plano de mobilidade urbana



Fonte: Apresentação de Aguiar Costa, Ministério das Cidades.

### O conteúdo do Plano

O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes da PNMU. Temas que devem ser tratados são: serviços de transporte público coletivo; circulação viária; infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; integração dos modos de transporte público e destes com os privados e o transporte ativo; operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; polos geradores de viagens; áreas de estacionamentos públicos e privados; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana. Faz-se necessária a realização de avaliação sistemática, incluindo a revisão e a atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a dez anos.

### O programa “Avançar Cidades”

O Ministério das Cidades lançou em 2017 o programa “Avançar Cidades – Mobilidade Urbana” com os objetivos de melhorar a circulação das pessoas nas cidades e qualificar o transporte público coletivo por ônibus.

O “Avançar Cidades” tem uma linha de financiamento contínua. Os municípios podem acessar recursos (empréstimos reembolsáveis) a qualquer momento. O Programa está organizado em dois grupos. O primeiro é formado por municípios com até 250 mil habitantes e o segundo por municípios com mais de 250 mil habitantes.

As ações que podem ser realizadas nas cidades do primeiro grupo são: pavimentação; sinalização viária e medidas de moderação de tráfego; abrigos, terminais ou estações; calçadas, vias exclusivas para pedestres; ciclovias, ciclofaixas e paraciclos; acessibilidade: pontilhões e passarelas e Planos de Mobilidade.

Para o grupo dois são possíveis: vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e corredores; abrigos; terminais ou estações; calçadas, vias exclusivas para pedestres; ciclovias, ciclofaixas e paraciclos; gerenciamento de obras; CCO, ITS e bilhetagem eletrônica; EVTEA, projetos básicos e executivos e os Planos de Mobilidade.

## Debate do Painel 1

O debate do painel 1 permitiu as seguintes observações:

- As quedas em calçadas são importantes causa de vítimas com sequelas e alto custo para a saúde. Faz-se necessário o registro de tais dados. Observa-se um número crescente das quedas nas calçadas como causa de acidentes. Algumas cidades têm trabalhado este tema no Programa e observa-se a inclusão do tema nos planos de mobilidade urbana.
- O PVT tem caráter pedagógico, é intersetorial e trabalha pontos críticos.
- A associação dos elementos álcool, direção e redução de velocidades também são alvo do programa.
- Em algumas cidades, em momentos de período eleitoral, estes temas entram no debate com questionamentos sobre as medidas já implantadas e o risco de retrocesso. É necessário responsabilizar o gestor, pois o aumento da velocidade aumenta o risco e a severidade dos acidentes.
- Há determinação social das mortes e dos feridos no trânsito. Esses efeitos não atingem a população da mesma forma.
- É possível ter uma ação coordenada do Ministério das Cidades e do Ministério da Saúde nas cidades que integram o PVT.
- A abordagem comum aponta a falha humana como principal fator dos acidentes, o que reduz a responsabilidade do Estado na prevenção. Iniciativas recentes, como o aumento das multas, reforçam esta visão sobre as falhas humanas.
- São necessárias alterações na legislação e na compreensão do Poder Judiciário sobre os infratores, para que não haja impunidade nos crimes de trânsito e favoreça a mudança de comportamento.
- Há número elevado de pessoas que adquirem deficiência permanente como resultado da violência no trânsito. Este problema normalmente é "invisibilidade". Cerca de 20,00% das internações decorrentes da violência do trânsito geram sequelas.
- A educação para o trânsito é um bom instrumento para as crianças. À população adulta cabe maior rigor na fiscalização, considerando que são devidamente habilitados.
- Há baixa efetivação de elaboração dos planos de mobilidade urbana: 9,00% das cidades. Informação sobre a baixa efetividade dos planos chama a atenção para a necessidade de esforços de gestão.
- A comunicação tem papel importante e deve estar aliada à fiscalização para favorecer a mudança de comportamento. É um desafio, pois muitas campanhas são dissociadas da realidade e não há avaliação de resultado.
- O empoderamento da sociedade civil é fundamental para o maior controle das ações do governo e da demanda para a redução da violência no trânsito.
- A PNMU traz instrumentos importantes para a organização do transporte público e implantação de medidas para o transporte ativo, apesar da predominância da narrativa sobre o transporte público. Há uma histórica falta de importância dada a estes temas por parte da maioria das cidades.
- Os programas atuais do Ministério das Cidades contemplam fundamentalmente o financiamento por meio de empréstimos e os repasses não reembolsáveis estão cada vez mais difíceis.



Foto: Victor Macedo

---

# **Painel 2 Experiência nos Municípios transformando o desenho urbano**

## Mobilidade Urbana: Desafios e Inovações em Fortaleza

O segundo painel, mediado pela Professora Michelle Andrade<sup>13</sup>, teve como objetivo apresentar as experiências de duas cidades que implementaram projetos que melhoraram a infraestrutura de mobilidade urbana voltados para a promoção da segurança, a melhoria do transporte público coletivo e dos meios não motorizados de transporte (a pé e por bicicleta).

Fortaleza, como apresentou o Secretário de Conservação e Serviços Públicos da capital cearense, Luiz Alberto Saboia, realizou um esforço entre 2014 e 2018 para implantar projetos que transformassem a mobilidade urbana da cidade.

Mesmo em um cenário de crise, a gestão municipal conseguiu criatividade ao desenvolver ações de baixo custo com grande impacto e potencial de "*replicabilidade*". Esta experiência obteve reconhecimento internacional.

Dentre as principais ações desenvolvidas no período, destacam-se:

- 100 km de faixas exclusivas de ônibus;
- 165 km de infraestrutura cicloviária, totalizando 232 de vias; quatro áreas de trânsito calmo; quatro sistemas de bicicletas públicas com grande utilização por parte dos moradores;
- 43 prolongamentos de calçadas;
- 44 faixas elevadas de pedestres;
- coordenação de fontes de dados de acidentes e vítimas reunindo esforços dos setores de polícia, saúde pública e tráfego;
- 12 milhões de pessoas atingidas por campanhas de uso de capacete e respeito à Lei Seca;
- formalização do Observatório e do Comitê de segurança viária e realização de 12 entrevistas coletivas de imprensa sobre mobilidade urbana com a presença do prefeito.

O resultado do esforço se expressou em 260 vidas salvas entre 2014 e 2018, decorrente da redução de vítimas no trânsito da cidade.

O sucesso da implementação das medidas em Fortaleza foi atribuído a três principais fatores:

1. forte suporte político para as iniciativas;
2. ações orientadas por demanda da sociedade e;
3. corpo técnico qualificado.

As atividades foram iniciadas em 2014, com a elaboração do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT) com quatro diretrizes alinhadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana:

1. promoção da equidade no uso das vias;
2. priorização do transporte coletivo;
3. priorização dos transportes ativos sobre os motorizados e;
4. promoção da segurança no trânsito.

13 Programa de Pós-Graduação em Transporte da Universidade de Brasília



Dado os resultados do PAITT, ele se transformou em um departamento da administração municipal.

As ações foram definidas a partir de três principais premissas:

- abordagem por meio de projetos pilotos e intervenções temporárias,
- ações de curto prazo e baixo custo, sem a necessidade de obras de infraestrutura,
- adoção de soluções exitosas adaptadas ao contexto local.

Foram realizados projetos pilotos com o objetivo de testar conceitos e quebrar os paradigmas anteriormente estabelecidos.

Um dos paradigmas vigentes era o de planejamento para o atendimento prioritário das necessidades de circulação de veículos particulares. Com o piloto, estabeleceu-se a prioridade de atendimento para os pedestres, para o transporte público e ciclistas, prestação de serviço e negócios e por fim, o transporte individual.

Um exemplo de projeto piloto foi o Binário Santos Dumont e Dom Luiz (Figura 5). Neste caso houve a reconquista de 36% do espaço viário para modos de transporte sustentável, com a implementação de faixa exclusiva de ônibus e ciclovia. O sucesso da intervenção encorajou a expansão da rede cicloviária e das faixas exclusivas de ônibus para outras partes da cidade. A intervenção também ampliou e consolidou a cultura da bicicleta da cidade e impulsionou o sistema de bicicletas compartilhadas.

**Figura 5** – Binários Binário Santos Dumont e Dom Luiz, em Fortaleza



Fonte: Apresentação de Luiz Saboia, Prefeitura de Fortaleza.

Apesar de todos os avanços alcançados, destacam-se alguns desafios como a opinião pública, a diminuição de estacionamento, a revisão das diretrizes dos projetos de sinalização (redução da largura das faixas de tráfego) e o financiamento dos projetos.

No que diz respeito ao financiamento de projetos, foi aprovada uma lei municipal destinando os recursos arrecadados na “zona azul” (estacionamento rotativo) exclusivamente para ações voltadas para expansão do *Programa Bicicleta* e implantação de ciclovias e ciclofaixas. Uma inovação proposta foi o sistema de bicicletas compartilhadas para as crianças.

Para o desafio das redes de Faixas Exclusivas de Ônibus foram adotadas três premissas: (i) implantação em vias com no mínimo três faixas de tráfego, (ii) vias com elevado volume de ônibus (veículos/hora) e (iii) vias com congestionamento elevado. Nesta temática há que se trabalhar com a opinião pública e o desrespeito às faixas. Recentemente a implantação de faixas exclusivas foi ampliada para as vias de das faixas de tráfego.

Para as melhorias para a travessia de pedestres foi realizado um projeto piloto de faixas elevadas, ou “lombofaixas” (Figura 6), em quatro pontos do bairro Messejana, que foram expandidas para 44 locais espalhados pela cidade. Desenho urbano e das intervenções nas faixas mostram a importância dada aos pedestres. Houve aumento do respeito dos condutores às faixas de pedestres, pois quando não eram pintadas/sinalizadas, apenas 4% davam prioridade ao pedestre, nível que foi para atuais 65%.

As lições aprendidas pela equipe que coordena o projeto em Fortaleza foram resumidas nos seguintes pontos:

1. o mapeamento de atores e seus interesses é fundamental para diminuir conflitos durante e após a implantação de um projeto;
2. a mensuração do impacto das ações favorece o convencimento dos gestores e da opinião pública;
3. a mídia espontânea regular é fundamental para deixar a mobilidade urbana na agenda da cidade e para mudar comportamentos.

Neste último caso foram realizadas entrevistas coletivas, visitas às redações e um *workshop* de sensibilização de jornalistas, além de eventos de impacto em datas chave.

**Figura 6** – Lombofaixa em Fortaleza



Fonte: Apresentação de Luiz Saboia, Prefeitura de Fortaleza.

As ações implementadas resultaram na redução do número de mortes no trânsito, registrando em a terceira queda anual consecutiva desde 2014, quando a cidade teve 377 mortes, contra 316 em 2016, 281 em 2016 e 256 em 2017 (9,7/100 mil hab.).

O caso de Fortaleza mostra que é possível implementar, de forma gradual e sistemática, políticas públicas de forte impacto na construção de um novo modelo de mobilidade urbana.

### Mobilidade Urbana: Desafios e Inovações em Sorocaba

A cidade de Sorocaba possui 660 mil habitantes, é a 4ª cidade mais populosa do interior do Estado de SP e apresenta uma densidade populacional de cerca de 1.465 hab./km².

Diariamente, informou José Carlos de Almeida, da Secretaria de Planejamento e Projetos do município, são realizadas 1.031.716 viagens no seu sistema de mobilidade urbana. A divisão modal é de 32% para os não motorizados; 26% para o transporte coletivo e 42% individual motorizado.

