

Encontro 1

Transporte Público e Covid-19

Data de realização do evento: 28/04/2021

Realização



Cofinanciamento:





PROJETO ACESSOCIDADES

O Projeto AcessoCidades é uma iniciativa da Frente Nacional de Prefeitos (Brasil), em parceria com a Confederación de Fondos de Cooperación y Solidaridad (Espanha) e Associazione Nazionale Comuni Italiani (Itália). Em conformidade com a Agenda 2030, o projeto visa qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para a integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável e redução de desigualdades

O projeto é cofinanciado pela União Europeia e se articula por 4 eixos centrais:

1. GOVERNANÇA: articulação de redes nacionais e internacionais a partir da troca de experiências entre técnicos e gestores municipais, consolidação de boas práticas em mobilidade e acessibilidade urbana e

realização de visitas técnicas no Brasil e na Europa;

2. DIAGNÓSTICO E CAPACITAÇÃO: mapeamento do uso de dados abertos e oficinas de capacitação do corpo técnico para a geração, abertura, atualização e utilização de dados de transportes para o planejamento municipal;

3. PLANEJAMENTO E VIABILIZAÇÃO DE BOAS PRÁTICAS: apoio à realização de diagnósticos locais de mobilidade e acessibilidade urbana e à implementação de ações técnicas e políticas que promovam o desenvolvimento urbano sustentável;

4. ENGAJAMENTO: fortalecimento de espaços de diálogo entre cidades e instituições de pesquisa e inovação, com a organização de atividades conjuntas e de um concurso para apresentação de ideias e ferramentas inovadoras para o planejamento e gestão da mobilidade urbana.

Este relatório está alinhado com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS):



A mobilidade urbana e, em especial, os sistemas de transporte público foram bastante afetados pela pandemia da covid-19 em todo o mundo. As políticas de isolamento social, fundamentais para a contenção do vírus e proteção da vida das pessoas, aliadas ao receio do contágio nos deslocamentos urbanos, forçaram a redução abrupta da demanda, que chegou a menos de 20% do número de passageiros verificado anteriormente¹.

Essa redução da demanda impôs diversos desafios técnicos, institucionais e econômicos ao poder público e ao setor de transportes urbanos. Frente a eles, as cidades passaram a adotar diferentes estratégias para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana, de acordo com os contextos sociais, urbanos e sanitários em que estavam inseridas.

Cidades como Paris, Barcelona e Bogotá construíram dezenas de quilômetros de ciclovias e ciclofaixas emergenciais, em complemento à rede cicloviária já existente², e diversas outras cidades estão ampliando suas calçadas³ com o objetivo de estimular deslocamentos ao ar livre, aumentar a segurança e diminuir o risco de contágio nos deslocamentos.

1. [Google \(2020\) Relatórios de mobilidade da comunidade.](#)

2. [World Resources Institute \(2020\) Ciclovias temporárias são resposta sustentável de cidades do Brasil e da América Latina à Covid-19.](#)

3. [World Resources Institute \(2020\) Com urbanismo tático, cidades enfrentam a Covid-19 priorizando pedestres e ciclistas.](#)

CONTEXTO

Países como Itália, Espanha, Inglaterra, Estados Unidos e Países Baixos têm se articulado nacionalmente para apoiar o transporte público urbano⁴, entendendo o sistema como um direito social e fundamental para a construção de cidades mais sustentáveis. Esse apoio envolve o repasse de subsídios para a manutenção da oferta a níveis maiores do que a demanda durante a pandemia e para garantir um distanciamento mínimo entre passageiros, mas também assegurar o financiamento de projetos de infraestrutura e informação para aumentar a cobertura, qualidade e eficiência dos transportes públicos após a pandemia. Isso faz parte de uma estratégia combinada de curto e longo prazo para recuperar a confiança nos transportes públicos e reduzir a migração de usuários para o transporte individual motorizado.

No Brasil, a estrutura dos contratos, o modelo de financiamento e a remuneração do transporte público praticados na maioria das cidades, integralmente vinculados à tarifa, geraram um déficit cumulativo para o sistema. Esse desequilíbrio econômico-financeiro estrutural, agravado pelas condições impostas durante a pandemia, teve um impacto devastador mediante à falta de coordenação e apoio financeiro e institucional nacional.

