



# Prepara RAPS 2020

GUIA TEMÁTICO

## Mobilidade urbana e o direito à cidade



GUIA TEMÁTICO

# Mobilidade urbana e o direito à cidade

O conteúdo deste guia foi elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) a pedido da RAPS para o programa Prepara RAPS, voltado aos pré-candidatos e pré-candidatas da rede para as eleições municipais de 2020.

## **NOTA**

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

# Sumário

Introdução .....	4
Prioridades .....	6
1. Fortalecimento da gestão e inovação do poder público .....	6
2. Transporte público mais eficiente e atrativo .....	8
3. Mobilidade ativa como alternativa .....	12
4. Desincentivo ao transporte privado .....	14
5. Valorização dos espaços públicos .....	16
Conclusão.....	18
Sobre o ITDP .....	19
Sobre a MobiliCAMPUS .....	19
Sobre a MobiliDADOS.....	19
Sobre a RAPS.....	20
Referências.....	21

# Introdução

## O QUE ESTÁ EM JOGO NAS ELEIÇÕES 2020?

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

O debate sobre mobilidade vem se transformando nos últimos anos, com discussões sobre novas tecnologias, aplicativos de transporte, cidades inteligentes e veículos autônomos. Recentemente, a pandemia do novo coronavírus escancarou as desigualdades urbanas e a necessidade de resgatar políticas que considerem a mobilidade como serviço essencial, fazendo valer efetivamente o direito social previsto na Constituição Federal. Os [desafios para implementar soluções concretas continuam os mesmos](#): adotar e implementar estratégias de Evitar, Mudar e Melhorar (*Avoid, Shift, Improve*, em inglês), com a adequada combinação de estímulo aos modos mais sustentáveis e desestímulo ao uso do carro para promover cidades de baixo carbono, menos congestionadas e mais justas.

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



# PRIORIDADES

Neste documento, o ITDP apresenta a pedido da RAPS cinco diretrizes de atuação e ações, com ferramentas e materiais de referência que podem contribuir para elaboração de propostas para cidades brasileiras alinhadas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº12.587/2012). Cabe ressaltar a importância de sempre considerar as especificidades de cada local e as competências atribuídas a cada função legislativa e executiva.

## 1. FORTALECIMENTO DA GESTÃO E INOVAÇÃO DO PODER PÚBLICO

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

As cidades brasileiras devem enfrentar desafios oriundos da rápida urbanização do século XX, como distribuição desigual de infraestrutura, serviços e oportunidades, e criar soluções para os principais desafios do nosso século, como a mitigação e adaptação às mudanças climáticas, a poluição do ar, as questões relacionadas à saúde pública e novas formas de viver na cidade no cenário pós-pandemia. **As cidades precisam se tornar mais resilientes e a mobilidade deve ser encarada como um direito social e não somente como um conjunto de ativos fixos.**

## O que precisa ser feito?

---

- **Planejar e fazer uma gestão com base em evidências.** Para isso é importante estruturar uma base de dados para nortear as políticas públicas de mobilidade pelos seus impactos no acesso a oportunidades. Essa base de dados deve ser frequentemente atualizada para orientar a tomada de decisão e aumentar a efetividade da ação pública em um cenário de escassez de recursos.
  1. Nas cidades de maior porte é essencial que o poder público se aproprie de dados que permitam monitorar, fiscalizar e avaliar o transporte público (posicionamento de veículos via GPS, demanda do sistema via sistema de bilhetagem eletrônica e planejamento do sistema por meio de dados no formato GTFS).
  2. Também deve ser considerado o recorte de população mais vulnerável contemplando renda, gênero e raça na coleta e análise dos dados.
- **Instituir mecanismos de governança** para ação climática e integrar políticas setoriais e metropolitanas – no caso de cidades de regiões metropolitanas. A mobilidade é uma área meio, que permite o deslocamento para acessar oportunidades no território cuja distribuição é determinada por políticas de desenvolvimento urbano, emprego e renda, saúde, educação e cultura. É fundamental que as cidades desenvolvam estruturas de governança que integrem os diversos setores para garantir coerência aos instrumentos de planejamento urbano e as decisões de gestão pública.

É importante criar instância executiva permanente de governança das ações de integração entre a mobilidade e políticas urbanas setoriais, enfrentamento das ações climáticas e qualidade do ar. Também é

preciso avaliar a atualização de instrumentos de planejamento para garantir a coerência das ações intersetoriais, visando incentivar a descentralização de oportunidades no território, fomentar o uso misto na cidade, promover mitigação, adaptação e resiliência às mudanças climáticas e reduzir a poluição do ar.