Almeida apresentou a experiência de desenvolvimento de um sistema cicloviário, implementado desde 2005, quando a nova administração da cidade elaborou seu planejamento estratégico, definindo uma abordagem de Cidade Saudável e Educadora.



Foram quatro os desafios iniciais, envolvendo a obtenção de consenso técnico entre os integrantes da própria administração municipal, sobre a forma de desenvolvimento da proposta, a criação de uma rede estrutural de ciclovias interligando diversas regiões da cidade, o incentivo ao uso da bicicleta (atividade física/mobilidade urbana) e causar uma mudança comportamental para a mobilidade urbana.

No início foi formada uma equipe multiprofissional e fizeram a capacitação técnica da equipe para o desenvolvimento de intervenções, baseadas nas técnicas de intervenções e experiências nacionais e internacionais.

A política cicloviária foi dividida em três fases: (1) implantação de infraestrutura, (2) realização de um programa permanente de incentivo e (3) promoção de integração modal. Adotou-se a premissa de que vias com velocidade a partir de 50km teriam que ter ciclovias segregadas e seriam implantadas ciclofaixas em vias com velocidade máxima de 40km/hora.

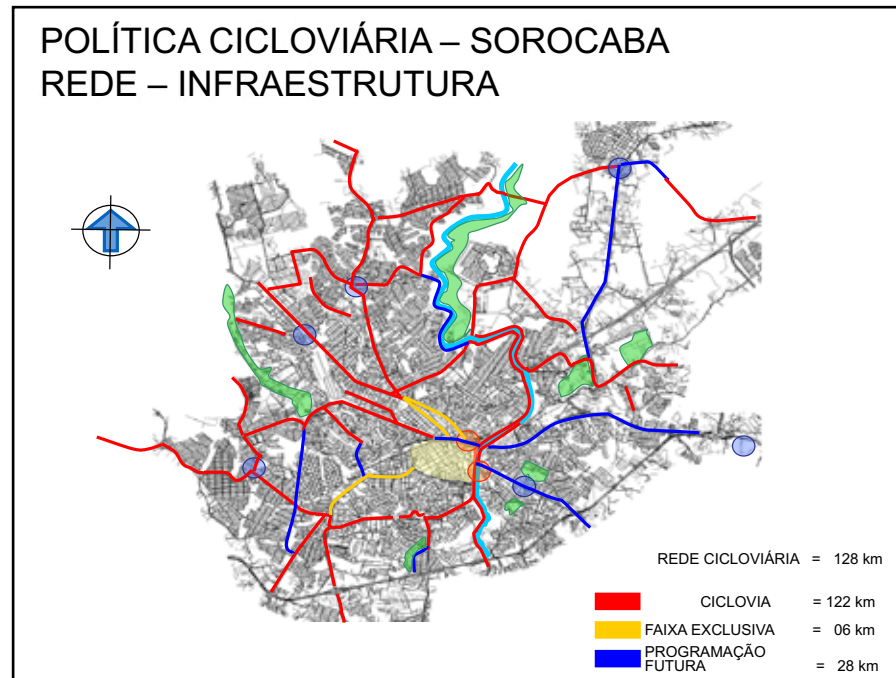
As maiores dificuldades apresentadas referem-se ao compartilhamento de áreas com pedestres. Todas as vias novas ou reformadas receberam ciclovias e, recentemente, tratamento de calçadas.

A partir de 2009 foram iniciadas ações para o incentivo do uso da bicicleta como atividade de lazer e passeios ciclísticos. Os percursos eram iniciados em quatro pontos da cidade e convergiam para um espaço de encontro específico. A prefeitura buscou apoio na iniciativa privada para doação de brindes, como uma forma de incentivo, e atualmente, esta ação têm 35 apoiadores.

As ações de educação e de comunicação envolveram a abordagem do ciclista, a capacitação, a distribuição de material, a realização de passeios noturnos em vias compartilhadas que evoluíram para 3.000 participantes. Criaram também o Pedala 24horas que envolve a participação de equipe de revezamento de ciclistas.

Atualmente a cidade conta com uma rede de 128km de vias para o uso da bicicleta, sendo 122 de ciclovia e seis de ciclo faixa, e uma expansão prevista de 28km, como pode ser observado na Figura 7. Os 128km da rede são iluminados, permitindo seu uso noturno. Foi implantado um corredor de ônibus compartilhado com uma ciclovia, com velocidade máxima de 40km/h. Foram realizadas capacitações com “vivência” para motoristas dos ônibus operarem neste corredor.

Figura 7 – Mapa da rede cicloviária de Sorocaba



Fonte: Apresentação de J. C. Almeida, Prefeitura de Sorocaba.

O sistema de bicicletas compartilhadas da cidade possui cerca de 40.000 cadastrados, 500.000 deslocamentos realizados desde sua implementação e uma média de 300 viagens/dia. Essas viagens possuem tempo médio de 35 minutos e deslocamentos num raio de 8 km, sendo que 34% integram com transporte coletivo. No início do programa de compartilhamento houve uma tentativa de implantação por meio de patrocínio, que não teve êxito. Atualmente o sistema é custeado pela prefeitura, é gratuito para o usuário e funciona das 6h às 22h.

Em 2016 foi aprovado o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade por meio da Lei nº 11.319/16, com propostas para tratar o transporte público coletivo, o transporte não motorizado, o transporte de cargas, a priorização do sistema viário para os modos coletivos e não motorizados, combinados com planos urbanísticos e gerenciamento da demanda de viagens. O objetivo é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na divisão modal da cidade, que é o maior desafio para a administração.

## Debate do Painel 2

Os debates realizados após as apresentações permitiram a elaboração de uma síntese de lições aprendidas pelas duas cidades:

- As ciclovias e ciclofaixas têm que ser implementadas em locais de grande movimento.
- O convencimento (*Advocacy*) interno é fundamental para implementar ações.
- Uma equipe técnica engajada e multidisciplinar é fundamental para o desenvolvimento de boas soluções. É necessária uma visão integrada do tema.
- O planejamento deve-se focado em pontos críticos das cidades.
- A implementação e os ganhos progressivos contribuem para a aceitação das medidas e sucesso dos programas. Quando possível, este pode ser um bom caminho para aumentar a velocidade de aceitação por parte da população.
- O apoio de organizações nacionais e internacionais é importante.
- A importância da mensuração dos resultados. As intervenções contaram com totem de votação para captar avaliação da população (Fortaleza).
- As medidas de comunicação são fundamentais, como por exemplo, as visitas à imprensa, entrevistas coletivas, workshops de sensibilização e eventos de impacto contribuem para o sucesso das ações.



Foto: AstroStar/Shutterstock.com

---

## **Painel 3: Transporte Público e o ODS 11.2 em prática**

O objetivo deste painel, mediado pelo Arquiteto Nazareno Affonso<sup>14</sup>, foi discutir a contribuição do transporte público coletivo para implementação dos ODS para a implementação da Agenda 2030 adotada pela Organização das Nações Unidas em 2015.

Em 2016 os ODS foram incorporados à estratégia de desenvolvimento sustentável das cidades pelo Programa das Nações Unidas voltado para o Desenvolvimento dos Assentamentos Humanos (UN-Habitat). Esta incorporação foi realizada na sua terceira Conferência Mundial realizada em Quito (Equador). Esta agenda passou a ser conhecida como a Nova Agenda Urbana.

Os ODS são compostos por 17 objetivos com 169 metas, que orientam as ações dos países, tanto na agenda internacional como na agenda doméstica. O Objetivo relacionado especificamente para as cidades é o “11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Este ODS foi dividido em sete objetivos temáticos, sendo que o 11.2 é sobre transporte:

*Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.*

A primeira apresentação, feita por Marcos Bicalho dos Santos<sup>15</sup> abordou a situação atual do transporte público coletivo no Brasil e sua contribuição transversal para a implementação dos ODS.

O Brasil possui uma divisão modal na qual predomina a participação dos deslocamentos a pé e aqueles realizados por meio do transporte público, conforme pode ser observado na Figura 8, que abarca as cidades com mais de 60 mil habitantes.

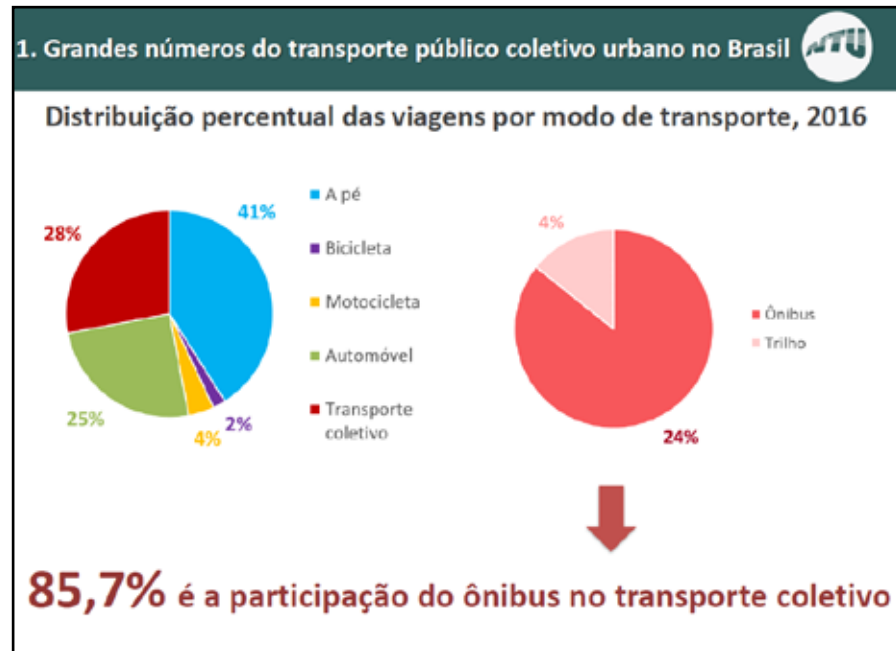
O transporte público operado por ônibus representa 20% dos deslocamentos diários observados neste conjunto de cidades, correspondendo a 85,7% de participação no transporte coletivo. São transportados diariamente 38.484.369 passageiros, por uma frota operacional de 93.600 ônibus. Atualmente 2901 municípios possuem sistemas de ônibus urbanos operados por 1800 empresas.

O setor tem passado por um cenário de retração de passageiros transportados nos últimos anos. No período de 2013 a 2017 houve uma redução de 25,9% no total de passageiros e o setor decresceu de 389,9 milhões de passageiros/mês para 303 milhões/mês.

14 Coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT).

15 Diretor Administrativo e Institucional Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

Figura 8 – Distribuição modal das viagens



Fonte: Apresentação de Marcos Bicalho, NTU.

Dentre as principais causas estão:

- i. **Operacional** – baixo nível de priorização do transporte público por ônibus; alto índice de motorização das cidades; intensificação dos congestionamentos; queda da velocidade operacional dos ônibus e baixo nível de conforto,
- ii. **Financiamento** – aumento das gratuidades (ausência de programas de financiamento dos benefícios tarifários); inexistência de uma política de financiamento para o transporte público; e qualidade do transporte público limitada pela tarifa,
- iii. **Socioeconômicos** – elevado índice de desemprego do país e impacto da tarifa na renda mensal dos brasileiros,
- iv. **Jurídicos** – falta de segurança jurídica dos contratos.

Citando o Relatório “Mobilizando o Transporte Sustentável pelo Desenvolvimento”, do Grupo Consultivo sobre Transporte Sustentável da Secretaria Geral da ONU, Bicalho destacou que *“Transporte não é finalidade em si, mas um meio que permite às pessoas o acesso a qualquer necessidade: emprego, mercados e bens, interação social, educação e uma série de serviços que contribuem para vidas saudáveis e plenas.”*

Uma das principais externalidades negativas dos sistemas de mobilidade urbana apontada pela NTU é o elevado número de mortos e de feridos. A organização da mobilidade urbana em torno de transporte público coletivo contribuiu efetivamente para o aumento da segurança e a redução de vítimas.