4. [Federal Transit Administration - US \(2020\) Emergency Coronavirus Relief Act.](#)

[Department for Transport - UK \(2020\) Government extends coronavirus support for buses and trams.](#)

[European Commission \(2020\) State aid: Commission approves €1.5 billion Dutch scheme.](#)

CONTEXTO

Entre março de 2020 e abril de 2021, mais de 25 sistemas de transporte público deixaram de existir, foram assumidos por outras empresas ou diretamente pela administração municipal, e estima-se que cerca de 6 mil trabalhadores do setor foram demitidos e 10 mil tiveram seus contratos de trabalho suspensos⁵. Enquanto isso, a população enfrenta diariamente situações de atrasos ou não-cumprimento de viagens por transporte público, ou ainda deslocamentos em veículos muitas vezes lotados.

Frente aos novos e antigos desafios enfrentados pelas cidades, a troca de experiências é de extrema importância para a formulação e aprimoramento de políticas públicas inteligentes e eficientes, que tenham como objetivos a promoção da mobilidade urbana sustentável e a redução de desigualdades sociais e urbanas.

Este documento sistematiza os principais desafios e ações debatidos no primeiro encontro de troca de experiências entre cidades, organizado pelo projeto AcessoCidades, que teve como tema o Transporte Público e Covid-19. O evento teve a participação de representantes de municípios brasileiros, italianos e espanhóis.

Assista ao evento completo pelo link:

https://www.youtube.com/watch?v=Lzmcl_E9DR8&t=2438s

5. Associação Nacional dos Transportes Urbanos (NTU). Boletins semanais sobre os impactos da pandemia de Covid-19 no transporte público por ônibus.



Cidades Participantes



São José dos Campos - BR

População:

720 mil
habitantes



São José dos Campos, no interior do estado de São Paulo, está passando por uma profunda reestruturação no seu sistema de transporte público. Incorporando o novo paradigma de mobilidade como serviço, o projeto da próxima licitação para a concessão da operação de ônibus da cidade, ainda em processo de aprovação, propõe a readequação de linhas com inovação tecnológica, eletrificação da frota e troncalização do sistema.

No contexto da pandemia, a cidade enfrenta uma redução abrupta da demanda pelo transporte público, com quedas de até 75% no número de passageiros transportados nos piores momentos da crise sanitária. Com o objetivo de recuperar a confiança da população no transporte público coletivo, estão sendo realizados diversos protocolos higiênico-sanitários de desinfecção dos veículos e planejamento contínuo da oferta com base na demanda variável.

Milão - IT

População:

**1.4 milhão
de habitantes**

População metropolitana:

**7.4 milhões
de habitantes**



A cidade de Milão foi, por muitos meses, o epicentro da pandemia na Itália. Com a redução de mais de 50% da demanda por transporte público, a renda proveniente das tarifas reduziu pela metade e os sistemas de transporte passaram por uma importante reestruturação física, financeira e operacional.

A articulação entre diferentes níveis de governo e instituições privadas permitiu uma maior eficiência da operação do sistema de transporte público e a ampliação da infraestrutura para a mobilidade ativa, com estímulo à integração modal. Além disso, a cidade aposta na ampliação e aprimoramento do serviço de transporte público como aspecto fundamental para a recuperação do número de passageiros. Com recursos nacionais e europeus, estão sendo implementados projetos de metrô e VLT em toda a região metropolitana.

Barcelona - ES

População:

**1.5 milhão
de habitantes**

População metropolitana:

**3.5 milhões
de habitantes**



A Área Metropolitana de Barcelona, formada por 36 prefeituras, é uma das regiões mais densamente povoadas da Europa. O sistema de transporte público, composto por pouco mais de 200 linhas de ônibus e quase 2 mil veículos, é planejado e monitorado por uma única autoridade de transporte, garantindo a coordenação e integração da rede e das políticas de transporte no território. A maioria dos deslocamentos na região é realizada por modos ativos (42%) e coletivos (29%).