- **Institucionalizar canais de comunicação e participação social** para que sejam permanentes e tragam compartilhamento e disponibilização de informações em linguagem acessível e que facilite a construção coletiva e o acompanhamento de políticas públicas por parte dos cidadãos e cidadãs. Para esse fim podem ser criados observatórios, conselhos, portal de dados abertos e processos de consultas virtuais, entre outros.
- **Fomentar a inovação**, promovendo programas em colaboração com secretarias municipais que envolvam sociedade civil, *start-ups* e academia para criar novas soluções para a gestão pública.

## 2. TRANSPORTE PÚBLICO MAIS EFICIENTE E ATRATIVO

O transporte público é essencial para garantir o acesso à cidade e reduzir desigualdades. Assegurar sua prioridade na via por meio de faixas exclusivas e corredores de transporte contribui para ampliar o acesso às atividades produtivas e aos equipamentos que a cidade oferece, como escolas, hospitais e oportunidades de trabalhos.

Nos últimos anos, o transporte público vem perdendo sistematicamente passageiros ao passo que o desejo e o uso de carros e motocicletas particulares e uso de aplicativos de mobilidade individual aumentam de forma contínua. O pós-pandemia pode gerar um desafio

ainda maior, uma vez que muitas cidades no mundo observaram queda de demanda no transporte público e maior uso do transporte individual motorizado. Nesse novo cenário, é fundamental que o poder público e as empresas operadoras garantam que o transporte público não seja um vetor de contaminação e que não seja percebido como tal.

## O que precisa ser feito?

- **Aumentar a prioridade** do transporte público nas vias da cidade. Criar ou ampliar a rede de faixas preferenciais e exclusivas para ônibus, principalmente em trechos mais congestionados. Nas cidades que possuem dados de posicionamento de veículo por GPS, estes podem ser um subsídio importante para definição de vias prioritárias para receber novas faixas e corredores. Também é necessário restringir e fiscalizar o acesso de táxis e veículos por aplicativo às faixas exclusivas para aumentar a velocidade e frequência operacional do transporte público de modo a transmitir maior confiabilidade ao usuário.



- **Reformar a regulamentação** do sistema de transporte público por meio da incorporação de elementos que forneçam maior qualidade, eficiência, sustentabilidade e resiliência. Para isso, vale destacar a importância de:
  1. Estabelecer contratos com períodos de duração de até 10 anos, com prazos de renovação também curtos, de modo a viabilizar maior competitividade, incorporar atualizações tecnológicas, atender às exigências ambientais e aprimorar o sistema ao longo do tempo de contrato;
  2. Garantir a competitividade e concorrência nos contratos;
  3. Assegurar que o financiamento do sistema não seja exclusivamente com base na tarifa paga pelos usuários;
  4. Incorporar incentivos financeiros, técnicos e ambientais para facilitar e contribuir com a inclusão e utilização em escala de ônibus elétricos;
  5. Prever a disponibilização dos dados de forma transparente ao município por parte do operador, ou licitar a gestão dos dados operacionais de bilhetagem e posicionamento de veículos separadamente;
  6. Facilitar a consulta e acompanhamento do processo licitatório, bem como de fiscalização do contrato por parte da população;
  7. Garantir a capacitação técnica dos gestores e operadores para utilização, monitoramento e fiscalização do sistema de forma eficiente.
  
- **Promover a coordenação da gestão** dos sistemas de transporte público em cooperação com operadores, secretarias municipais e estaduais quando a cidade é integrante de uma região metropolitana.

Integrar os dados e o centro de controle e monitoramento da operação de transporte público entre operadores e municípios da região metropolitana, quando for o caso, e instituir mecanismos de governança e gestão integrada com participação dos diversos setores do poder público responsáveis pelo planejamento e operação de transportes e os operadores de transporte.

- **Incentivar o pleno acesso ao sistema por meio de iniciativas de desconto tarifário.** A integração entre diferentes modos de transporte, inclusive com sistemas de bicicleta, pode ser um modelo interessante, instituindo descontos para usuários com determinados padrões de viagem. É preciso ainda avaliar a incorporação de estratégias de descontos progressivos no transporte público (quanto maior o número de passagens, maior o desconto), ou tarifas niveladas (estabelecimento de um custo máximo diário, semanal ou mensal) para garantir a democratização do acesso e fidelizar o usuário.
- **Buscar modelos de financiamento,** instituindo fontes extratarifárias com foco no transporte público. O modelo de financiamento da operação de transporte exclusivamente baseado na tarifa está chegando a um esgotamento nas cidades brasileiras. A queda de passageiros vem ameaçando a sustentabilidade financeira das operadoras de transporte e alimenta um círculo vicioso de aumento da tarifa que afasta ainda mais potenciais usuários. As prefeituras devem tomar ações proativas para enfrentar a ameaça de colapso do sistema que podem passar por:
  1. Criar grupo de trabalho intersetorial com participação de secretarias de transporte, planejamento, urbanismo, fazenda

e outras mais relevantes considerando o contexto local para avaliar uma combinação de receitas que complemente a tarifa paga pelo usuário;

2. Criar ou ampliar fontes extratarifárias de financiamento da operação e integração do transporte público que podem incluir recursos de multas das empresas de transporte e motoristas, taxa por uso da via para aplicativos de transporte individual, contribuição sobre comercialização e consumo de combustíveis, exploração publicitária, redirecionamento dos recursos de vale-transporte para financiar a mobilidade dos trabalhadores, recursos relacionados ao desenvolvimento imobiliário como contribuição de melhoria, outorga onerosa, certificado de aumento do potencial construtivo, etc.

### **3. MOBILIDADE ATIVA COMO ALTERNATIVA**

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

Recentemente, muitas cidades no mundo estão implementando ações focadas na promoção da mobilidade a pé e por bicicleta em função do seu potencial para manter os deslocamentos com

distanciamento social e como forma de preparar para um futuro com menor uso de automóveis. O estímulo aos modos ativos exige um conjunto de ações para aumentar a segurança, o conforto e a conveniência dos deslocamentos de pedestres e ciclistas por meio da qualidade, conectividade e integração da infraestrutura instalada e sua conectividade com o ambiente urbano e outros modos de transporte.



Danielle Hoppe (ITDP)

## O que precisa ser feito?

- **Aumentar o acesso** das pessoas à rede cicloviária, reduzindo desigualdades e aumentando conexão entre a infraestrutura existente.

- **Garantir segurança viária** no entorno de estações de transporte público, hospitais, escolas e centros comerciais com intensa circulação de pedestres. Para isso, são importantes duas medidas:
  1. Reduzir limites de velocidade regulamentados e implementar medidas físicas de redução de velocidade (moderação de tráfego);
  2. Requalificar o espaço público, alocando maior espaço de circulação para pedestres e ciclistas, reduzindo, conseqüentemente, a eficiência da viagem por automóveis.
  
- **Estimular mudanças de comportamento, atuando para fomentar novas formas de se deslocar nas cidades.** Além de fortalecer programas de deslocamento a pé e de bicicleta para escolas em articulação com organizações da sociedade civil, é importante implementar soluções de urbanismo tático (baixo custo e rápida implantação) para melhorar os espaços públicos. É preciso ainda estimular a integração do uso da bicicleta com o transporte público, com bicicletários e oferta de bicicletas compartilhadas próximas a estações de transporte.

#### 4. DESINCENTIVO AO TRANSPORTE PRIVADO

O uso intensivo do automóvel é concentrado em uma parcela pequena da população de mais alta renda e gera uma série de externalidades negativas que afetam a sociedade de forma mais ampla como os congestionamentos, o aumento das emissões de poluentes que contribuem para agravar a emergência climática e a poluição do ar que afeta a saúde pública. Para superar esse desafio, é necessário não somente melhorar a qualidade das alternativas ao uso do carro como também implementar medidas de

desestímulo ao seu uso cotidiano. Sem uma mudança significativa de comportamento, dificilmente as cidades se tornarão mais limpas e mais justas.

## O que precisa ser feito?

---

- **Reduzir a oferta e aumentar o valor dos estacionamentos** nas cidades, adotando medidas como:
  1. Revisar a legislação urbanística para reduzir a quantidade de vagas ofertadas em novas habitações, principalmente próximo aos corredores de transporte público.
  2. Reduzir a disponibilidade de vagas de estacionamento nas vias públicas, principalmente no entorno de estações de transporte e aumentar a cobrança e fiscalização delas por parte do município.
  3. Criar mecanismos para gestão compartilhada das receitas provenientes da cobrança de estacionamento nas vias públicas, com participação da comunidade local na alocação dos recursos arrecadados.
- **Avaliar formas de cobrança pelo uso da via.** Uma das formas para assegurar isso é regular e cobrar o uso do espaço viário pelos veículos de aplicativos (como por exemplo Uber, Cabify e 99) e direcionar os recursos obtidos para fundos que promovam a mobilidade ativa e o transporte público. Outra possibilidade é avaliar implementação gradual de taxaço pelo uso das vias por veículos individuais motorizados em áreas com oferta qualificada de transporte público e criar zonas especiais pelas quais é mais caro passar em determinados dias e horários, estimulando assim o uso de outros modos de transporte mais sustentáveis. Além

disso, é possível implementar zonas de baixa ou zero emissão, que têm por objetivo a melhoria da qualidade ambiental local e estímulo ao uso do transporte público e ativo. Nessas zonas, o processo de tarifação é permanente e varia de acordo com as características dos veículos e das viagens.