O ônibus é o modo mais seguro. Segundo dados do Ministério da Saúde para 2016, por apenas 0,48% das vítimas fatais no trânsito (1 em cada 200). O aumento de sua participação na divisão modal das cidades aumenta a segurança viária, reduz o número de vítimas, reduz o impacto nos sistemas e orçamentos de saúde e a perda de anos produtivos causados por sequelas e incapacitações.

O transporte público também contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa. O setor de Transporte é o maior emissor de gases estufa do Brasil no segmento Energia/Processos Industriais/Usos de produtos com 204 MtCO<sub>2</sub> em 2016, correspondendo a 39% do total<sup>16</sup>. Desse total 50% está associado ao transporte de cargas e 50% ao transporte de passageiros. Quando consideradas as emissões no transporte terrestre de passageiros, o transporte coletivo é responsável por 23% das emissões de gases de efeito estufa e o transporte individual por 77% das emissões. Os ônibus emitem até 7,8 vezes menos que carros e até 4,4 vezes menos que motos<sup>17</sup>. Portanto, a migração do transporte individual para o transporte público aumenta a eficiência dos deslocamentos, reduz as emissões de gases de efeito estufa, combate ao aquecimento global e reduz a prevalência de doenças cardiorrespiratórias.

A NTU ponderou ainda que, devido às vantagens do transporte público, a ONU elaborou um conjunto de recomendações para o desenvolvimento da sustentabilidade nos transportes:

- Planejar e direcionar investimentos baseados em três dimensões do desenvolvimento sustentável: desenvolvimento social, impactos ambientais e crescimento econômico;
- Integrar os esforços de planejamento de transportes sustentáveis com um balanço apropriado dos modos de transporte: integração vertical entre níveis de governo e horizontalmente entre modos, territórios e setores;
- Criar estruturas institucionais, legais e regulamentares de apoio para promover o transporte sustentável eficaz;
- Desenvolver a capacidade técnica dos planejadores e implementadores de transportes, especialmente em países em desenvolvimento, através de parcerias com organizações internacionais, bancos multilaterais de desenvolvimento e governos em todos os níveis, para garantir acesso equitativo a mercados, postos de trabalho, educação e outras necessidades;
- Reforçar iniciativas e esforços na prevenção de mortes e lesões de trânsito.
- Sensibilizar e engajar a população como parceiro crucial para o avanço das soluções de transporte sustentável;
- Estabelecer estruturas de monitoramento e de avaliação do transporte sustentável e criar capacidade para coletar e analisar dados e estatísticas sólidas e confiáveis;
- Promover fontes de financiamento diversificadas e estruturas fiscais coerentes para promover sistemas, iniciativas e projetos de transporte sustentável;
- Ampliar o financiamento internacional para o desenvolvimento do transporte sustentável;

16 Fonte: Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG)

17 Emissões de CO<sub>2</sub> equivalente por passageiro.km. Fonte: IPEA)

- Promover tecnologia de transporte sustentável por meio de investimentos governamentais orientados por resultados e políticas que incentivem investimentos do setor privado, e ações por meio de diversas estruturas de estímulo.

A melhoria do transporte público, para que sejam potencializados seus benefícios para a sociedade, passa pela sua priorização no sistema viário. Existem três principais medidas, que são a implantação de BRT (*Bus Rapid Transit*) junto aos canteiros centrais das principais vias de tráfego; Corredores Exclusivos, que podem ser implantados do lado direito ou esquerdo das vias e as Faixas Exclusivas de ônibus, comumente no lado direito da via. As figuras 9, 10 e 11, descrevem suas vantagens.

**Figura 9 – Vantagens BRT**

4. Priorização no espaço viário

### SISTEMAS BRT

**VANTAGENS:**

- Aumento da velocidade operacional.
- Redução dos tempos de viagens.
- Maior qualidade e conforto com frota moderna.
- Estações de embarque e desembarque com maior segurança e proteção contra intempéries.
- Pagamento antecipado das tarifas.
- Elemento indutor do uso e ocupação do solo.
- Intervenção integrada com o adensamento urbano.
- Qualificação do espaço público.
- Acesso facilitado às estações (curtas distâncias).
- Diminuição da emissão de poluentes.
- Redução de acidentes (racionalização do trânsito).




Fonte: Apresentação de Marcos Bicalho, NTU.

**Figura 10 – Vantagens Corredor de ônibus**

4. Priorização no espaço viário

### CORREDORES DE ÔNIBUS

**VANTAGENS:**

- Implantação em curto prazo.
- Aumento da velocidade operacional.
- Redução dos tempos de viagens.
- Baixo custo de implantação.
- Aumento da produtividade do transporte público (maior número de viagens com menos frota).
- Baixa interferência com o trânsito das outras faixas.
- Redução da emissão de poluentes.
- Redução de acidentes (racionalização do trânsito).




Fonte: Apresentação de Marcos Bicalho, NTU.



**Figura 11 – Vantagens Faixas Exclusivas**

4. Priorização no espaço viário


### FAIXAS EXCLUSIVAS VANTAGENS:

- Implantação em curto prazo.
- Aumento da velocidade operacional.
- Redução dos tempos de viagens.
- Diminuição do tempo do passageiro no interior dos veículos.
- Não há necessidade de desapropriações.
- Baixíssimo custo de implantação.
- Utilização da frota já em operação.
- Redução do consumo de combustível.
- Redução da emissão de poluentes.




Fonte: Apresentação de Marcos Bicalho, NTU.

A NTU apresentou também suas preocupações com a substituição do diesel na operação dos ônibus. As principais dificuldades para implementação de mudanças são: a ausência de uma política nacional de longo prazo e com metas factíveis e claras definida para esta área; a inexistência de programas de financiamento robustos e permanentes para incorporação dos altos custos de novas tecnologias; nível de amadurecimento de algumas tecnologias ainda não é o necessário e o investimento em pesquisa e desenvolvimento no plano nacional ainda é tímido.

A superação das dificuldades estruturais do transporte público é estratégica para adoção de novas tecnologias e, dentre elas, destacam-se:

- A implantação e a melhoria da infraestrutura;
- A priorização do transporte público;
- Uma política de custeio; segurança jurídica; financiamento das gratuidades;
- A capacitação dos gestores e;
- A elaboração e a implantação de bons planos diretores e de mobilidade urbana.

Em função da realização das eleições nacionais em 2018, a NTU preparou uma proposta para os candidatos à Presidência da República composta por 6 iniciativas denominada “Por um transporte público de qualidade com transparência e preços acessíveis aos passageiros”. O website ([www.ntu.org.br](http://www.ntu.org.br)) da NTU detalha as propostas.

## Políticas de concessões de equipamentos de transporte podem constituir novas centralidades urbanas e melhorias de acessibilidade no seu entorno

A segunda apresentação do 3º painel, feita por Luiz Carlos Mantovani Néspoli<sup>18</sup>, focou a iniciativa de implantação de instrumentos previstos no Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo (PDE 2014) e a sua relação com a implementação dos ODS.

O PDE estabeleceu os “Projetos de Intervenção Urbana (PIU)” que são os estudos técnicos necessários para promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação. Seus objetivos são: sistematizar e criar mecanismos urbanísticos que melhor aproveitem a infraestrutura urbana; aumentar as densidades demográficas e construtivas; permitir o desenvolvimento de novas atividades econômicas como por exemplo a criação de empregos e a produção de equipamentos públicos para a população.

A combinação deste instrumento com o “Direito Real de Laje”, introduzido pela alteração no Código Civil (Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017)<sup>19</sup> cria oportunidade de desenvolvimento de novos empreendimentos nos terminais de ônibus e nas estações do Metrô.

Atualmente estão sendo elaborados projetos piloto de intervenções nos terminais urbanos de passageiros de Capelinha, Campo Limpo e Princesa Isabel. A ideia é melhorar os arredores dos terminais estabelecendo a obrigação de elaboração de um Projeto de Intervenção Urbanística (PIU) para o perímetro de abrangência de cada terminal, num raio de 600m (Figura 12) com melhorias urbanísticas associadas à concessão. A concessão tem o objetivo de tornar o terminal um vetor de desenvolvimento urbano e uma centralidade regional.

A minuta de contrato autoriza a constituição de direito de laje sobre o terminal, estando a concessionária autorizada a alienar a laje ou unidades construídas sobre a laje. Quando a concessionária realizar a venda, terá que pagar um percentual para ao Município pela a venda, além de incrementar a garantia de execução do contrato. As áreas dos terminais devem receber prédios de até cinco andares para abrigar comércios e postos de serviços, como Poupatempo e creches.

As fontes de receitas previstas para a realização dos investimentos são:

- a exploração comercial, direta ou indireta, de toda a área pertencente ao terminal, o que inclui o direito à utilização comercial do espaço físico interno das suas atuais instalações, bem como de seus respectivos anexos e ampliações;

<sup>18</sup> , Superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP

<sup>19</sup> Art. 1.510-A. O proprietário de uma construção-base poderá ceder a superfície superior ou inferior de sua construção a fim de que o titular da laje mantenha unidade distinta daquela originalmente construída sobre o solo.

§ 1º O direito real de laje contempla o espaço aéreo ou o subsolo de terrenos públicos ou privados, tomados em projeção vertical, como unidade imobiliária autônoma, não contemplando as demais áreas edificadas ou não pertencentes ao proprietário da construção-base.

§ 4º A instituição do direito real de laje não implica a atribuição de fração ideal de terreno ao titular da laje ou a participação proporcional em áreas já edificadas.

§ 5º Os Municípios e o DF poderão dispor sobre posturas edilícias e urbanísticas associadas ao direito real de laje.

**Figura 12 – Licitação de terminais em projetos pilotos**



Fonte: Apresentação de Luiz Carlos Nespoli, ANTP.

- a exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas no terreno da estação ou na área de abrangência do perímetro do raio;
- a publicidade, inclusive multimídia, a ser realizada nas novas edificações e na área da estação, observada a legislação vigente, além de outras fontes.

A concessionária será responsável pela realização das obras do perímetro de abrangência contemplando:

- a requalificação das calçadas, compreendendo nivelamento de guias e adequação de declividades, implantação de mobiliário urbano e arborização
- o alargamento das calçadas e a implantação e/ou melhoramento da sinalização horizontal e vertical nos cruzamentos, visando a adequação das travessias aos requisitos de acessibilidade
- a implantação de travessia de meio de quadra e dos dispositivos de sinalização e
- a implantação de bicicletários.

Os principais resultados das intervenções propostas são o desenvolvimento de novas atividades econômicas, a criação de empregos e a produção de equipamentos públicos para a população, o aumento do adensamento de atividades em torno dos eixos estruturais de transporte público, aumentando sua demanda e a cobertura dos custos operacionais e de manutenção dos terminais.