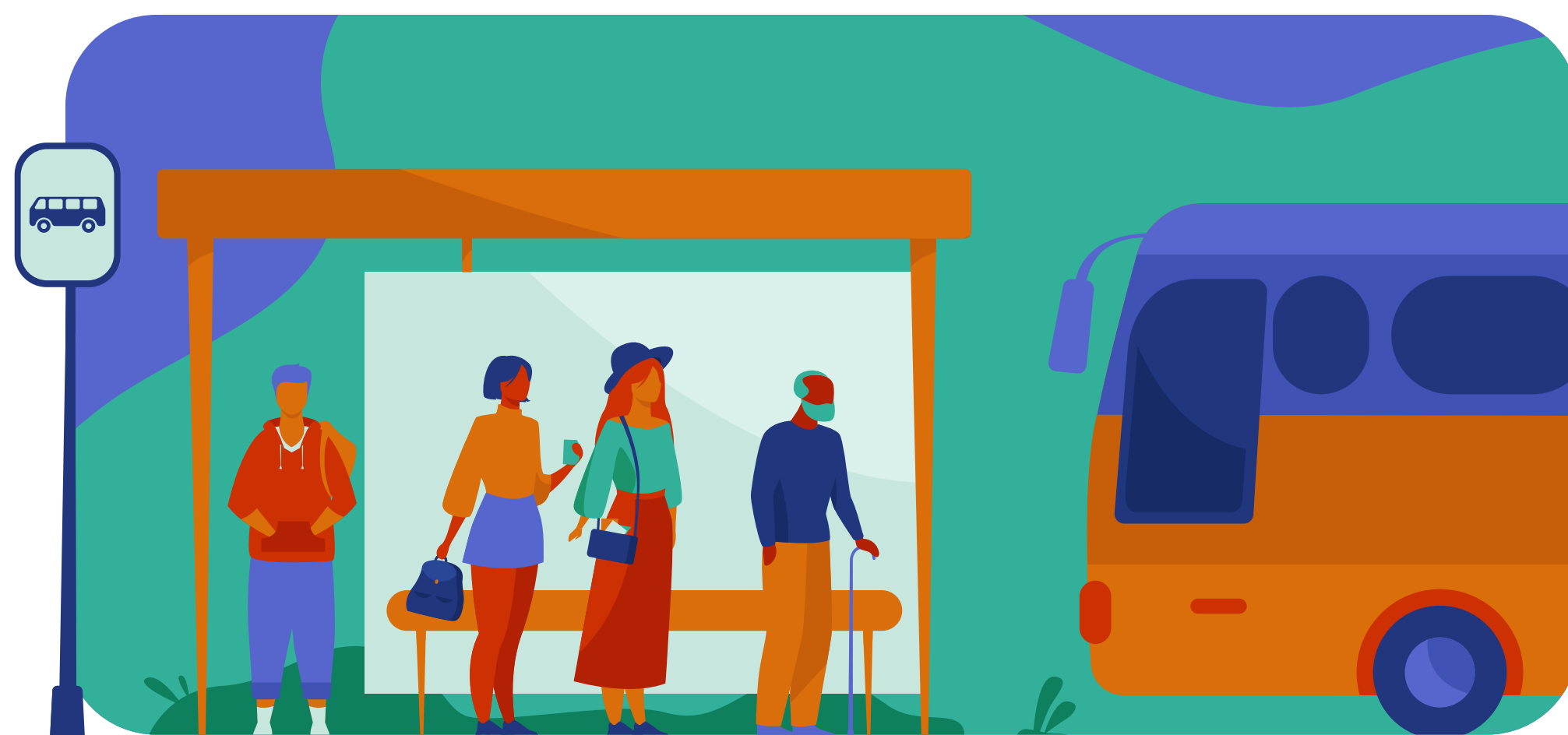
A demanda do transporte seguiu a curva dos casos de covid-19, com queda muito acentuada nos primeiros meses de pandemia, especialmente com as políticas de distanciamento social mais restritivas, e tendência tímida de recuperação ao longo do tempo. Mesmo com o teletrabalho e com a menor mobilidade devido à redução de atividades culturais e presenciais, verifica-se que a demanda por transporte individual motorizado se recupera a uma taxa mais rápida do que a demanda por transporte público. Em abril de 2021, o fluxo de automóveis estava entre 80% e 90% do observado antes da pandemia, enquanto o número de passageiros do transporte público estava em 60%. As ações adotadas pela área metropolitana têm sido no sentido de conter a disseminação do vírus e promover a estabilização do sistema de transporte público no pós-pandemia, com enfoque em ações táticas nas vias públicas e na comunicação com os passageiros.