- **Implementar medidas de gestão da demanda por transporte** como, por exemplo, incentivar o teletrabalho para as empresas localizadas em áreas centrais.

## 5. VALORIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Os espaços públicos possuem um papel determinante na estrutura, no desenvolvimento e na identidade das cidades. É neles que se desenvolvem atividades coletivas, onde cidadãos e grupos diversos convivem, interagem e realizam trocas essenciais da existência das cidades. Mais do que parques e praças, o espaço público primordial das cidades é a rua. Na última década, o esgotamento visível do modelo de desenvolvimento urbano dependente do automóvel deu origem a movimentos que buscam reequilibrar as funções da rua, resgatando seu caráter integral de espaço público.

Essa retomada da rua como espaço público passa pelo estímulo aos modos ativos de deslocamento, como a mobilidade a pé e em bicicleta. Ruas que promovem deslocamentos ativos contribuem para a saúde física e mental da população, para a redução da poluição e também com a prosperidade do comércio de rua e o desenvolvimento econômico das cidades. **Ruas prósperas promovem o crescimento econômico facilitando o desenvolvimento de centralidades de bairro, gerando receita, empregos e ampliando o acesso a serviços e oportunidades.** Contudo, as ruas, os largos, as escadarias,

as calçadas e os espaços onde as atividades cotidianas acontecem recebem pouca atenção nas estruturas de governança e instrumentos de planejamento implementados na grande maioria dos municípios brasileiros.

## O que precisa ser feito?

---

- **Criar uma estrutura institucional dedicada à gestão integrada dos espaços públicos.** A existência de um órgão responsável pelos espaços públicos demonstra a sua valorização pelo governo municipal e indica para outros órgãos municipais e para a população a necessidade de profissionalização da sua gestão.
- **Incentivar a capacitação dos técnicos** responsáveis pelo diálogo com os grupos e projetos locais nas áreas de participação social e gestão de espaços públicos.
- **Fortalecer ou criar estruturas administrativas locais,** responsáveis pela coordenação territorial local e por facilitar a comunicação entre órgãos municipais e as demandas locais.
- **Assegurar a participação da população** na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de espaços públicos, através da criação de conselhos, grupos de trabalho e do fortalecimento das organizações de base local.
- **Garantir fontes diversificadas e contínuas de recursos.** É necessário assegurar recursos para que espaços públicos possam ser criados, qualificados e mantidos de forma

contínua e, assim, tornar-se parte de um círculo virtuoso de desenvolvimento econômico, atraindo investimentos e reduzindo despesas em saúde, por exemplo. Em um contexto de estagnação econômica e baixa disponibilidade de recursos municipais para investimentos, a implementação de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (Lei 10.1257/2001) e a criação de novos mecanismos de gestão e financiamento, incluindo as parcerias com o setor privado, podem ser considerados.

## CONCLUSÃO

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

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

## **SOBRE O ITDP**

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

## **SOBRE A MOBILICAMPUS**

Lançada pelo ITDP Brasil em 2019, a [MobiliCAMPUS](#) busca disseminar os princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), oferecendo um percurso de aprendizado sobre o tema. As turmas são trimestrais, com número limitado de vagas. Todos os cursos são disponibilizados de forma gratuita.

## **SOBRE A MOBILIDADOS**

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

# **SOBRE A RAPS**

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

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

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

Saiba mais em [www.raps.org.br](http://www.raps.org.br).

# REFERÊNCIAS

## **Sobre modelos inspiradores**

---

[Programa de territórios prioritários BIP/ZIP Lisboa;](#)

Bogotá: [Observatório de Espacios Públicos;](#)

São Paulo: Portal Gestão Urbana e aba [Projetos Urbanos;](#)

Florianópolis: [Portal Rede de Espaços Públicos](#) (em desenvolvimento);

Barcelona: Portal Ecologia, Urbanismo, Infraestrutura e Mobilidade  
– Aba [Meio Ambiente e Espaço Público.](#)

Lisboa: aba [Espaço Público](#) no portal do departamento de Urbanismo

## **Sobre gestão e governança**

---

[MobiliCAMPUS](#) – Plataforma de educação à distância do ITDP com foco em mobilidade urbana sustentável

[MobiliDADOS](#) – Plataforma com indicadores e dados abertos para elaboração e monitoramento de políticas públicas de mobilidade urbana

[Uso de dados e evidências para planejamento e gestão da mobilidade urbana: relatório da oficina](#)

Projeto [Acesso a Oportunidades](#)

## **DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PELO TRANSPORTE:**

- [Guia de Implementação de Políticas e Projetos de DOTS](#)
- [Padrão de Qualidade DOTS 3.0](#)
- [Ferramenta para avaliação do potencial de DOTS em corredores de transporte](#)

## **PARTICIPAÇÃO SOCIAL:**

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

## **DADOS ABERTOS:**

- Portal de dados abertos da prefeitura de [São Paulo](#), de [Belo Horizonte](#), de [Recife](#) e de [Natal](#)
- [Data.Rio](#)
- [Dados abertos de transporte público para desenvolvedores em São Paulo](#)

## **PLATAFORMAS COM INDICADORES DAS CIDADES:**

- [ObservaSampa](#)
- [Painel.Rio](#)

## **ESTÍMULOS PARA INOVAÇÃO:**

- [II Desafio COR](#) – *Smart City Smart People*
- [MobiLab](#) – Laboratório de Inovação aberta
- [Labges](#) – Laboratório de Inovação do Governo do Estado do Espírito Santo

[Livro Cidades](#) – Para entender melhor o lugar onde vivemos  
(Humberto Dantas)

## **Sobre fontes de financiamento**

[Boletim #4 MobiliDADOS: o transporte de média e alta capacidade nas cidades brasileiras](#)

[Posicionamento](#) sobre situação econômica do Transporte Público no Brasil e o Programa Emergencial do Transporte Social

[Guia de boas práticas de gestão dos ônibus](#) – IDEC

[Você pode pagar menos](#)

[Simulador de tarifa](#) da Prefeitura de Porto Alegre

[Metodologia para avaliação de corredores de transporte de média e alta capacidade](#)

[Avaliação e recomendações para os sistemas de BRT](#) realizadas pelo ITDP Brasil

Infográfico sobre [ônibus elétrico](#) e suas contribuições para cidades mais sustentáveis

[Desafios e oportunidades para a expansão do transporte de média e alta capacidade do Brasil](#)

[Manual de BRT: Guia de Planejamento](#)

[Padrão de Qualidade BRT](#)

## **Sobre mobilidade ativa**

### **CAMINHABILIDADE:**

- [Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta](#)
- [Índice de Caminhabilidade – Aplicação Santo Cristo](#)
- [Guia global de desenho de ruas](#)
- [Guia Desenho de Cidades Seguras](#)

- [Intervenção urbana temporária \(Re\)Pensando Santana](#)
- [Intervenção Urbana Temporária: Rio + Pedestre São Francisco Xavier](#)

### **CICLOMOBILIDADE:**

- [Guia de Planejamento Cicloinclusivo](#)
- [Guia de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas](#)
- [As contagens de ciclistas como alternativa de baixo custo para monitoramento de políticas cicloviárias](#)
- [Política de Mobilidade por Bicicletas e Rede Cicloviária da Cidade de São Paulo: Análise e Recomendações](#)
- [Observatório da Bicicleta – União de Ciclistas Brasileiros \(UCB\)](#)
- [CicloMapa – plataforma de dados georreferenciados da infraestrutura cicloviária nas cidades brasileiras](#)
- [Mapeamento colaborativo de infraestrutura cicloviária](#)
- [Boletim #6 – Cidades Resilientes e Acesso aos Serviços de Saúde](#)
- [Infográfico – Bicicletas e Patinetes elétricas: Colaborando com a ação climática](#)
- [Mobilidade ativa nas eleições](#)
- [A Bicicleta no Pós-Coronavírus – Nota Pública](#)

## **SEGURANÇA:**

- [Relatório Rotas Seguras para a Educação](#)
- [Boletim #2 – Ruas mais seguras](#)
- [Mobilidade urbana em tempos de pandemia: o que podemos vislumbrar para o futuro da vida nas cidades?](#)

## **Sobre desincentivo ao transporte privado**

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

Políticas de estacionamento em edificações na cidade do Rio de Janeiro: [análise dos efeitos da legislação no desenvolvimento urbano](#)

[Fair ride: A Policy Framework for Managing Transportation Network Companies](#) (Publicação em Inglês)

[Guía práctica estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina](#)

[Boletim #3 – Os carros e as cidades em colapso](#)