### Debate do Painel 3

- As informações apresentadas mostram que quanto maior a participação do TP, maior é a segurança do trânsito.
- As redes de transporte público devem atender características de um serviço público essencial: universalidade, continuidade, preços módicos, 24 horas/dia e atender toda a cidade. Para isso, os deslocamentos maiores são subsidiados pelos deslocamentos menores (subsídio cruzado).
- A concorrência com do transporte por aplicativo é predatória nas curtas distâncias. Como não são regulados pelo Estado, eles não têm as mesmas obrigações que o transporte público coletivo (ex. gratuidades, descontos tarifários, oferta mínima)
- É necessário incorporar no transporte público por ônibus as vias segregadas, a organizações dos pontos de parada, o conforto e a regularidade para melhorar a oferta e enfrentar serviços que oferecem concorrência.
- A proposta de São Paulo é importante pois expressa uma PPP. O planejamento das intervenções de melhoria da circulação é do poder público e a iniciativa privada pode construir até 600m no entorno, respeitando o que dispõe a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS)
- O Programa Vida no Trânsito oferece precisas para a redução de vítimas e tem demonstrado resultados quando se compara os números das 5 cidades com outras capitais. O Brasil não consegue, contudo, reunir informações que permitam uma análise global do que está acontecendo nas cidades e que resultados estão gerando. O Estado não se organizou para obter isso. Para ter uma visão geral, é necessário realizar levantamento periódico em todas as cidades e estados.





Foto: Bianca Macedo

---

# **Painel 4: Entornos seguros e saudáveis: experiências, estratégias e recomendações**

Este painel, mediado pela Professora Ana Paula Borba Gonçalves Barros da UniCEUB, teve o objetivo de apresentar possíveis formas de intervenções na mobilidade urbana que favorecem a redução da morbimortalidade no trânsito.

## A Mobilidade a Pé: Conceito e Infraestrutura

A primeira apresentação feita pela Arquiteta Meli Malatesta<sup>20</sup> abordou o conceito e a infraestrutura para a mobilidade a pé.

O planeta tem passado por um processo de urbanização e, a partir dos anos 2000, a população urbana ultrapassou a população que vive nas áreas rurais. As projeções indicam que em 2050 80% da população viverá em áreas urbanas, o que corresponderá a cerca de 8 bilhões de pessoas. Portanto, todos temos a obrigação de utilizar de forma responsável os recursos que as cidades oferecem –principalmente o espaço urbano para morar, estar, circular, viver. Esta responsabilidade passa pela política de mobilidade, pois o espaço é um recurso limitado. E a melhor forma de utilização de espaço de circulação se dá por meio do transporte público e do transporte ativo (a pé e bicicleta) como pode ser observado na Figura 13.

**Figura 13** – Pessoas que circulam por hora e por tipo de transporte no mesmo espaço



Fonte: Apresentação de Meli Malatesta, Pé de Igualdade.

Em uma faixa de trânsito de 3,5 m de largura em uma via é possível transportar um maior número de pessoas por meio do transporte público, com cerca de 25 mil pessoas por hora. Consequentemente, o automóvel é o maior consumidor de espaço viário.

Por outro lado, a mobilidade a pé é a que utiliza os espaços públicos de circulação com maior economia segundo estudo canadense. Quando com-

<sup>20</sup> Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP.



parados os custos diretos e indiretos envolvidos nos diferentes modos de transporte o modo a pé é o que custa menos para as pessoas e para a sociedade como um todo, como mostra a Figura 14.

A mobilidade a pé, ao proporcionar maior circulação de pessoas nos espaços públicos melhora as condições de segurança. Caminhar também tem efeitos positivos na saúde das pessoas ao proporcionar atividade física, combatendo o sedentarismo. Toda viagem realizada, seja por qual modo for, começa e termina a pé. Andar a pé é o mais primordial e o mais realizado modo de transporte.

O deslocamento a pé e o motorizado tem diferentes lógicas de planejamento pois, o modo a pé se organiza de forma lógica, livre e flexível e se adapta às situações do ambiente em que ocorre, comportando-se de forma semelhante à água não canalizada.

A mobilidade motorizada, por sua vez, se organiza de forma previsível, rígida e submetida a limites físicos e legais, tendo dificuldade ou até impossibilidade de se adaptar às mudanças repentinas no ambiente, similar à água canalizada. Portanto, as duas mobilidades têm lógicas e necessidades diferentes e não são podem e nem devem solucionadas da mesma forma.

Foi apresentado um pequeno histórico da mobilidade a pé, no qual é possível compreender que o homem se distinguiu das demais espécies quando adquiriu a habilidade de se deslocar utilizando somente os pés. Ao contrário do transporte sobre rodas que evoluiu muito através dos tempos (veícu-

**Figura 14 – Custos dos modos de transporte**



Fonte: Apresentação de Meli Malatesta, Pé de Igualdade.



los, motores e combustíveis), os instrumentos de caminhar não mudaram muito ao longo dos anos (sandálias, sapatos e tênis).

Um exemplo mostrado em uma cidade na antiguidade, a cidade de Pompéia, era possível observar a separação entre o espaço dos veículos e dos pedestres, que era demarcada pela diferença das alturas entre eles e já existia uma espécie de “faixa de travessia”.

Na Idade Média, as cidades se concentraram e se fecharam em defesa às invasões. O desenho urbano se caracterizou por vias tortuosas, estreitas sem haver definição ou separação física entre fluxos a pé e de veículos.

No Renascimento, o ressurgimento das cidades abertas traz de volta propostas para organizar seus espaços públicos que são expressadas em obras de Leonardo Da Vinci “...*pelas ruas altas não devem passar os carros nem coisas semelhantes; assim pois, será só para os gentis-homens; pelas baixas devem passar carros e outras cargas para uso e comodidade do povo... Pelas vias subterrâneas devem evacuar os resíduos e demais coisas fétidas*”.

No Iluminismo, com o crescimento das cidades e do tráfego das carruagens e de pedestres surgem os registros de conflitos com pedestres e a necessidade de haver segregação física entre eles.

No Modernismo, marcado pela urbanização de Le Corbusier, há uma segregação total entre os percursos veiculares e a pé. Época que foi marcada por setorização da cidade – planejada para a escala da mobilidade motorizada e não da mobilidade a pé, cujo exemplo no Brasil é o urbanismo segregado de Brasília.

No Pós-Modernismo há o surgimento dos calçadões e muitas cidades europeias, em especial cidades alemãs, no processo de reconstrução do pós-guerra, investiram no conceito de proximidade social promovida pela circulação a pé e fecharam suas áreas comerciais para o tráfego veicular, criando os calçadões.

Atualmente verifica-se uma tendência de implantação de áreas compartilhadas ou “*woonwerfs*”. Algumas cidades europeias resolveram adotar o conceito de convívio compartilhado entre pedestres, ciclistas e veículos de transporte coletivo como os *trams* (bondes). Posteriormente também admitiram a presença de veículos nestas áreas, ficando estabelecida a prioridade à mobilidade não motorizada: pedestres e ciclistas.

Como referido no painel anterior, os dados do Sistema de Informações da ANTP (2016), as viagens realizadas a pé nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes representam 41% do total, variando de 36% nas cidades com mais de 1 milhão de habitantes e atingindo 46% nas cidades entre 60 e 100 mil habitantes.

As viagens a pé são responsáveis por 8% das distâncias percorridas nestas cidades e 28% no consumo de tempo gasto em deslocamentos. Por não usarem nenhuma fonte de energia, não emitem poluentes locais ou gases de efeito estufa. Quando são analisadas as características socioeconômi-

cas dos pedestres, observa-se que maioria é mulher, está na faixa etária mais jovem ou acima de 60 anos, situa-se nas faixas de renda C e D e tem nível escolar fundamental.

Em linhas gerais, o deslocamento a pé é o tipo de mobilidade mais praticado nas cidades brasileiras e o menos contemplado com políticas públicas. É o tipo de mobilidade que mais tem contato com o ambiente urbano e as pessoas têm grande chance de não serem habilitadas e, portanto, não ter conhecimento de seus direitos e deveres. Possuem faixa de renda mais baixa, menor grau de instrução e estão em maior exposição direta aos riscos porque deslocam-se em velocidade menor em relação ao tráfego motorizado e em contato direto. Por serem os usuários mais vulneráveis das vias, devem ser sempre priorizados.

A vulnerabilidade das pessoas é um aspecto fundamental para o planejamento da mobilidade. Os atropelamentos e seus efeitos têm relação direta com a velocidade dos veículos: a 32 Km/h, 5% dos pedestres atingidos morrem, 65% sofrem lesões e 30% sobrevivem ilesos. A 48 Km/h, 45% dos pedestres atingidos morrem, 50% sofrem lesões e 5% sobrevivem ilesos. A 64 Km/h, 85% dos pedestres atingidos morrem e os 15% restantes sofrem com algum tipo de lesão.

Os atropelamentos fazem parte das estatísticas de acidentes e vítimas do trânsito no Brasil, mas o mesmo não ocorre com as quedas nas calçadas. Segundo estudo Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, o atendimento nas unidades de Pronto Socorro por quedas nas calçadas é maior do que o de acidentes de trânsito. Em 2010 foram registrados 6.648 atendimentos no setor de Traumatologia do HC/SP, com as quedas correspondendo a 26,9% do total.

Para a expositora é possível identificar exemplos de cidades que investiram na qualificação urbana através de intervenções voltadas à Mobilidade a Pé, como Bogotá, Seul e Nova Iorque.

## Reflexões e estratégias para a medidas de mobilidade sustentável

A segunda apresentação deste painel, realizada por Danielle Hoppe<sup>21</sup> focou em "Reflexões e estratégias para a implantação de medidas de mobilidade sustentável". Danielle apresentou inicialmente uma síntese da história da engenharia de tráfego (Figura 15).

É possível observar que a preocupação em estabelecer o caminho mais direto e racional entre a origem e o destino de um deslocamento foi transferido, ao longo dos anos, do modo a pé para o automóvel e os modos não motorizados e o transporte público acabam tendo os trajetos mais longos e, muitas vezes, descontinuados.

O planejamento de transporte tem gerado vítimas no trânsito, congestionamento, sedentarismo e sensação de insegurança. Faz-se necessário repensar o modelo de cidade, que considere o uso misto do solo, o adensamento

<sup>21</sup> Gerente de transportes ativos, responsável por projetos relacionados com mobilidade a pé pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP)

**Figura 15** – Breve síntese da história da engenharia de tráfego



Fonte: Apresentação de Danielle Hoppe, ITDP

populacional, bairros compactos e áreas conectadas, combinados com a promoção do deslocamento a pé, por bicicleta, transporte público e medidas que desestimulem o uso do transporte individual motorizado.

Faz-se necessário também redistribuir o espaço urbano, pois o automóvel é responsável por cerca de 30% das viagens, mas consome entre 70% e 90% do espaço viário. Citando Henrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá, lembrou-se que *"o espaço é o recurso mais valioso de uma cidade"*. O espaço usado por um automóvel pode ser comparado com a necessidade de outros modos e atividades (Figura 16).

Em média, os carros ficam estacionados a maior parte do tempo, e quando comparado o uso de espaço viário para circulação por pessoa, nos diversos modos de transporte, há uma clara predominância do transporte individual.

Os vários problemas observados nas cidades mostram que não se pode continuar com a mesma lógica de cidade, e, como afirmou Albert Einstein, *"Os problemas significativos com os quais nos deparamos não podem ser resolvidos no mesmo nível de pensamento em que estávamos quando eles foram criados."*

As Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por meio da Lei 12.587/12, estabelece uma clara inversão de prioridades para a promoção da mobilidade, que deve privilegiar os pedestres e os usuários do transporte público em detrimento do transporte individual motorizado (Figura 17).

Figura 16 – Comparativo de espaços



Fonte: Apresentação de Danielle Hoppe, ITDP

Figura 17 – Abordagem da PNMU



Fonte: Apresentação de Danielle Hoppe, ITDP

O desenvolvimento de uma política de mobilidade urbana requer escolhas dos governantes, que resultem na promoção do transporte ativo e do transporte público e desestimule o uso do transporte individual motorizado. Porém muitas medidas nesta direção encontram resistência por parte de segmentos da população e dos dirigentes públicos, que usam argumentos contrários comuns. A seguir estão descritos alguns exemplos.