Desafios e Ações



DESAFIO 1:

Planejar o transporte público frente à redução da demanda



Ação 1 | Identificação e reprogramação de rotas com alta lotação

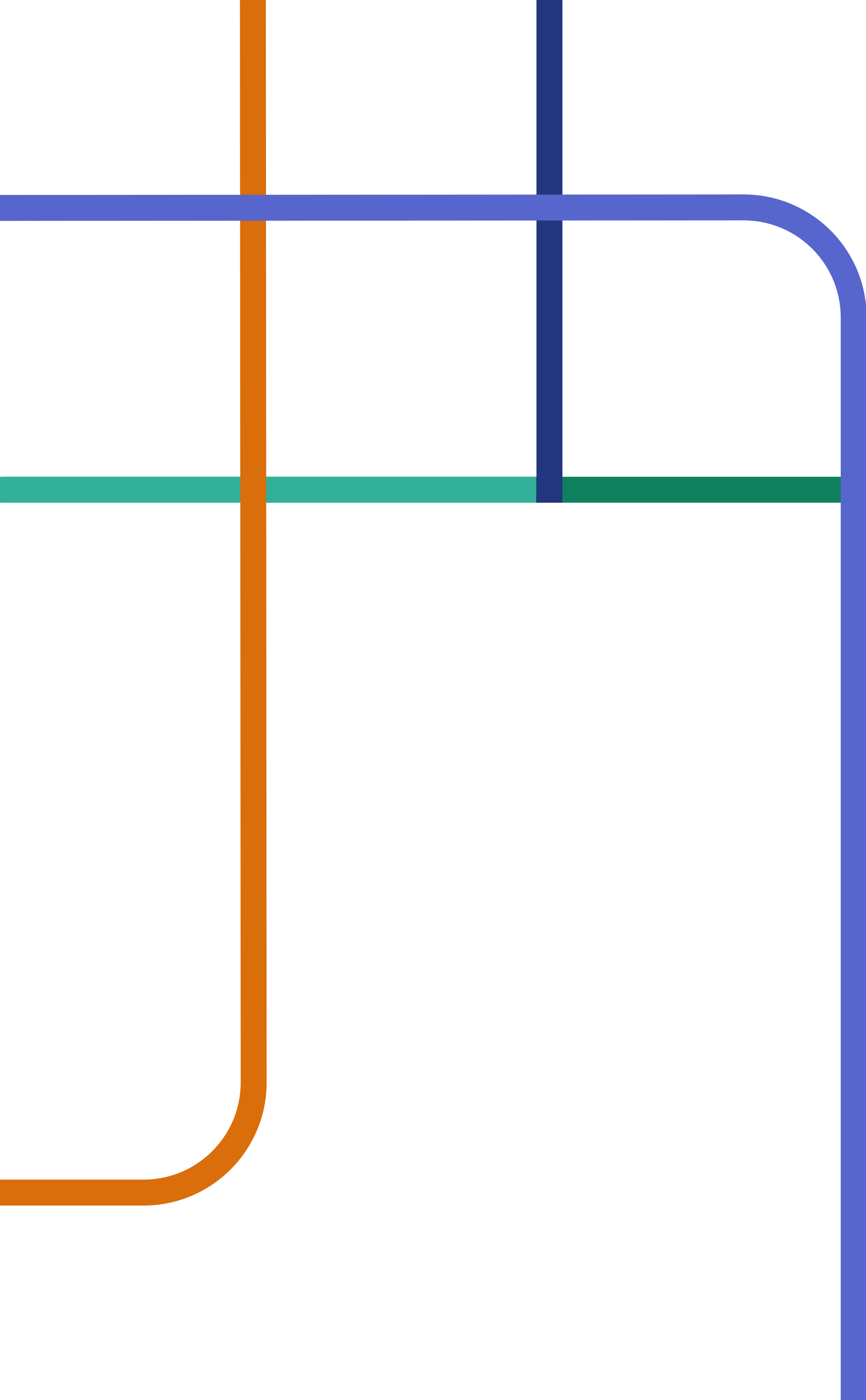
São José dos Campos

A Secretaria de Mobilidade Urbana de São José dos Campos utiliza dados de bilhetagem eletrônica e de posição dos veículos (GPS) para fazer o ajuste dinâmico da operação à demanda, com o objetivo de evitar a lotação nos ônibus. Com base nas informações de carregamento das linhas, são identificadas as viagens com alto carregamento, que são analisadas pela equipe de planejamento. Por meio desse processo, as frequências e quadros horários são modificados de modo a garantir o distanciamento entre passageiros.

Ação 2 | Coordenação entre diferentes níveis do poder público e instituições privadas para a distribuição da demanda horária

Milão

A partir de uma recomendação nacional, os poderes públicos locais, incluindo a Prefeitura de Milão, realizaram diversos acordos e negociações com instituições e empresas para o escalonamento das atividades econômicas e educacionais. Por meio dos acordos firmados, foi possível distribuir a demanda por transporte público ao longo do dia e, conseqüentemente, reduzir os níveis de ocupação verificados nos horários de pico (entre 7h e 9h da manhã) e a ociosidade da frota no fora-pico.



Ação 3 | Coordenação intersetorial entre órgãos e secretarias de governo

Barcelona

A contenção da pandemia e a proteção das pessoas requerem a implementação de políticas emergenciais, realizadas de forma rápida, dinâmica e coordenada entre diferentes níveis e áreas do poder público. A Área Metropolitana de Barcelona ampliou os pontos de comunicação e debate entre as cidades que formam a região metropolitana e entre gabinetes de governo, facilitando o planejamento e a implementação de políticas coordenadas de transporte, saúde, educação e segurança pública, por exemplo. Esse alinhamento contribuiu para a melhor comunicação com a população e os usuários do transporte público e para a realização de ações imediatas e inovadoras.

Ação 4 | Modulações tarifárias diferenciadas de acordo com o horário de utilização

Milão

De modo a contribuir para a redistribuição horária da utilização do transporte público, a Secretaria de Mobilidade Urbana de Milão criou modulações tarifárias variáveis ao longo do dia, especialmente centralizadas em grupos vulneráveis. Idosos, por exemplo, podem se beneficiar de tarifas reduzidas após as 9h30, quando a demanda no sistema é menor.



O QUE NÃO FUNCIONOU

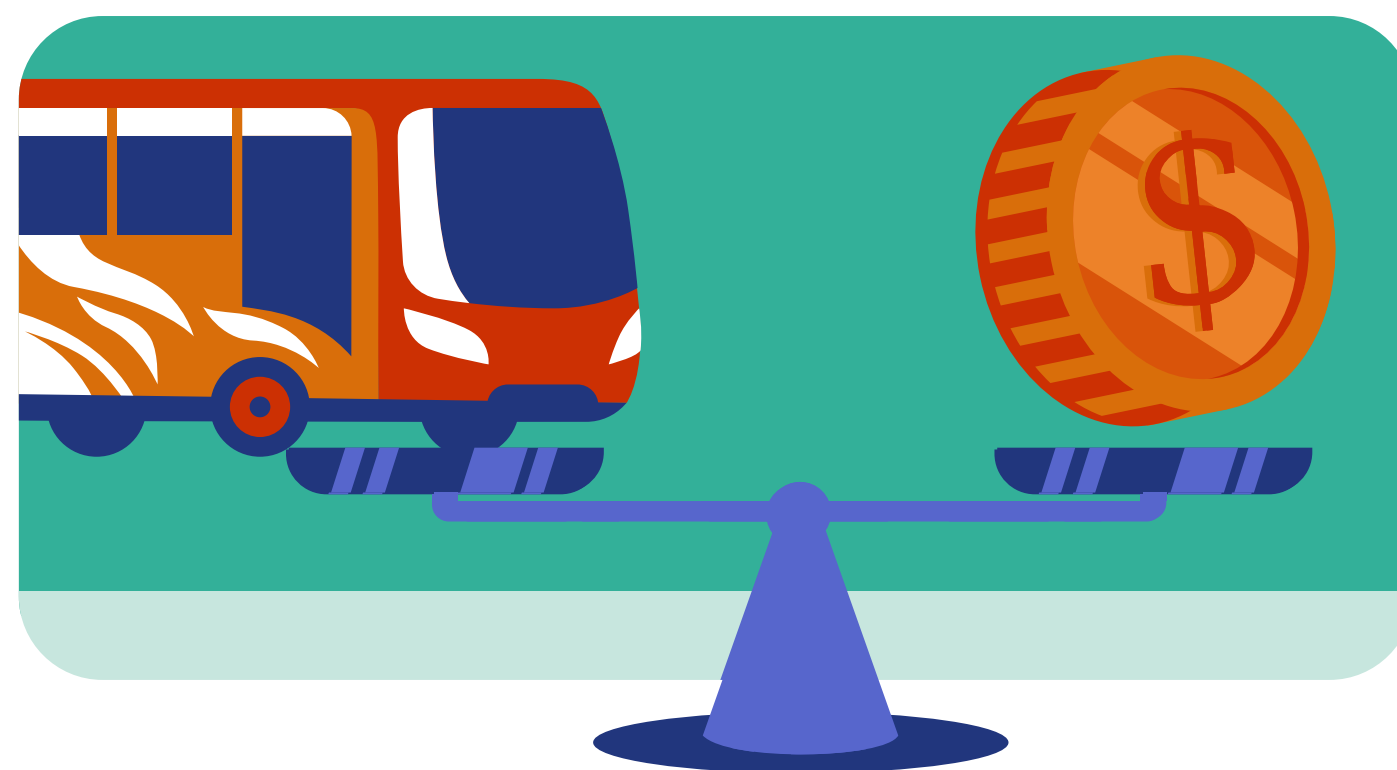
Restrições ao uso do transporte público

Diversas cidades brasileiras e mundiais implementaram restrições ao uso do transporte público, dando exclusividade a trabalhadores essenciais, limitando a ocupação dos veículos ou, em casos extremos, paralisando a operação dos sistemas⁶. Porém, a restrição ao transporte é ineficiente se não for coordenada com políticas fortes que incidam sobre os motivos dos deslocamentos urbanos, tais como obrigatoriedade do trabalho em casa para trabalhadores que possam exercer suas funções de forma não-presencial e fechamento de serviços e atividades econômicas não essenciais. Além disso, o limite de ocupação dos veículos deve ser encarado como diretriz para o planejamento e operação do transporte público, por meio da reorganização da programação horária de modo a garantir a oferta adequada do serviço.

6. Um levantamento a nível nacional está disponível em [Our World in Data \(2021\) Public transport closures during the Covid-19 pandemic](#).

DESAFIO 2:

Equilibrar os orçamentos
dos sistemas de
transporte público



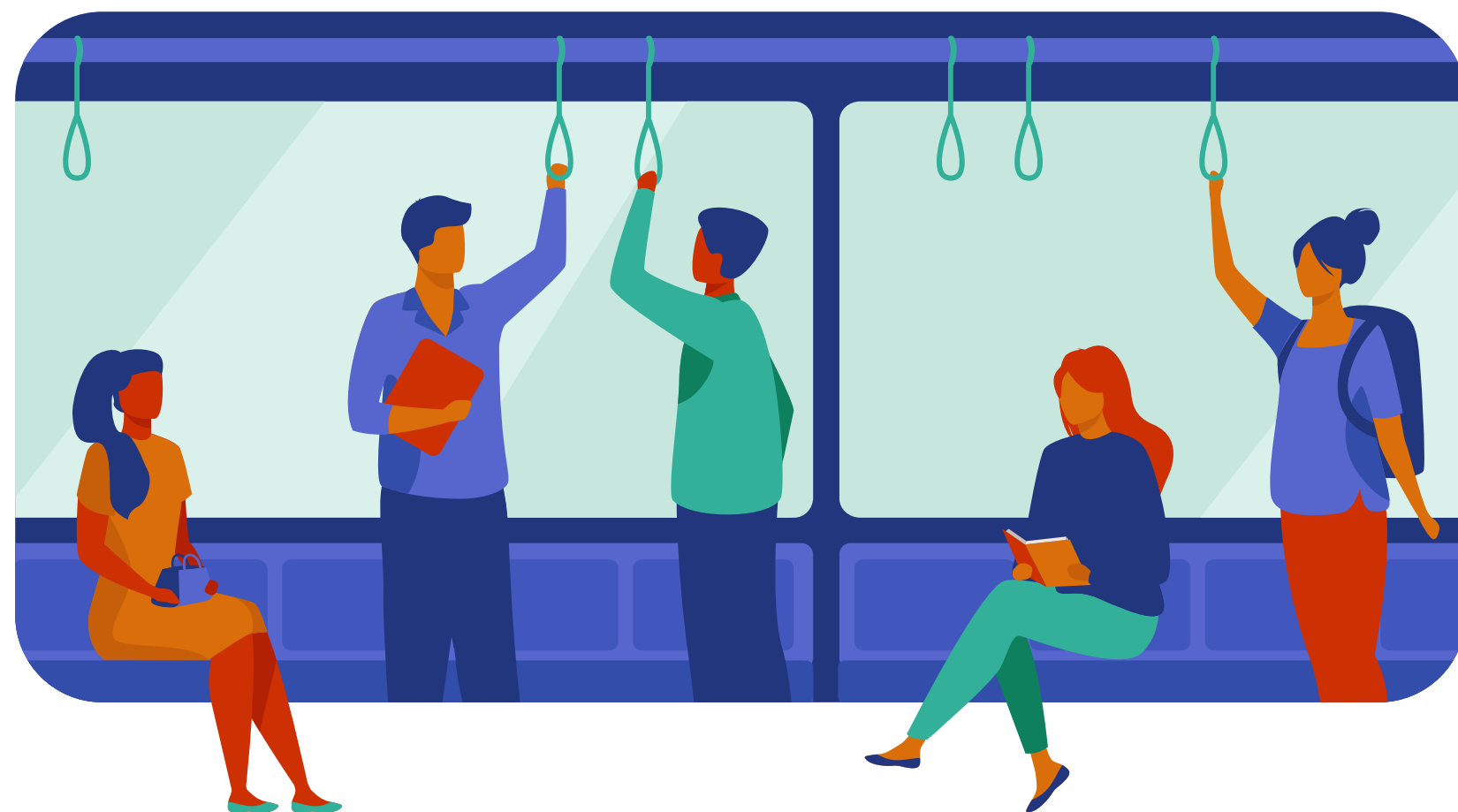
Ação 5 | Financiamento do transporte coletivo pelo poder público