#### A resistência:

- “Medidas de moderação de tráfego, redução de velocidade, fechamento ou estreitamento de vias causam ainda mais congestionamento”. “Precisamos atender a todos os usuários da via, o motorista não pode ser prejudicado, ele também paga seus impostos”.

#### Alternativas:

- “Evaporação de tráfego” menos espaço viário e menos estacionamento resulta em menor utilização do carro. O indicador mais importante é a lentidão do tráfego de automóveis? A quem ela afeta? (i) tempo de deslocamento no transporte coletivo, (ii) % de pessoas próximas à rede de transporte coletivo, (iii) número de mortes no trânsito, (iv) número de viagens em bicicleta e (v) atraso do pedestre nas travessias. Não se pode esquecer que cerca de 40% das viagens diárias nas cidades com mais de 60 mil habitantes são realizadas pelos modos ativos de transporte (a pé e bicicleta) e 29% pelo transporte público coletivo.

#### A resistência:

- “As ciclovias estão vazias”, “Ninguém vai usar as ciclovias, aqui não temos essa cultura”, “Ninguém vai usar a rua fechada”, “Aqui quase não tem pedestre, não precisamos de travessia.”

#### Alternativas:

- Segundo dados do LabMob, no estudo “Perfil do ciclista 2018”, 38,4% das pessoas que usam a bicicleta apresentam como principal motivo sua flexibilidade e praticidade, 25,8% os benefícios para a saúde e 22,1% seu baixo custo. A motivação para pedalar mais é a existência de infraestrutura, para 47,6% dos usuários e segurança no trânsito, para 30,3% dos usuários. Estudo dos efeitos da ciclovia na Av. Berrini, em São Paulo, mostra que 33,5% das viagens de bicicleta na avenida não eram realizadas no período anterior à ciclovia. Quando perguntado para os usuários como eram realizadas as viagens antes da implantação da ciclovia, 42,5% usavam o automóvel particular, 29,5% o ônibus, 12,9 o trem, 5,8% o metrô, 4,3% outro modo, 2,9 % a pé e 2,2% de UBER.

#### A resistência:

- “A culpa foi do pedestre que não atravessou na faixa”, “Você não viu que tinha um carro dando ré?” “O gesto da mão como política pública.”

### Alternativa:

- Nem sempre há faixas de pedestres nos locais de interesse de travessia dos pedestres

### A resistência:

- “Se retirarmos o estacionamento, o comércio vai fechar”, “Todos os meus clientes vêm de carro”, “Se meu cliente não puder estacionar em frente à loja, não vai voltar”, “Temos tanto espaço na calçada, e em praças para colocar a estação de bicicleta compartilhada, porque precisamos retirar vagas, que já são tão escassas?”

### Alternativas:

- Hábitos de consumo e modos de deslocamento na região de Parkdale mostraram que ciclistas e pedestres tendem a consumir mais.<sup>22</sup> Intervenção permanente realizada na Vanderbilt Avenue, Prospect Heights, Brooklyn, Nova York mostraram resultados positivos sobre o comércio (Figura 18)

**Figura 18** – Medidas em Nova York



Fonte: Apresentação de Danielle Hoppe, ITDP

### A resistência:

- “Não podemos restringir o automóvel antes de ter transporte público de qualidade”, “Não estamos na Europa nem nos Estados Unidos, não vai funcionar”, e “Aqui sempre fizemos assim.”

### Alternativa:

- A greve dos caminhoneiros ocorrida no primeiro semestre de 2018 resultou na falta de combustíveis nos postos de abastecimento. Sem poder usar o automóvel, as pessoas tiveram que buscar alternativas de transporte e a semana de 21 a 26 de maio foi a de maior fluxo na história da ciclovia da Av. Faria Lima, com um total de 33.487 viagens. Comparando com a semana imediatamente anterior, o aumento foi de 17,5%, com quase 5 mil viagens a mais.<sup>23</sup>
- A prefeitura tem implementado intervenções temporárias para promover a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, como em São Miguel Paulista (Sábado, 19 de novembro de 2016 – Praça Getúlio Vargas Filho), em Santana (Sábado, 17 de setembro de 2017), José Bonifácio (maio de 2018). Foi implementada também, de forma permanente, a Rota Escolar Segura no Conjunto Habitacional José Bonifácio, que tem sido aprovada pela população.

### Lições aprendidas:

- Coordenação de esforços entre responsáveis por planejamento e implantação de intervenções desde o início é crucial para a apropriação do projeto;
- Aproveitar os ciclos e as oportunidades existentes;
- Investimentos e obras são oportunidades para justificar retirada de “espaço do carro”;
- Estudos e coletas de dados podem ser incluídos em contratos;
- O fator “teste” da intervenção temporária pode suspender temporariamente a resistência. “Vamos testar só alguns dias, se não funcionar, retiramos”;
- Intervenções temporárias podem acelerar processos internos, tanto pelo engajamento da equipe e experiência vivencial quanto pela criação de demanda da população;
- Sensibilidade no momento de introduzir novos conceitos: saber respeitar os limites pessoais e tempo de aprendizagem dos técnicos: – ganho de confiança através do respeito ao conhecimento local e institucional;
- Engajar lideranças é importante, mas a mudança a longo prazo está na equipe técnica que permanece independente da gestão;
- Alianças com a sociedade civil organizada são essenciais para a perenidade e monitoramento de iniciativas;
- Sociedade civil e academia são parceiros importantes na produção de dados, estudos e evidências para orientar a decisão;
- Persistência e resiliência são imprescindíveis. A mudança é estrutural e de longo prazo.

23 Fonte: CET/EcoCounter



## Sustentável e Seguro: estratégias para zerar as mortes no trânsito”

A terceira apresentação do painel, realizada por Marta Obelheiro<sup>24</sup> trouxe a discussão da ênfase exagerada no comportamento da vítima há muito tempo aliviou a pressão sobre os governos de assumir a responsabilidade pelas mortes e lesões graves no trânsito e de agir para proteger seus cidadãos.

Essa mentalidade, referiu a expositora, precisa mudar, em termos de expectativa pública e percepções políticas e profissionais de responsabilidade. Sustentou-se que devem ser empregados cinco princípios para a implantação de sistemas seguros:

1. Os seres humanos cometem erros;
2. A responsabilidade é compartilhada;
3. Os seres humanos são vulneráveis a lesões;
4. Nenhuma morte/lesão grave é aceitável;
5. Proativo x Reativo.

Há a necessidade de uma mudança de paradigma que saia de uma visão tradicional para a visão de um Sistema Seguro, como ilustra a Figura 19:

**Figura 19 – Mudança de paradigma**

<b>MUDANÇA DE PARADIGMA</b>		
	<b>Tradicional</b>	<b>Sistema Seguro</b>
<b>Qual é o problema?</b>	Risco de acidentes	Mortes & lesões graves
<b>Quais são as causas?</b>	Fatores humanos (imprudência)	Humanos cometem erros e são frágeis
<b>Responsabilidade?</b>	Usuários da via <i>O comportamento humano deve ser perfeito</i>	Todos os envolvidos no Sistema de mobilidade (desenho, operação, uso e fiscalização) <i>Integra o erro humano ao desenho</i>
<b>Qual a demanda por segurança viária?</b>	Segurança viária não é entendida como importante pela sociedade. Há desejo por velocidade e bom fluxo de automóveis	Pessoas entendem e demandam segurança viária
<b>Qual a meta adequada?</b>	Número ótimo/aceitável de mortos & feridos graves	Eliminar mortes & lesões graves

Source: Stein, M.A. 2010. Presentation to the Swedish Transport Administration. Vision Zero Academy. Västerås, Lithuania. September Stein, M.A., P. Tsigas, and E. Vedung. 2012. "Vision Zero: A Road Safety Policy Innovation." *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 18 (2): 171–75.

 WRI BRASIL

Fonte: Apresentação de Marta Obelheiro, WRI Brasil.

Foram apontadas oito áreas de atuação de um sistema seguro:

1. O planejamento do uso do solo;
2. O desenho de ruas e de engenharia;

<sup>24</sup> Coordenadora de Segurança Viária do WRI Brasil.

3. A melhoria das opções de mobilidade;
4. A gestão da velocidade;
5. A fiscalização, leis e regulamentação;
6. Educação e capacitação;
7. O desenho e a tecnologia de veículos;
8. O atendimento de emergência e o cuidado pós-acidente.

Na implementação de projetos no Brasil há um conjunto de lições aprendidas pelo WRI, que foram apresentadas:

### **1. A rua deve ser de todos, não é uma cruzada contra os carros (ex.: Ruas Completas)**

O modelo de Ruas Completas propõe uma visão holística do ambiente urbano, que atende necessidades locais e influencia a mudança de paradigma nas cidades, transferindo a prioridade dada ao automóvel para as pessoas.

Atributos de Ruas Completas: são medidas moderadoras de tráfego, acessibilidade universal, sinalização orientada ao pedestre, mobiliário urbano, faixas de segurança, estreitamento das travessias e ilhas de refúgio para pedestres, diminuição da oferta de estacionamento gratuito, ciclovias e/ou ciclofaixas, prioridade ao transporte coletivo e acesso seguro ao transporte coletivo

### **2. “Qual é a música”: Descubra o argumento que convence o gestor. Qual é a pauta: inovação? Emprego?**

Sistema com alto grau de segurança resulta em benefícios sociais mais amplos na saúde pública, acessibilidade, atividade física, qualidade do ar, mudanças climáticas e sustentabilidade ambiental.

### **3. Busque aliados. Adapte o discurso e aceite ter vários donos de um projeto**

Os projetos podem ser financiados por várias fontes de recursos, como as Secretarias de Transportes, Desenvolvimento Urbano, Saúde, Meio Ambiente, Educação, Turismo e Cultura. Vários parceiros responsáveis fortalecem as medidas e potencializam os resultados

### **4. Comece por onde é mais fácil. Conquiste apoio.**

Há locais em que as intervenções são incontestáveis, como áreas próximas a hospitais ou escolas. Os resultados positivos nestes locais podem contribuir para a expansão das intervenções em outras áreas da cidade.

### **5. Pense em etapas, mudando a realidade em busca de apoio.**

Intervenções preliminares permitiram a rápida implementação do projeto, enquanto são buscados os recursos para construção definitiva e o envolvimento de diferentes secretarias

## 6. Pare de criar novos problemas.

Incorpore os princípios de segurança nos novos projetos e intervenções em andamento. É importante incorporar metas de segurança nos planos de mobilidade urbana e incorporar Auditorias de Segurança Viária que envolva exame formal de vias e projetos, no qual um examinador qualificado e independente avalia o potencial de acidentes de um projeto e o seu desempenho em segurança. A auditoria considera o comportamento real dos usuários da via (Figura 20), e não como eles devem se comportar: quem aprova os projetos tem um olhar de segurança? Ou só a fluidez conta?

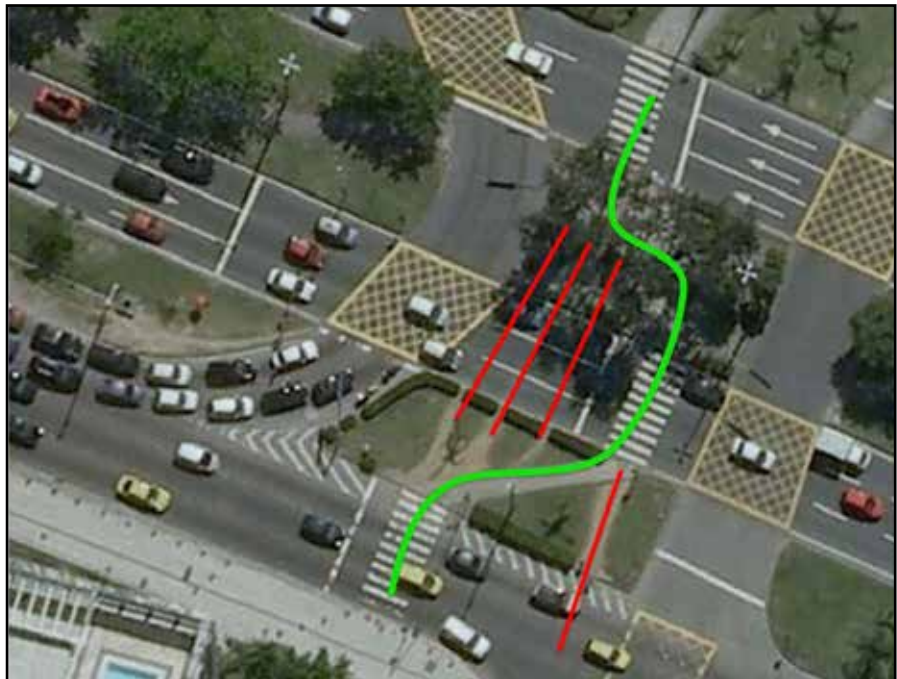
## 7. Não é só o custo. Mais barato não significa mais fácil de pagar. Mais custo: dificuldade ou oportunidade?

É possível ter diferentes escalas temporais de soluções, que variam conforme a capacidade de investimento: demonstração (de 1 dia a 1 semana), Projeto Piloto (até 1 ano), Projeto Piloto (de 1 ano a 5 anos) e definitivo (de 5 a 50 anos). Intervenções de mais baixo custo podem ser custeadas pelo orçamento de uma Secretaria ou patrocínios, enquanto intervenções maiores exigem orçamento de várias Secretarias, financiamento de outras esferas de governo ou de organismos internacionais

## 8. Esteja preparado. É impossível convencer um gestor sem um bom projeto

Há várias fontes de informações para subsidiar a elaboração de um projeto ou um amplo programa de intervenções.

**Figura 20** – Exemplo de área de travessia



Fonte: Apresentação de Marta Obelheiro, WRI Brasil.

## Debate do Painel 4

A seguir um resumo das principais reflexões deste Painel.

- Repensar o modelo de cidade é possível, com a aplicação dos oito princípios de planejamento;
- É necessário redistribuir o espaço, apropriado majoritariamente pelo transporte individual;
- Muitos projetos recentes de mobilidade urbana não levaram em consideração as necessidades do pedestre;
- Os indicadores de eficiência são elaborados a partir do uso do automóvel e não das necessidades do transporte público e do deslocamento a pé. É necessária uma revisão na forma de avaliação;
- A demanda da bicicleta também deriva da implantação de infraestrutura;
- Sensibilização e vivências de tomadores de decisão são fundamentais para o sucesso das intervenções;
- O tratamento para pedestres deveria ser assumido pelo Poder Público nas vias de maior circulação;
- É necessário ter uma visão de rede de caminhabilidade (conexões entre calçadas, calçadas, travessias, acessos à infraestrutura de transporte público);
- Intervenções para integração física do transporte público, que contemple deslocamento a pé para acessar outra linha, devem considerar as necessidades dos pedestres – calçadas, tipo de pavimento, travessias e sinalizações;
- Mostrar o tempo de deslocamento por modo pode evidenciar que o deslocamento a pé, em muitos casos, pode ser mais rápido que o transporte motorizado.

# CORREIO BRAZILIENSE

» BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL, 29 DE MARÇO DE 2015

(DOMINGO)

» Número 18.934 » 132 páginas » R\$ 3,00

Minervino Junior/CB/D.A Press



## Faixa de pedestre, cidadania que não pode ser esquecida

Ronaldo de Oliveira/CB/D.A Press



Foto: CEDOC do Correio Braziliense

## Painel 5: Comunicando as Intervenções

## Estratégias de Comunicação: intervenções temporárias e dados Abertos

Este painel, mediado pelo Professor David Duarte Lima<sup>25</sup>, teve como objetivo abordar a importância da comunicação para o sucesso da promoção da mobilidade urbana sustentável e suas ações de segurança

A primeira intervenção, apresentada conjuntamente por Carla Navarrete<sup>26</sup> e Pedro do Carmo Baumgratz de Paula<sup>27</sup>, focou em ações de comunicação desenvolvidas na capital paulista, nos projetos de intervenções temporárias.

As intervenções temporárias são iniciativas que objetivam demonstrar os benefícios das alterações no espaço de circulação para a promoção da segurança. As intervenções possibilitam novas relações, fortalecendo o bairro; permitem que a população experimente as mudanças fisicamente; aumentam o engajamento da comunidade; evidenciam o que funciona ou não em um projeto antes de ele ser definitivamente implementado; proporcionam melhorias de baixo custo e rápida implementação e geram informações que podem ser trabalhadas pelos meios de comunicação.

A escolha dos locais para implementação das intervenções temporárias deve considerar aspectos como: insegurança, desvalorização e subutilização. É importante que o projeto tenha escala gerenciável, possibilite o teste de soluções inovadoras, funcione como etapa intermediária do projeto de longo prazo e crie espaços que possam ser ocupados pelas pessoas.

Foi apresentado um caso da intervenção temporária na Praça Getúlio Vargas, conforme a Figura 21.

Uma pesquisa realizada com as pessoas que transitam pelo local mostrou que antes da intervenção apenas 6% aprovavam as condições de travessia nas vias, 13% avaliavam como regular e 82% desaprovavam. Após a intervenção, 17% se mostraram insatisfeitas, 13% avaliaram como regular e a aprovação atingiu 70% das pessoas.

Os desafios apresentados para a comunicação estão relacionados ao fato de que a cidade de São Paulo possui alguns dos veículos de comunicação mais importantes do país, o que gera uma grande concorrência para a veiculação de notícias em jornais, emissoras de TV e rádio, principalmente em um cenário de crise política e econômica, que tende a dominar o noticiário.

As redações estão cada vez mais vazias de profissionais, dificultando para o assessor de imprensa “vender” boas histórias, especialmente positivas. Os jornalistas são cada dia mais jovens e menos especializados, o que dificulta a transmissão de histórias completas, com todo o seu contexto, por parte do assessor de imprensa. No caso da intervenção em São Miguel, ela foi noticiada basicamente em sites regionais, páginas focadas no tema e em sites dos parceiros do projeto.

25 Faculdade de Medicina da Universidade de Brasília

26 Coordenadora de Comunicação pela Iniciativa Bloomberg para a Segurança no Trânsito em São Paulo (SP).

27 Coordenador executivo pela Iniciativa Bloomberg para a Segurança no Trânsito em São Paulo (SP).

Figura 21 – Exemplo intervenção temporária



Fonte: Apresentação de Carla Navarrete/Pedro de Paula, Iniciativa Bloomberg São Paulo-SP.

Uma alternativa para chamar a atenção da imprensa para as intervenções e a importância da segurança tem sido a realização de *workshops* com jornalistas convidados. Após um evento realizado em maio de 2017, uma das participantes incorporou o tema no Programa Bem-estar (TV Globo) e, desde então, a Iniciativa Bloomberg pode contribuir três vezes com o programa, além de abrir contato com outros órgãos de imprensa.

Os desafios da comunicação também estão associados ao engajamento da sociedade e a sustentabilidade das políticas implantadas.

As perguntas que orientam a reflexão para a superação das dificuldades são:

- i. Como manter o interesse e a pauta de segurança no trânsito ativos?
- ii. Como possibilitar que a sociedade civil contribua de forma construtiva para as políticas?
- iii. Como garantir que as ações implementadas baseadas em evidências não sofram retrocessos?
- iv. Como promover soluções de mobilidade segura e sustentável em cenário de restrição de recursos?
- v. Como a comunicação pode ser utilizada para promover esses objetivos?



A experiência tem mostrado o que funcionou na comunicação:

- Realização de workshops com especialistas apresentando a importância da pauta e o tratamento dos temas adequadamente.
- Ter acesso às informações e dados que evidenciem a importância e os resultados das intervenções. Como exemplo, foi apresentado um gráfico que mostra os meses e os horários de ocorrência de acidentes, que evidenciou que há maior incidência fora do horário de verão e, consequentemente, a importância da iluminação para se evitar acidentes.
- Implantação e atualização de plataformas de informações para o acompanhamento da imprensa. Foi mostrado um mapa que registra a plotagem dos acidentes com vítimas nos últimos seis anos na cidade de São Paulo. Eles praticamente reproduzem o sistema viário, mas algumas concentrações chamam a atenção e podem direcionar as intervenções. Outro exemplo foi a página Mobilize: <<http://mobilidadesegura.prefeitura.sp.gov.br>> (Figura 22) que mostra o número de infrações registradas na cidade por tipo de veículo e tipo de captura<sup>28</sup>.

**Figura 22** – Pagina web “Mobilize”



Fonte: Apresentação de Carla Navarrete/Pedro de Paula, Iniciativa Bloomberg São Paulo-SP.

<sup>28</sup> Em 2017, 68,09% das infrações foram realizadas por condutores de automóveis e 24,93% das autuações foram manuais (pelo agente de trânsito) e 75,07% foram registradas por equipamentos eletrônicos. Verifica-se também que 69,70% dos veículos não tem nenhuma autuação de trânsito e, dos 30,30% restantes, 39,78% tem uma multa, 21,73 tem duas multas, 12,58% tem 3 multas e 25,91% tem mais de 3 multas no ano.

## Segurança viária: desafio de todos, responsabilidade de cada um de nós.

A segunda apresentação deste painel foi realizada pela jornalista Adriana Bernardes<sup>29</sup>. Inicialmente foi abordada as condições atuais das redações, que estão cada vez mais enxutas, os repórteres são cada vez mais jovens, há a necessidade de produção de conteúdo para várias plataformas, como o veículo impresso, site, *lives* no Facebook e cadernos especiais, combinados com o fim dos “setoristas”, que são os jornalistas que possuem certa experiência em determinado assunto.

A “notícia” (Figura 23) também é um conceito subjetivo, que depende do dia, do momento político, das afinidades de quem filtra as informações, do editor do caderno e outros fatores. Quando se fala de políticas públicas ou programas de governo, a situação se agrava ainda mais. Segurança viária não é um tema fácil para a cobertura jornalística.

Tratando-se especificamente sobre trânsito, o *Correio* está entre os veículos que há mais de duas décadas dedica amplo espaço para a cobertura sobre o tema, em espaços nobres, como a capa, editoriais, Cidades e em Brasil, especiais nas duas editorias, inclusive sendo premiado por diferentes trabalhos.

O maior exemplo foi a campanha “Paz no Trânsito” realizada na década de 1990. O tema foi abraçado pelo veículo desde a “Paz no Trânsito”, assim como também adotou a luta contra a grilagem de terras públicas e a educação. Ao longo dos anos, o jornal tem dedicado espaço ao tema da segurança do trânsito em diferentes formatos, como matérias factuais, artigos, editoriais e cadernos especiais.

**Figura 23** – O que é notícia?

### O que é notícia?

- ▶ Conceito subjetivo. Depende do dia, do momento político, das afinidades de quem filtra as informações, do editor do caderno etc...
- ▶ Quando a gente fala de políticas públicas, programas de governo, a situação se agrava ainda mais.



Fonte: Apresentação Adriana Bernardes, Correio Braziliense.

<sup>29</sup> Coordenadora de conteúdo da Editoria de Cidades, do jornal Correio Braziliense.

O Programa Paz no Trânsito completou duas décadas de uma mobilização cidadã. Ele contou, em 1996, com uma série de reportagens sobre as mortes no trânsito, foram dedicadas capas de edições para o tema, o jornal dedicou vários editoriais e contribuiu para a “mobilização dos 25 mil pela Paz no Trânsito”, que pode ser observada na Figura 24. Nos últimos 20 anos houve uma significativa redução de vítimas – de 652 pessoas mortas em 1995 para 257 em 2017, o que mostra que é possível reduzir a violência no trânsito

Do ponto de vista do jornalista, algumas recomendações podem ser elaboradas para facilitar a comunicação dos promotores de ações de segurança no trânsito com a imprensa:

- A realização de coletivas de imprensa nem sempre é a melhor estratégia. Pode ser mais produtivo um encontro com diretores de redação, editores, chefias de reportagem e repórteres.
- As matérias exclusivas têm, via de regra, espaço nobre na versão impressa ou no site. E, podem ser transformadas em matérias especiais de cinco dias ou uma semana.
- O uso de E-mail e de WhatsApp é bastante eficiente para assuntos cotidianos, factuais.
- Prefira o contato pessoal ou por telefone.
- A construção da confiança é o caminho para a comunicação. As contradições levam ao descrédito.
- Transparência nas informações.
- Ao apresentar uma pesquisa, deixe claro qual foi a metodologia adotada. Apresentação de séries históricas. Metas a curto, médio e longo prazos assumidas em programas.

**Figura 24** – Paz no Trânsito em Brasília (1996)



Fonte: Apresentação Adriana Bernardes, Correio Braziliense.

- Estudos de casos, como outros governos têm atuado e quais foram os resultados alcançados. Por que acredita que a experiência de lá terá sucesso aqui?
- Disponibilidade de fontes (notícia não tem hora).
- A equipe de comunicação deve estar afinada e ter respostas rápidas. Muitas vezes, não se sabe onde buscar a informação. Algumas assessorias, respondem, no fim do dia, que o dado desejado deve ser pedido para outro setor.
- Crises: o desastre da omissão.
- Não atender às demandas da imprensa no momento de crise é uma postura desastrosa e não vai impedir a publicação da notícia “negativa”. O melhor é sempre comunicar, se posicionar, ainda que o tom da matéria não seja o desejado.
- Informação errada e/ou distorcida.
- Sim, erramos! E há meios de reparar os erros: publicação de nova matéria, artigos, “erramos”.
- Gestores públicos reclamam que a imprensa só divulga tragédia ou notícia ruim. E que quando os resultados são positivos, não vende jornal ou não dá audiência. As redações, por sua vez, queixam-se que os gestores públicos só estão disponíveis quando está tudo bem. As duas coisas acontecem.
- Fato: as pessoas querem ler, ver e ouvir histórias com finais felizes.

Foi destacada a necessidade de as autoridades públicas informarem periodicamente os resultados das iniciativas propostas, sejam positivos ou negativos. Por exemplo, quais foram os avanços da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020? Havia a proposta de projetos multisetoriais para se conhecer quem e como as pessoas estão morrendo. Os resultados têm sido divulgados? Com que frequência? De que forma? É importante lembrar que e-mails para redação são “um buraco negro”, sendo necessário o encaminhamento de informações de forma adequada.

Outro ponto abordado foi a descontinuidade de projetos sem uma avaliação e sua divulgação. No Distrito Federal houve o projeto de elevação das faixas de pedestre.

Em maio de 2007 foi lançado o edital para contratar empresa que elevaria as faixas de travessia em 4cm, com previsão de alterações em 1.140 travessias. Cerca de 200 passaram pela alteração e, dois anos depois, a medida foi abandonada, sem uma explicação, o que fortaleceria a relação com a imprensa. Em 2010 foi lançada a nova pintura das faixas de pedestre que, se aprovada, seria estendido para pontos com grande circulação de pessoas. O Governo chegou a anunciar redução de acidentes, mas o projeto não saiu do papel.

Prestação de contas é fundamental para conquistar a confiança e um sinal claro de que os gestores estão acompanhando e trabalhando nas políticas e nos projetos.

## Debate do Paine! 5

Em linhas gerais houve concordância com o que foi apresentado pelos painelistas, considerando à experiência que têm na comunicação e as lições aprendidas. Foram destacados ainda, os seguintes pontos:

- Há oportunidades de realização de campanhas usando a frota de ônibus como meio de divulgação. O Setor pode se engajar mais e está interessado em contribuir.
- Os jornalistas são pessoas comuns, com hábitos e valores que podem levar a uma certa resistência às medidas de segurança no trânsito
- A mídia tem papel transformador na redução da violência do trânsito. Vivências podem ser desenvolvidas para sensibilizar jornalistas.
- Campanhas para redução de violência no trânsito precisam ocorrer de maneira contínua e não apenas em épocas específicas. Não há informações disponibilizadas sobre seus impactos e resultados





Foto: Alf Ribeiro/Shutterstock.com

---

# Considerações finais

Recuperando-se os objetivos propostos para o evento, o seminário atendeu, na percepção dos organizadores, assim como no retorno obtido dos participantes, aos seus propósitos.

A necessidade de ouvir dos expositores não apenas os logros, mas – principalmente – as resistências, óbices e dificuldades enfrentadas em suas experiências, proporcionaram um conjunto de premissas a se considerar nas futuras incursões voltadas à mobilidade sustentável junto as contrapartes da OPAS/OMS, em seus esforços voltados ao tema.

Foram antecipadas questões a se terem em conta previamente às incursões de segurança viária – aspectos a serem ponderados pelas equipes antes das implementações propriamente ditas, e mesmo a ponderação de sua oportunidade. Mais que isso, foram trazidos argumentos para vencerem-se mitos sobre a inviabilidade de intervenções, mesmo em cenários de restrições políticas e orçamentárias, como demonstraram algumas experiências.

Os argumentos e aportes conceituais trazidos fortaleceram e ajudaram a lastrear as equipes encarregadas de advogar mudanças, com elementos necessários ao enfrentamento de resistências às mudanças, em um cenário avesso a promover segurança e equidade no trânsito, e abrir mão aos privilégios do transporte individual motorizado.

## Síntese do conjunto de painéis

Dentre os desafios apontadas no primeiro painel pelo MS, no que concerne a descontinuidade nas articulações entre os atores intersetoriais nas iniciativas do PVT, a presença do Ministério das Cidades (com várias atribuições transferidas para o Ministério da Infraestrutura) sinalizou um oportuno e necessário reforço da ação intersetorial desde o nível federal, a exemplo do que se fazia de forma mais intensa quando dos primeiros anos do programa, em sua fase piloto.

O Ministério das Cidades apontou que há efetivamente instrumentos para apoiar intervenções que vão ao encontro da Política Nacional de Mobilidade Urbana e à orientação deste seminário no sentido de privilegiar o desenho urbano seguro e sustentável. O fato de os programas do ministério, à época, contemplarem mais o financiamento por empréstimos, como repasses não reembolsáveis escassos, representa, no entanto, um desafio.

A experiência de Fortaleza, desafiando a lógica de que cenários de crise inviabilizam intervenções eficazes, reforça o fato de que a ação técnica qualificada não prescinde de suporte político e da mensuração dos impactos. Isso facilitará a mídia espontânea em suporte às ações, como seria reforçado no painel voltado à comunicação. No mesmo sentido, o caso de Sorocaba lembrou, para as futuras ações do PVT, a importância da busca do consenso técnico entre os integrantes da própria administração local, sobre a forma de desenvolvimento das propostas. Os avanços gradativos – outra lição importante – contribuem, ao que tudo indica, para a aceitação das medidas e sucesso dos programas.



Ao tempo em que parece haver consenso sobre o papel do transporte público como promotor inequívoco de mais segurança viária e inclusão social, o cenário trazido pelas associações de transporte público demonstram que a crise que experimenta o setor requer que soluções como a PPP proposta para a cidade de São Paulo são meios a recorrer. É certo que apoios da NTU e ANTP devem ser acionados pelas cidades integrantes do PVT quando a ênfase ao transporte público venha ser enfatizadas.

As falas mais diretamente voltadas aos entornos seguros e saudáveis, mais do que exemplos práticos – que já estão disponíveis em manuais – tiveram a função maior de realçar que a mudança paradigmática, no olhar sobre a segurança viária, em especial sobre o desenho urbano, como se requereu das expositoras, é o que pode superar o conjunto de mitos, resistências e obstáculos à consecução efetivas do ambiente que buscamos. O roteiro de lições aprendidas nesse âmbito, em pontos habilmente sintetizados, provê, muito oportunamente, as premissas com que se munir nas iniciativas próximas.

Assim como as soluções das engenharias, da arquitetura e urbanismo requerem a técnica do profissional da área, comunicar a intenção, os objetivos e benefícios tampouco prescindem do saber especializados. A adequada comunicação da intervenção, capital para a aprovação, sucesso e sustentabilidade das iniciativas, teve no seminário um roteiro precioso a se atentar.

## Recomendações

A seguir as recomendações das experiências discutidas. Estas, embora se entrelacem, na prática, divididas metodologicamente em cinco categorias de modo a atender o objetivo central do seminário:

- Modelo de gestão intersetorial;
- Aprimoramento de ações no território;
- Transporte público;
- Intervenções no desenho urbano;
- Estratégias de comunicação.

### Modelo de gestão intersetorial

- A busca de integração intersetorial deve avançar para além do âmbito intergovernamental. Há que buscar mecanismos de reforçar o envolvimento da sociedade civil.
- A realização de alianças com a sociedade civil organizada é essencial para a continuidade e monitoramento de iniciativas com as alternâncias de governos.
- O mapeamento de atores e seus interesses reduz a resistência durante e após a implantação de projetos.
- O discurso da visão integrada é mais atraente do que fácil. A ação interdisciplinar requer esforço e concessão nos protagonismos.
- As relações interssetoriais podem ser fragilizadas com o protagonismo de uma só área. Dar espaço para atore e setores diversos, como a realização de encontros na sede de diferentes parceiros é um caminho testado e bem-sucedido.

- A sustentabilidade das incursões (projetos, programas etc.) ficam comprometidas, especialmente em cenários de mudanças de atores governamentais. Ressalta-se então a importância do fortalecimento institucional, evitando a personificação das iniciativas, ainda que os *champions* (protagonistas que se destacam pelo empenho) sejam fundamentais.
- Para a integração nos territórios (cidades, Estados) é importante o exemplo “de cima”: as ações coordenadas entre os Ministérios da Saúde e o das Cidades, Justiça, entre outros, devem ser lembradas, reforçadas e realimentadas periodicamente.

### Aprimoramento de ações no território

- O apoio político para implementação das medidas nas cidades é uma premissa. Há que buscar sustentação para as iniciativas no comando das gestões.
- O apoio de organizações nacionais e internacionais é importante, especialmente quando da alternância de gestões.
- O uso de datas alusivas ao trânsito (semana do trânsito, “maio amarelo” etc.) concentram ações que podem estar diluídas ao longo de ano.
- A mensuração do impacto das ações favorece o convencimento dos gestores e da opinião pública.
- Corpo técnico local qualificado – e mais que isso: sensibilizado – para as mudanças paradigmáticas é investimento recomendável, inclusive para evitar-se um boicote “interno” antes mesmo da resistência externa (mídia, comunidades, corporações).
- A mudança sustentável para modelos que privilegiem a mobilidade voltada a usuários da via mais vulneráveis e modos mais saudáveis, no médio e longo prazo, se sedimentará na equipe técnica que permanece após as mudanças de gestão.