Barcelona

Em Barcelona, o controle sobre os recursos obtidos por meio da arrecadação tarifária e das receitas acessórias do sistema de transporte coletivo é realizado pela administração pública. Essa centralização financeira da operação facilita a exploração de outras fontes de financiamento para além das tarifas, inclusive com subsídios ao sistema. Assim, as empresas contratadas são remuneradas conforme o serviço prestado, garantindo uma oferta mínima de ônibus em circulação e assegurando a estabilidade econômica do setor e a segurança dos trabalhadores de transporte, evitando paralisações ou demissões. Como o transporte público constitui um direito social, o setor público está assumindo integralmente o déficit financeiro do sistema. Enquanto isso, o governo discute intersetorialmente a readequação financeira a longo prazo.

DESAFIO 3:

Recuperar a confiança no transporte público e reduzir o receio do contágio



Ação 6 | Campanhas de sensibilização e conscientização sobre os protocolos higiênico-sanitários

Barcelona

O comitê de mobilidade da Área Metropolitana de Barcelona promoveu uma série de campanhas educativas sobre o transporte público durante a pandemia, ampliando os canais de comunicação com os usuários e com a população em geral. As campanhas tiveram como foco a informação sobre os protocolos higiênico-sanitários realizados pelas empresas, a instrução para o distanciamento social nos veículos e os pontos de embarque e terminais, bem como cartilhas e gráficos com resultados de pesquisas sobre os riscos de contaminação pelo novo coronavírus no transporte público.

Ação 7 | Distribuição de máscaras reutilizáveis aos usuários do transporte público coletivo

Barcelona

Como parte da campanha de conscientização pelo uso de máscaras nos espaços públicos e como forma de recompensar os passageiros que continuaram a utilizar os sistemas de transporte público, o Governo Nacional da Espanha distribuiu milhões de máscaras de proteção individual reutilizáveis em terminais e estações de transporte da Área Metropolitana de Barcelona. Além do aspecto social, a distribuição das máscaras fez parte de um ato simbólico de destaque à importância do uso do equipamento de proteção individual para a proteção coletiva.

DESAFIO 4:


Estimular a mobilidade urbana sustentável



Ação 8 | Coordenação e financiamento entre níveis de governo para expandir e aumentar a eficiência dos sistemas de transporte público coletivo

Milão

Diversas fontes de recursos nacionais e europeus estão sendo mobilizadas para o financiamento de projetos de mobilidade urbana, fundamentais para ampliar e melhorar a oferta de transporte e, assim, atrair usuários. Milão conta com planos e projetos de ampliação da rede de metrô e veículo leve sobre trilhos (VLT) e aumento da eficiência energética e operacional do sistema de transporte público, por meio da expansão para a região metropolitana, construção de trilhos e implementação de espaços e faixas de circulação exclusiva ou prioritária para ônibus.



Ação 9 | Construção de infraestrutura cicloviária e calçadas para pedestres, com integração modal

Milão

Além do apoio técnico e financeiro ao sistema de transporte público, a Itália aposta na intermodalidade para estimular a mobilidade urbana sustentável, frente ao aumento da demanda pelo transporte individual motorizado. Entre maio de 2020 e março de 2021, foram implementados no país mais de 1000 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas emergenciais, que estão sendo readequadas para se tornarem permanentes. Nestes 10 meses, o uso de bicicletas quase dobrou em razão da implantação de infraestrutura cicloviária e bicicletários, possibilitados por alterações das leis de trânsito. Em Milão, as bicicletas já representam 25% dos veículos que utilizam as vias radiais para entrar na área central. Além disso, diversas ruas estão sendo readequadas para aumentar o espaço dedicado aos pedestres e reduzir as velocidades praticadas pelos veículos.