### Transporte público

- A melhoria do transporte público, para que sejam potencializados seus benefícios para a sociedade, passa pela sua priorização no sistema viário. BRT, corredor de ônibus e faixas exclusivas contribuem para isso.
- A concorrência do TP com outros modos recentes (como transportes por aplicativos) alerta para que as políticas voltadas ao transporte por ônibus contem com vias segregadas, organizações dos pontos de parada, mais conforto e a regularidade nos serviços, pois é difícil advogar um serviço precário.

### Intervenção no desenho urbano sustentável

- A mobilidade urbana é beneficiada quando são criados mecanismos urbanísticos que melhor aproveitam a infraestrutura urbana, como o aumento das densidades demográficas; com o favorecimento ao desenvolvimento de novas atividades econômicas, a criação de empregos e a produção de equipamentos públicos para a população.
- É importante focar (não apenas, mas principalmente) o planejamento de intervenções em pontos críticos das cidades para a visibilidade que as iniciativas de gestão requerem.

- As medidas podem ser melhor aceitas pela população com ações incrementais, isto é, com implementação e ganhos progressivos.
- Há que aproveitar ciclos e oportunidades existentes. Investimentos e obras são oportunidades para justificar retirada de espaço superdimensionado do carro.
- É possível e recomendável aproveitar contratos de implantação/implementação de medidas voltadas ao desenho urbano do para estudos e coletas de dados sobre o uso e os usuários do espaço de circulação.
- Nas intervenções voltadas a um desenho urbano seguro, equitativo e sustentável, o novo pode causar estranhamento ou mesmo assustar. Há que respeitar os limites pessoais e tempo de aprendizagem para assimilação.
- Intervenções-piloto (como ruas modelo/ruas completas): o fator "teste" da intervenção temporária pode suspender temporariamente a resistência. "Vamos testar só alguns dias, se não funcionar, retiramos".
- Retrocesso ocorrem. Há que ser resiliente. A mudança é estrutural e de longo prazo.
- Ser absolutamente contra o uso de carros não é estratégia eficiente. A rua deve ser de todos, não é uma cruzada contra os automóveis. O Modelo "Ruas Completas" pode ser pedagógico, nesse sentido.
- Saber o argumento que convence o gestor facilita a ação (qual pauta: inovação? Emprego?). Aproveitar esta informação para fortalecer os projetos
- Bons projetos não garantem, mas facilitam a aceitação pelos gestores. Há que estar preparado (soluções práticas "à mão").

### Estratégias de comunicação

- Pautar oportuna e cuidadosamente mobilidade urbana na agenda da cidade, favorecendo a mídia espontânea regular auxilia os esforços pela mudança de atitudes e comportamentos.
- Há que atender adequada e respeitosamente as demandas da imprensa, e aproveitar para buscar e sensibilizar os meios de comunicação em cada oportunidade.
- Ao buscar apoio da imprensa, há que, em contrapartida, estar também disponível e ter boa vontade, na condição de fonte de informação. Notícia não tem hora.
- É boa a estratégia de buscar implantar plataformas de informações e mantê-las atualizadas para permitir acompanhamento da imprensa e outros comunicadores.
- Coletivas de imprensa nem sempre são a melhor estratégia. Pode ser mais produtivo um encontro com diretores de redação, editores, chefias de reportagem e repórteres.
- Matérias exclusivas, em regra, tem espaço nobre na versão impressa ou no site. Aproveitar estas oportunidades.
- Ao lidar com meios de comunicação o caminho para comunicar é a confiança. As contradições levam ao descrédito.





Foto: Ary Silva/OPAS/OMS

---

# Anexos

## Anexo 1: Programação do Evento

### Seminário para fortalecer a implantação de medidas voltadas à mobilidade sustentável em cidades brasileiras

**Data:** Brasília, 16 de agosto 2018

**Local:** Auditório OPAS/Brasília-DF – Lote 19 – Avenida das Nações, SEN – Asa Norte, DF, 70312-970

**Objetivo:** Fortalecer ações coordenadas para medidas voltadas à mobilidade sustentável nas cidades.

**Objetivos específicos:**

- Conhecer e discutir modelos, experiências e evidências sobre o impacto de políticas e medidas voltadas à mobilidade sustentável, com foco no desenho urbano.
- Identificar oportunidades para a implantação de medidas voltadas à mobilidade sustentável, as resistências às medidas e as formas de superara os obstáculos.

09:00	<b>Abertura</b>
	<b>Mesa de Abertura</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Katia de Pinho Campos, Unidade Técnica de Determinantes da Saúde, Doenças Crônicas Não Transmissíveis e Saúde Mental, UTMNH OPAS/OMS</li> <li>▪ Marta Roberta Santana Coelho, Coordenação de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde, DVDANTPS/SVS, Ministério da Saúde</li> <li>▪ Jurandi Frutuoso Silva, Conselho Nacional de Secretários de Saúde – CONASS</li> </ul>
	<b>Programação, Objetivos do Encontro e Métodos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Victor Pavarino, UTMNH OPAS/OMS BRA</li> </ul>
09:40	<b>Painel 1: Programa Vida no Trânsito e Mobilidade Sustentável no Governo Federal</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mediadora: Katia Campos, OPAS/OMS BRA</li> <li>▪ Cheila Marina de Lima, Coord. Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde, Ministério da Saúde</li> <li>▪ Aguiar Gonzaga Vieira da Costa, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana/ Ministério das Cidades</li> </ul>
10:40	<b>Painel 2 Experiência nos Municípios transformando o desenho urbano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mediadora: Michelle Andrade ENC/PPGT-UnB</li> <li>▪ Luiz Alberto Saboia, Secretaria de Conservação e Serviços Públicos de Fortaleza-CE</li> <li>▪ José Carlos Almeida, Secretaria de Mobilidade e Acessibilidade Sorocaba-SP</li> </ul>
11:40	<b>Painel 3: Transporte Público e os ODS 11.2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mediador: Nazareno Affonso, MDT</li> <li>▪ Marcos Bicalho dos Santos, Diretor Administrativo e Institucional da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)</li> <li>▪ Luiz Carlos Mantovani Néspoli, Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP</li> </ul>
12:40	<b>Almoço</b>
14:00	<b>Painel 4: Entornos seguros e saudáveis: experiências, estratégias e recomendações</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mediadora: Ana Paula B.G, Barros, UniCEUB</li> <li>▪ Meli Malatesta, Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade ANTP/Mobilize Brasil</li> <li>▪ Danielle Hoppe, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento</li> <li>▪ Marta Obelheiro, WRI Brasil Cidades Sustentáveis</li> </ul>
15:50	<b>Intervalo</b>
16:00	<b>Painel 5: Comunicando as Intervenções</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mediador: David Duarte Lima FM/UnB</li> <li>▪ Carla Navarrete e Pedro C. B. de Paula, Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito em São Paulo</li> <li>▪ Adriana Bernardes, Produção da Editoria de Cidades, Correio Braziliense</li> </ul>
17:00	<b>Leitura da Síntese do Relator</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renato Boareto, Especialista em Política de Mobilidade Urbana e Meio Ambiente</li> </ul>
17:30	<b>Encerramento</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Katia de Pinho Campos, Victor Pavarino, OPAS/OMS BRA</li> </ul>

## Anexo 2: Lista de participantes

Nome	Instituição
Adriana Bernardes	Correio Brazilinse
Adriana Modesto	Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes – Ceftru/UnB.
Aguiar Gonzaga Vieira da Costa	SeMob/ Ministério das Cidades
Ana Amélia Galas Pedrosa	Ministério da Saúde
Ana Cláudia Bazzo Sá	SeMob/ Ministério das Cidades
Ana Paula Borba	UniCEUB
Carla Navarrete	Bloomberg Initiative for Global Road Safety – São Paulo
Cheila Marina de Lima	Secretaria de Saúde do Distrito Federal
Danielle Hoppe	Ministério da Saúde
Dante Rosado	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP)
David Duarte Lima	Bloomberg Initiative for Global Road Safety – Fortaleza
Fernanda Cesar	Faculdade de Medicina, Universidade de Brasília
Jackson Lucena Santos	Departamento Nacional de trânsito – DENATRAN/MCidades
Janaina Jardim	Secretaria de Mobilidade – SEMOB, GDF
Janilce Guedes de Lima	Secretaria de Saúde do Distrito Federal
José Carlos de Almeida	Sec. de Planejamento e Projetos, Prefeitura de Sorocaba-SP
Karla Lindorfer Livi	Ministério da Saúde
Katia de Pinho Campos	Organização Pan-Americana da Saúde – OPAS/OMS BRA
Lisandro Iusry Abulatif	Ministério da Saúde
Luiz Alberto Sabóia	Secretaria de Conservação e Serviços Públicos de Fortaleza
Luiz Carlos Mantovani Néspoli	Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP
Luiza Amorim	Vital Strategies
Marcos Bicalho dos Santos	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)
Meli Mallatesta	Mobilize Brasil – Mobilidade Urbana Sustentável
Maria Sueli Mendes Nogueira	Ministério da Saúde
Mariana Alencar Sales	Ministério da Saúde
Marli Montenegro	Ministério da Saúde
Marta Maria Malheiros Alves	Ministério da Saúde
Marta Obelheiro	WRI Brasil Cidades Sustentáveis
Marta Roberta Santana Coelho	Ministério da Saúde
Mércia G. Oliveira de Carvalho	Conselho Nacional de Secretários de Saúde – CONASS
Michelle Andrade	Programa de Pós Graduação em Transportes PPGT – ENC/UnB
Nazareno Affonso	Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT)
Paula Carvalho de Freitas	Ministério da Saúde
Pedro C.B. de Paula	Bloomberg Initiative for Global Road Safety – São Paulo
Rafael Stucchi da Silva	Secretaria de Mobilidade – SEMOB, GDF
Rafaela Mendes	Ministério da Saúde
Rayone M. C. Veloso Souto	Ministério da Saúde
Renata Florentino	Rodas da Paz
Renato Boareto	Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT)
Rodrigo Valim	Secretaria de Saúde do Distrito Federal
Tiago Moreira dos Santos	DETRAN-DF/GDF
Uirá Lourenço	Brasília Para Pessoas – Mobilize Brasil
Ulisses Lacava Bigaton	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)
Vanessa L.P. Albuquerque	DETRAN-DF
Vera Lídia Alves de Oliveira	Ministério da Saúde
Victor Pavarino	Organização Pan-Americana da Saúde – OPAS/OMS BRA



## Anexo 3: Fotos do evento





Foto: OPAS/OMS

---

## Equipe Técnica

**Unidade Técnica de Unidade Técnica de Determinantes da Saúde,  
Doenças Crônicas Não-Transmissíveis e Saúde Mental – UTNMH, OPAS/  
OMS Brasil**

### **Coordenação**

Katia de Pinho Campos, UTNMH, OPAS/OMS Brasil

### **Elaboração**

Victor Pavarino, Consultor em Segurança Viária, UTNMH, OPAS/OMS  
Brasil.

Renato Boareto, Especialista em Política de Mobilidade Urbana e Meio  
Ambiente



Organização  
Pan-Americana  
da Saúde



Organização  
Mundial da Saúde  
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS Américas

Representação da OPAS/OMS no Brasil

---

[www.paho.org/bra](http://www.paho.org/bra)

SETOR DE EMBAIXADAS NORTE, LOTE 19, 70800-400, BRASÍLIA – DF, BRASIL • TEL.: +55 61 3251-9595