DESAFIO 5:

Proteger os trabalhadores do transporte público



Ação 10 | Acesso aos ônibus pelas portas traseiras e instalação de barreiras de proteção aos motoristas

Barcelona

Logo no início da pandemia, a Área Metropolitana de Barcelona colocou barreiras nas portas dianteiras e restringiu o acesso das pessoas aos veículos apenas pelas portas traseiras, de modo a proteger os motoristas de ônibus que estão expostos continuamente no transporte público. Posteriormente, foram instaladas paredes plásticas de proteção ao redor dos motoristas, evitando, assim, o contato com os passageiros.

DESTAQUE

Estratégia da União Europeia para a Mobilidade Urbana Inteligente e Sustentável

A plataforma de mobilidade urbana inteligente e sustentável, promovida pela União Europeia, é estruturada por diversos eixos de desenvolvimento que buscam a transformação verde e digital das cidades, com estímulo à inovação e à multimodalidade, em especial por trilhos e bicicletas.

A Estratégia da União Europeia para Mobilidade Urbana Inteligente e Sustentável tem o objetivo de tornar o sistema de transportes:



+ sustentável: mudança irreversível para zero emissões nos transportes por meio de alternativas sustentáveis e de modos que promovam a integração das cidades, a conexão entre pessoas e a redução das desigualdades.



+ inteligente: exploração do potencial da digitalização, mobilidade do futuro e criação de quadro regulatório adequado à incorporação de novas tecnologias.



+ resiliente: preparação das cidades para enfrentar as crises climáticas, ambientais e sanitárias.

Além disso, a participação social é um ponto importante para a revisão da estratégia europeia em curso. Por meio de consultas públicas, a organização busca incorporar as pautas prioritárias dos governos locais, organizações sociais e cidadãos.

Em relação ao **transporte urbano**, a estratégia tem como metas principais:

Até 2030:

- 30 milhões de automóveis e 80 mil caminhões zero-emissão em circulação na Europa;
- 100 cidades europeias com impacto neutro no clima;
- automatização da mobilidade em larga escala, com bilhetagem integrada.



Até 2050:

- todos os veículos (automóveis, ônibus e caminhões) com zero emissões;
- internalização dos custos econômicos, sociais e ambientais, com as externalidades dos transportes na União Europeia pagas pelos utilizadores;
- zero fatalidades nos modos de transporte.



Por meio de projetos, consultas públicas e trocas de experiências, a União Europeia está construindo um modelo de mobilidade sustentável e inteligente com o objetivo de melhorar a qualidade de vida das pessoas.

DEBATEDORES

Paulo Guimarães

Secretário de Mobilidade Urbana de São José dos Campos e Presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana

Marco Granelli

Secretário de Mobilidade Urbana e Obras Públicas de Milão

Josep Maria Olivé Garcia

Técnico de Planejamento de Transporte Público da Área Metropolitana de Barcelona

Carlos Oliveira

Ministro Conselheiro na Delegação da União Europeia no Brasil, responsável pelas áreas da Economia, Indústria, Mercado Digital, Mobilidade e Transportes.

EQUIPE RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

Tainá Bittencourt

Especialista em Mobilidade Urbana

Isabela Barbosa

Assessora técnica do Projeto AcessoCidades

César Medeiros

Coordenador do Projeto AcessoCidades

Jalila Arabi

Jornalista e Assessora de Comunicação do Projeto AcessoCidades - revisão e edição

Jordi Garrell

Coordenador Confocos

Martina Pentimalli

Assessora ANCI

Nicole Verzaro

Assessora ANCI

Link para acesso ao evento completo no Youtube:

https://youtu.be/Lzmcl_E9DR8

Este documento foi elaborado com a participação financeira da União Europeia. O seu conteúdo é de responsabilidade exclusiva das organizações realizadoras, não podendo, em caso algum, considerar-se que reflete a posição da União Europeia.

APOIO



Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana



AMB : Área Metropolitana de Barcelona



Comune di Milano



PREFEITURA SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

REALIZAÇÃO



CONFEDERACIÓN Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP FRETE NACIONAL DE PREFEITOS

COFINANCIAMENTO



União Europeia



ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas