

ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas

**EXPERIÊNCIAS,
APRENDIZADOS
E PERSPECTIVAS
FUTURAS**



Organização:



FNP FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITAS
E PREFEITOS

Cofinanciador:



1

O PROJETO



 projeto AcessoCidades: cidades mais acessíveis e conectadas, durante pouco mais de três anos, se propôs a contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável e redução de desigualdades, em conformidade com a Agenda 2030.

A iniciativa foi realizada pela Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos, em parceria com a Confederación de Fondos de Cooperación y Solidaridad (CFCS) da Espanha, a Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) da Itália e com cofinanciamento da União Europeia. Além disso, contou com o apoio do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana (FNMU) durante a sua execução. Entre os principais objetivos, que relacionam-se com as atividades previstas, estão:

-  fortalecer o Fórum Nacional de Secretárias(os) e Dirigentes de Mobilidade Urbana (FNMU), como espaço de articulação e incidência política de gestores locais;
-  realizar seminários e oficinas presenciais e virtuais para a troca de experiência entre dirigentes e técnicos(as) municipais brasileiros e europeus de desenvolvimento urbano e mobilidade;
-  apresentar aos municípios boas práticas (nacionais e internacionais) em temas prioritários, visando a (re)construção de um modelo de qualidade, seguro e competitivo de mobilidade urbana;
-  capacitar municípios na gestão de dados abertos para aprimorar a elaboração de políticas públicas baseadas em evidências, qualificar o debate público e assegurar transparência;
-  auxiliar 10 cidades na adoção de boas práticas e que essas sejam incluídas no planejamento urbano através de instrumentos específicos;
-  conectar cidades, *startups* e outros parceiros para implementar soluções inovadoras para cidades mais acessíveis e inteligentes.



Sete temas transversais nortearam as ações do projeto, sempre tendo como princípio a garantia de direitos com enfoque de classe social, raça e gênero, no sentido de contribuir para a construção de cidades mais equitativas, seguras e sustentáveis:



1 Modelos de gestão de regiões metropolitanas

2 Integração das políticas territoriais e de mobilidade

3 Sustentabilidade financeira do serviço de transporte público



4 Inovações tecnológicas para o sistema de transporte público



5 Regulamentação dos serviços de transporte individual por aplicativos



6 Incentivo à mobilidade ativa



7 Resiliência dos sistemas de transporte em contextos de crise

No total, 120 municípios brasileiros, 34 municípios espanhóis e 07 municípios italianos participaram da iniciativa. Também participaram municípios de outras partes do mundo, como Moçambique e El Salvador.

2



ATIVIDADES E METODOLOGIAS

Os sete temas transversais de ação, em consonância com os objetivos do projeto, foram traduzidos em atividades-chave que, alocadas em quatro eixos de atuação, foram desenvolvidas ao longo dos últimos três anos:



Governança: articulação e fortalecimento de redes nacionais e internacionais para a discussão e troca de experiências em políticas de mobilidade urbana;



Diagnóstico e capacitação: diagnóstico do contexto atual nacional e capacitação de técnicos e gestores para a elaboração de Planos de Mobilidade e no uso de dados abertos para a gestão da mobilidade;



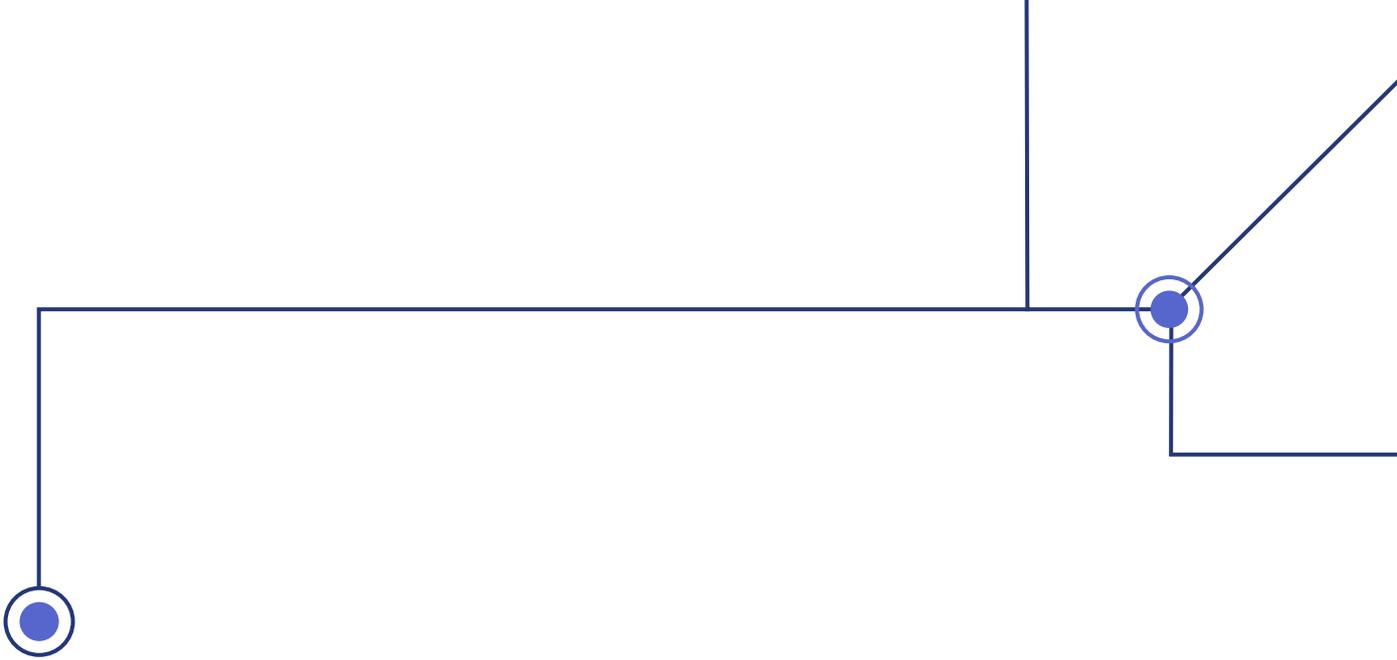
Planejamento e viabilização de boas práticas: apoio técnico individualizado para o planejamento urbano articulado com base em evidências e voltado à redução de desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade;



Engajamento: espaços de diálogo e participação de atores relevantes, de diferentes setores, para a pauta da mobilidade urbana sustentável e equitativa.

Figura 1 - Cronograma das atividades do projeto

	2021	2022	2023	2024
Governança	Planejamento estratégico FNMU	Visita institucional no Brasil	Visita institucional na Europa	Visita técnica nacional Visita institucional na Europa
		Encontros online de troca de experiências Brasil – Espanha – Itália		
Diagnóstico e Capacitação	Mapeamento do uso de dados abertos para transportes	Capacitação na elaboração de PlanMobs	Capacitação no uso de dados abertos de transporte público	Disponibilização da capacitação no portal EVC/ENAP
Viabilização de boas práticas		Mapeamento de boas práticas em mobilidade urbana	Estudos de replicabilidade de políticas de mobilidade urbana	Elaboração de diagnósticos locais de mobilidade e acessibilidade urbana Apoio técnico para a implementação de boas práticas
Engajamento			Seminários multissetoriais	Prêmio Inovação em Mobilidade Urbana Cerimônia de encerramento



2.1 Planejamento estratégico do FNMU

O planejamento estratégico do Fórum Nacional de Secretárias(os) e Dirigentes de Mobilidade Urbana (FNMU) teve como contexto um processo de desarticulação agravado pela pandemia da Covid-19. No momento de construção do plano, o objetivo era fortalecer a rede de secretárias(os) municipais de mobilidade urbana das cidades brasileiras e ampliar sua capacidade de articulação e incidência.

O plano estratégico foi elaborado a partir de contribuições por meio de um formulário eletrônico direcionado aos membros do Fórum com perguntas de opinião sobre propósito, visão de futuro, valores, modelo de funcionamento e diagnóstico de forças, fraquezas, oportunidades e ameaças. Além disso, foram conduzidas 5 oficinas online onde foram discutidas e aprimoradas as propostas de objetivos estratégicos e de ações. Como resultado, obteve-se um docu-

mento consolidado com 10 objetivos estratégicos do fórum e 5 macro-ações para o ano de 2022.

No entanto, o processo de implementação do plano trouxe desafios principalmente relacionados com a sustentabilidade financeira do fórum, que carece de recursos próprios, e da falta de uma secretaria executiva dedicada exclusivamente às suas atividades e que consiga assumir a função operativa e também de articulação com as questões políticas nacionais.

Dentre as atividades previstas no projeto, foi incluído o monitoramento das ações previstas no plano pela equipe do projeto. Entretanto, a falta de governança desta sobre a implementação do documento acabou por dificultar esse acompanhamento, sendo um ponto importante de atenção para a efetividade do planejamento.

2.2 Trocas de experiências e seminários multissetoriais

Os encontros online de trocas de experiências entre dirigentes e técnicas(os) locais teve como objetivo ampliar a capacidade de articulação e cooperação de municípios brasileiros e europeus. Com temas definidos

em conjunto com a direção do Fórum Nacional de Secretárias(os) e Dirigentes de Mobilidade Urbana (FNMU) e a partir da demanda de municípios participantes das atividades do Projeto AcessoCidades, os encontros discutiram:



Encontro 1 – Transporte público e COVID-19 ([vídeo](#) + [relatório](#));



Encontro 2 – Financiamento do transporte público ([vídeo](#) + [relatório](#));



Encontro 3 - Uso de dados para a gestão da mobilidade urbana ([vídeo](#) + [relatório](#));



Encontros 4 - Mobilidade Urbana e Gênero ([vídeo](#) + [relatório](#));



Encontro 5 - Regulação do transporte informal no Brasil ([vídeo](#) + [relatório](#));

Encontro 6 - Protocolo contra a violência de gênero na mobilidade urbana ([vídeo](#) + [relatório](#)).

Os encontros foram realizados na plataforma *Zoom*, e contaram sempre com uma abertura institucional (cerca de 5 minutos), apresentação de duas a três experiências de contextos urbanos diferentes (10 a 15 minutos cada) e rodadas de perguntas realizadas pelo(a) moderador(a) e pelas pessoas participantes, via chat ou áudio.

Após cada encontro, o vídeo da reunião

foi disponibilizado na íntegra no canal da [Youtube da FNP](#), em uma *playlist* dedicada ao Projeto AcessoCidades, e um relatório de sistematização das experiências elaborado, diagramado e publicado na página do projeto no [site da FNP](#). A disponibilização do conteúdo em diferentes formatos (vídeo + relatório) buscou ampliar a disseminação das informações e torná-lo mais acessível para técnicas(os) e gestoras(es) locais.

Tabela 1 - Alcance das trocas de experiências realizadas

Encontro	Participações	Visualizações*	Leituras*
TE 1 - Covid19	71	197	147
TE 2 - Financiamento	68	96	157
TE 3 - Dados	51	172	226
TE 4 - Gênero	68	107	166
TE 5 - Informal	34	55	-
TE 6 - Protocolo	37	36	-

* Atualizado em dezembro de 2023

Os seminários multissetoriais, atividades que tangenciam as trocas de experiência, foram realizados com o objetivo de promover o intercâmbio entre o setor público e outros setores como academia, setor privado e organizações da sociedade civil. Os temas abordados foram:

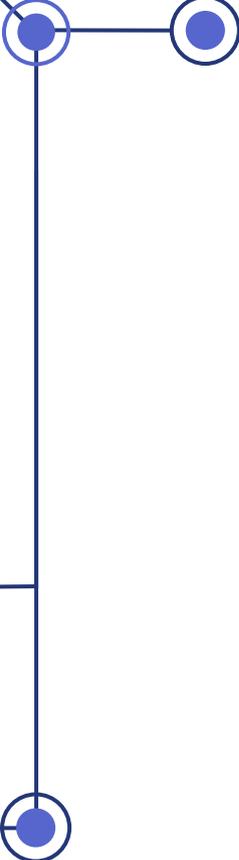
- 1 Ferramentas inovadoras para a gestão da mobilidade urbana: experiências multissetoriais;
- 2 Mobilidade Urbana e Gênero;
- 3 Planos de Mobilidade e Financiamento do transporte público;
- 4 Soluções inovadoras para uma mobilidade urbana equitativa, segura e sustentável.

Além disso, considera-se que a assimilação de conteúdos e temas impulsionados pelo projeto AcessoCidades é potencializada a partir do compartilhamento de experiências anteriores. Sendo assim, além dos encontros específicos de trocas de experiências, diversos municípios foram convidados a apresentar políticas e desafios locais em espaços virtuais e presenciais de discussão, incluindo oficinas de capacitação, eventos de lançamento de materiais produzidos no âmbito do projeto, reuniões do FNMU, etc.

Um desafio para a realização dos encontros foi a participação simultânea de municípios brasileiros, espanhóis e

italianos, o que requereu a contratação de tradutores em português-italiano, português-castelhano e castelhano-italiano. Além do cansaço das pessoas participantes em longos períodos de tradução simultânea e das falhas de tradução, esse processo exigiu uma quantia considerável de recursos financeiros.

Ao longo do projeto, portanto, as trocas de experiências online foram sendo limitadas à participação de municípios com no máximo dois idiomas diferentes, especialmente quando o foco eram municípios brasileiros. Inclusive, foram incorporados municípios com o português como língua nativa, como Lisboa, Portugal e Maputo, Moçambique.



2.3 Mapeamento e estudos de replicabilidade de boas práticas

50 boas práticas nos sete temas transversais do projeto AcessoCidades foram mapeadas e sistematizadas, compondo o primeiro volume do Guia Boas Práticas em Mobilidade Urbana Sustentável. Além de buscas na rede mundial de computadores e em materiais secundários, a identificação de políticas interessantes em mobilidade teve como base a submissão de iniciativas pelos próprios municípios, por meio de um formulário eletrônico. Além de uma breve descrição das políticas implementadas, o formulário também incorporou perguntas sobre o nível de interesse em cada tema transversal e a importância atribuída

a cada categoria de análise na avaliação e replicação de políticas e boas práticas.

Este primeiro levantamento de boas práticas foi apresentado em reunião online do Fórum Nacional de Secretárias(os) e Dirigentes de Mobilidade Urbana. Com base nesta apresentação e nos temas de maior interesse identificados pelo formulário eletrônico, foram selecionadas as três temáticas foco dos estudos de replicabilidade.

Assim, sustentabilidade financeira e inovações tecnológicas no transporte público coletivo, bem como mobilidade ativa, vinculada a políticas de integração entre políticas de desenvolvimento urbano e mobilidade, passaram para uma segunda etapa de aprofundamento. Essa etapa foi realizada tanto por meio de levantamentos documentais quanto por entrevistas com atores locais responsáveis pelas iniciativas, sempre que possível.

Cada volume do Guia de Boas Práticas em Mobilidade Urbana foi lançado em



um evento online, realizado em parceria com outras instituições de forma a aumentar a sua disseminação e visibilidade. Além da apresentação do guia, os eventos também contaram com a participação de municípios com iniciativas sistematizadas nos relatórios, apresentando o processo de desenvolvimento e desafios enfrentados.

Tabela 2 - Alcance do guia de boas práticas em mobilidade urbana sustentável

Volume	Participações	Visualizações*	Leituras*
Volume 1 - Mapeamento e sistematização	109	106	209
Volume 2 - Estudos de replicabilidade	-	216	191

* Atualizado em dezembro de 2023

2.4 Visitas técnicas internacionais e nacionais

Com o objetivo de trazer um olhar concreto sobre boas práticas, desafios e experiências de municípios brasileiros, italianos e espanhóis, foram realizadas quatro visitas técnicas ao longo dos três anos do projeto, quais sejam:



De 22 a 25 de março de 2022, em Curitiba, Paraná: corredores de BRT, descarbonização do transporte público, gestão do transporte metropolitano e segurança viária.



De 10 a 18 de novembro de 2022, em Roma, Gênova e Turim, na Itália, e em Barcelona, na Espanha: Mobilidade como Serviço (MaaS), políticas de qualificação e financiamento do transporte público, mobilidade ativa e urbanismo tático.



De 21 de março de 2023, em Curitiba, Paraná: eletromobidade, inovação, gestão do tráfego e governança metropolitana.

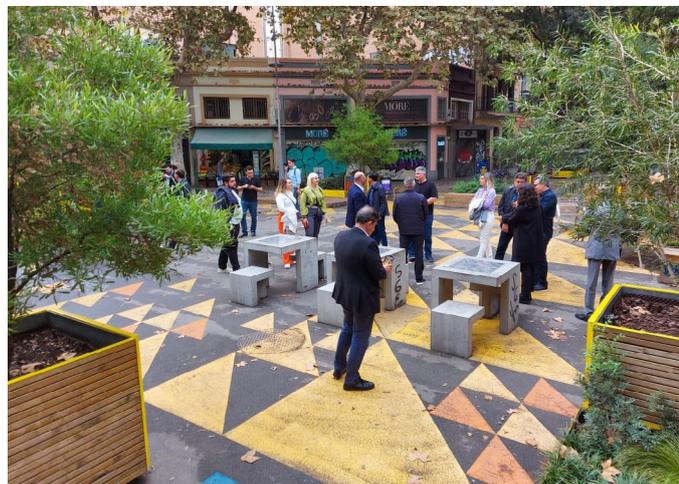


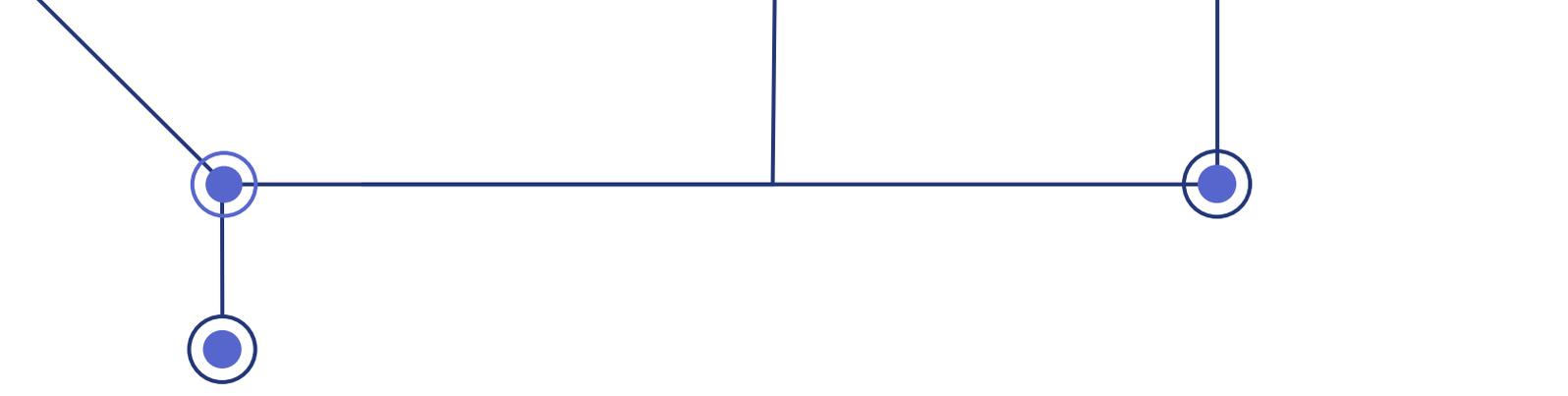
De 25 a 29 de setembro de 2023, em Pontevedra, Vigo, Barcelona, Santa Coloma de Gramanet e Bilbao, na Espanha: mobilidade com enfoque de gênero, governança metropolitana, mobilidade vertical, zonas de tráfego limitado e de baixa emissão e segurança viária.

As agendas foram construídas a partir da união dos interesses de técnicos(as) e gestores(as) de municípios brasileiros e europeus quanto às políticas que poderiam compartilhar e aos temas sobre os quais gostariam de aprofundar seus conhecimentos. Desse modo, a organização gestora do projeto em cada um dos países parte - nomeadamente FNP, ANCI e CONFOCOS - atuaram na consolidação das pautas de interesse e aspectos logísticos para a viabilização dos encontros.

As visitas internacionais representaram uma excelente oportunidade para as pessoas representantes dos municípios envolvidos, uma vez que contemplou uma experiência prática em algumas das principais políticas já mapeadas no guia de boas práticas em mobilidade urbana ou compartilhada em eventos online de troca de experiências.

Por outro lado, verificou-se desafios quanto à construção de agendas que contemplassem, simultaneamente, conteúdos e reuniões de teor técnico e político, uma vez que as delegações foram compostas por secretários(as) e prefeitos(as). Isso porque, além dos interesses distintos, a disponibilidade de prefeitas e prefeitos é consideravelmente mais limitada e imprevisível, tanto previamente às viagens, aumentando o grau de incerteza sobre a sua efetiva participação, quanto durante as agendas internacionais, tendo em vista que precisam continuar o diálogo com suas equipes nos municípios. Nesse sentido, ficou constatada a necessidade de adaptação e flexibilização da organização e programação das visitas técnicas e institucionais, prevenindo possíveis desistências ou remarcações por impossibilidade de participação, bem como horários livres para o trabalho remoto.





2.5 Capacitações

Foram realizados dois ciclos de capacitação no âmbito do Projeto AcessoCidades.

O primeiro, mais simples e enxuto, teve como tema a elaboração de planos municipais de mobilidade urbana, com foco nos 49 municípios acima de 250 mil habitantes que ainda não haviam elaborado seus planos até dezembro de 2021 e que tinham o prazo de até abril de 2022, definido pela [Lei Federal nº 14.000/2020](#). O objetivo era fomentar e trazer temas importantes para o processo de elaboração dos Plan-Mobs, seja por equipe interna da Prefeitura Municipal ou por meio da supervisão de consultorias externas.

O planejamento do formato e conteúdo das oficinas começou com a realização de uma reunião online com os municípios-foco, a partir de estratégias conjuntas de engajamento entre a FNP e a Secretaria Nacional de Mobilidade e

Desenvolvimento Regional e Urbano, do Ministério de Desenvolvimento Regional. A reunião mostrou que cerca de metade dos municípios pretendia construir o plano internamente e metade pretendia contratar consultorias para apoiá-los na elaboração do plano.

Tendo em vista a falta de recursos financeiros previstos no projeto para a realização deste ciclo de capacitação, a estratégia adotada foi contar com a colaboração de parceiros estratégicos e com conhecimento aprofundado em cada tema. Cada oficina contava, portanto, com uma abertura institucional para introdução do tema (5 minutos), apresentação de um(a) ou mais especialistas convidados (30 minutos), uma rodada de perguntas, apresentação do PlanMob de alguma cidade brasileira sobre o tema em discussão (15 minutos) e rodadas finais de perguntas. Ao todo, foram realizadas seis oficinas:

1

Estruturação do Plano de Mobilidade Urbana: AcessoCidades + Porto Alegre

2

Participação social: ASK Consultoria + Colab + Niterói

- 3 Modos ativos e segurança viária: WRI + Bloomberg + Instituto Cordial + Fortaleza
- 4 Transporte público coletivo: WRI + São Paulo
- 5 Planejamento territorial e de mobilidade: IPEA + ITDP + Belo Horizonte
- 6 Captação de recursos (parte I): BID + FONPLATA + Curitiba
- 7 Captação de recursos (parte II): BNDES + NDB + Teresina

Após cada encontro, o vídeo foi publicado na íntegra no canal da [FNP no Youtube](#), na playlist dedicada ao projeto AcessoCidades. Além disso, foi disponibilizada uma [pasta no Google Drive](#) para compartilhamento das apresentações em PowerPoint, cartilhas e guias de apoio e exemplos de termos de referência e planos municipais de mobilidade urbana.

Apesar da mobilização conjunta entre FNP e MDR, apenas 13 dos 49 municípios participaram das oficinas. Destes, 6 construíram seus planos de mobilidade entre 2021 e 2023. De acordo com o levantamento realizado antes das oficinas do AcessoCidades, as principais dificuldades apontadas para a elaboração dos Plan-Mobs foram falta de recursos humanos capacitados, de recursos financeiros, de dados e de integração setorial, desafios que vão além do reconhecimento da importância do planejamento estratégico e difíceis de serem resolvidos com poucos encontros virtuais.

O segundo ciclo de capacitação, com recursos previstos no orçamento do projeto AcessoCidades e realizado em parceria com o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil), teve como tema o uso e abertura de dados de transporte público coletivo. O planejamento da capacitação teve como base o mapeamento do estado da arte da coleta, uso e abertura de dados de GTFS, GPS e Bilhetagem eletrônica nos municípios brasileiros.



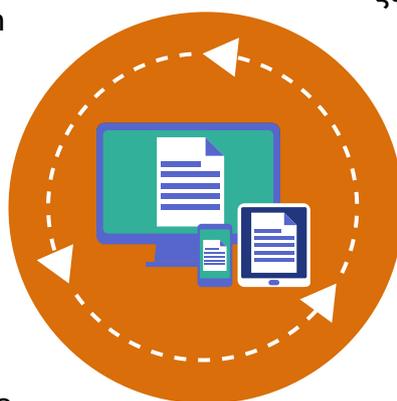
Municípios cursando ou certificados.
Fonte: ENAP (2023)

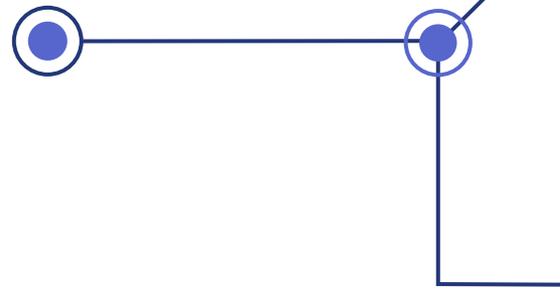
O estudo teve como insumos um levantamento quantitativo e qualitativo, em duas etapas. A primeira etapa consistiu em um formulário eletrônico respondido por gestores de 87 municípios de 21 estados. Neste formulário, além de apresentar o contexto local, os(as) gestores(as) manifestaram interesse em participar do programa de capacitação. Essa vinculação foi importante para gerar engajamento para a participação na pesquisa. Apesar do número pequeno em relação ao total de municípios brasileiros, a amostra representa 38,3% da população residente em contextos urbanos com sistemas de transporte público, de acordo com a Pesquisa de Informações Básicas Municipais (IBGE, 2020). A partir da análise dos dados, 10 municípios com portes populacionais e níveis de gestão de dados distintos foram selecionados para a segunda etapa, que consistiu em entrevistas semi-estruturadas para a compreensão mais aprofundada dos desafios e demandas dos municípios. A análise resultou em um [relatório](#) publicado no site da FNP e trouxe aspectos essenciais para a capacitação, tais como a centralidade de elementos sobre contratos e proteção de dados, por exemplo.

O curso foi realizado virtualmente, de forma síncrona no Zoom, e estruturado em dois módulos. O primeiro módulo,

formado por 5 oficinas, teve como objetivo sensibilizar técnicos(as) e gestores municipais no uso e abertura de dados, oferecendo insumos para a elaboração de uma estratégia local de gestão de dados de transporte público coletivo. O segundo módulo, formado por 6 oficinas, focou na operacionalização dessa estratégia, por meio da apresentação de ferramentas e formatos dos dados. Um diário de bordo foi elaborado para facilitar o acompanhamento da agenda do curso pelas pessoas participantes.

As oficinas foram realizadas nas segundas, quartas e sextas-feiras, das 8h30 às 11h, com uma semana de intervalo entre os módulos 1 e 2. O roteiro básico de cada oficina contou com uma abertura rápida, recapitulando o diário de bordo atualizado (10 minutos); apresentação dos(as) especialistas (até 45 minutos, em blocos de 15 minutos); rodada de perguntas e respostas (20 minutos); intervalo (10 minutos); dinâmicas em grupos de participantes, seja na discussão sobre uma pergunta problematizadora; demonstração prática de análises ou exercício dirigido sobre dados específicos (30 minutos); e fechamento, com compartilhamento das discussões nos grupos e mentímetro digital com contribuição dos principais aprendizados do dia (15 minutos). Por vezes, a parte final incluiu a apresentação de um município sobre o tema em discussão (20 minutos).





Para aumentar o engajamento ao longo do curso, cada secretário(a) ou diretor(a) responsável pela mobilidade urbana nos municípios pôde indicar até 3 pessoas da sua equipe para participar da capacitação, sendo uma pessoa de nível estratégico e duas pessoas de nível técnico. Essa indicação buscou o comprometimento político com o ciclo de capacitação. A participação de mais de uma pessoa da equipe teve como objetivo não apenas garantir que o município fosse sempre representado, mas também fomentar a discussão interna sobre os conteúdos apresentados. Informações gerais sobre o programa estão disponíveis neste [documento](#) compartilhado com as pessoas participantes antes do início da capacitação.

Além disso, uma estratégia de comunicação foi elaborada para acompanhar as pessoas participantes. Além de um grupo específico de whatsapp para a troca de informações entre facilitadores e participantes e entre os próprios participantes, a lista de presença era atualizada após cada oficina, com envio de e-mails lembretes de duas a três vezes por semana. Se uma pessoa participante faltasse por mais de duas vezes seguidas, era realizado contato individual, estimulando a participação.

Em uma [pasta compartilhada no Google Drive](#), os(as) técnicos(as) e gestores(as) tinham acesso às ementas de cada oficina, referências complementares, vídeos das oficinas anteriores, apresentações em powerpoint utilizadas pelos

palestrantes e materiais e roteiros utilizados nas dinâmicas práticas.

A certificação, por módulo, foi concedida às pessoas participantes que tiveram presença em, pelo menos, 60% das oficinas, obtiveram nota mínima de 50% na avaliação final, formada por perguntas múltipla escolha sobre o conteúdo apresentado, e responderam ao formulário de avaliação do curso.

Como resultado destes formulários de avaliação, 69,9% das pessoas participantes consideraram o programa de capacitação ótimo e 26,6% bom, sendo a duração das oficinas e a duração dos módulos os aspectos pior avaliados (com 3,5% de pessoas participantes avaliando como ruim ou péssimo). As sugestões foram contraditórias entre si, com pedidos para mudança de horário (manhã/tarde/noite), nivelamento prévio dos participantes, aumento do tempo de apresentações, aumento/redução do tempo das discussões em grupo entre municípios, mais exercícios práticos e realização de cursos presenciais regionais.

Após o término do ciclo de capacitação, foi realizada a adaptação para a disponibilização do conteúdo de forma assín-

crona, no formato EaD. Vale destacar que este planejamento começou ainda antes da sua realização síncrona, com a elaboração de templates para as apresentações em power point, divisão das apresentações dos(as) especialistas por temas, em blocos de até 15 minutos, e instruções aos painelistas para evitarem termos referentes a fenômenos cotidianos e o diálogo com as pessoas participantes durante os blocos de apresentação, mantendo-o apenas durante os blocos de perguntas e respostas.

No formato EaD, cada módulo foi disponibilizado como um curso na Escola

Virtual de Governo, da Escola Nacional de Administração Pública (EVG-ENAP), mesclando informações em vídeos e informações em texto. Os conteúdos dos cursos [“Uso de dados para a gestão do transporte público coletivo”](#) e [“GTFS, GPS e bilhetagem eletrônica no transporte público coletivo”](#) estão disponíveis gratuitamente para todos os cidadãos e cidadãs brasileiros(as). Além disso, o curso foi disponibilizado no portal [Mobicampus](#), gerido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). Atualmente, o curso também integra o [Portal Capacidades](#), do Ministério das Cidades.

Tabela 3 - Alcance dos ciclos de capacitação

Ciclo	Participações	Visualizações*	Leituras*
Planos de mobilidade urbana	44 + 30 + 42 + 29 + 39 + 48 + 41	386 + 83 + 96 + 97 + 122 + 84 + 59	-
Uso e abertura de dados de transporte público coletivo	136 (certificados)	626 + 203 (certificados)	326 (mapeamento)

* Atualizado em dezembro de 2023

Apesar do sucesso da capacitação, depois de um ano, poucas cidades conseguiram de fato abrir seus dados de transporte público. Entre as razões apontadas, estão a falta de recursos humanos e de ferramentas adequadas para a criação e atualização dos dados de GTFS, especialmente. Percebe-se que mudanças mais radicais na gestão

de dados demandam vontade política e disponibilidade técnica, bem como apoio mais individualizado e constante ao longo de um período maior de tempo. Dessa maneira, programas de capacitação vinculados a apoios dirigidos, sobre o mesmo tema, podem auxiliar na efetividade das transformações desejadas.



2.6 Apoio técnico

O apoio técnico do projeto AcessoCidades visou assessorar municípios no planejamento de políticas de mobilidade urbana que contribuíssem para a promoção da acessibilidade urbana e a redução de desigualdades de classe social, raça e gênero.

A seleção dos municípios apoiados considerou diversos critérios, entre eles: a participação em atividades anteriores do projeto AcessoCidades, especialmente trocas de experiências e outros eventos online; a existência de mulheres em cargos de liderança, como prefeitas ou secretárias responsáveis pela pasta de mobilidade urbana; a diversidade regional e de contextos urbanos, incorporando cidades de todas as regiões do Brasil, capitais, cidades em regiões metropolitanas e cidades isoladas; e o nível de engajamento político do município junto à FNP, especialmente em temas relacionados à mobilidade.

Os convites foram feitos aos(as) secretários(as), junto com uma apresentação resumida sobre o projeto e sobre o processo de apoio técnico. Para confirmar a aderência à atividade, cada

prefeito(a) assinou um termo de adesão, em que se comprometeu a realizar as atividades previstas e indicou um(a) técnico(a) como ponto focal entre o município e o projeto AcessoCidades.

A metodologia de apoio técnico foi estruturada em três etapas centrais: diagnóstico, oficinas participativas e reuniões de assessoramento e capacitação.

A primeira etapa foi composta por métodos quantitativos e qualitativos de análise, que constituíram os diagnósticos locais de mobilidade e acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero. A parte quantitativa do diagnóstico incluiu o cruzamento de dados provenientes de fontes nacionais (IBGE, RAIS, INEP, DATASUS), municipais (sistemas de transporte) e colaborativas (OSM) para análises sobre a contextualização socioeconômica, o acesso aos sistemas de transporte cicloviário e público coletivo, o acesso a oportunidades de emprego, saúde, educação e lazer, padrões de mobilidade, os planos diretor e de mobilidade existentes e a estrutura institucional da mobilidade.

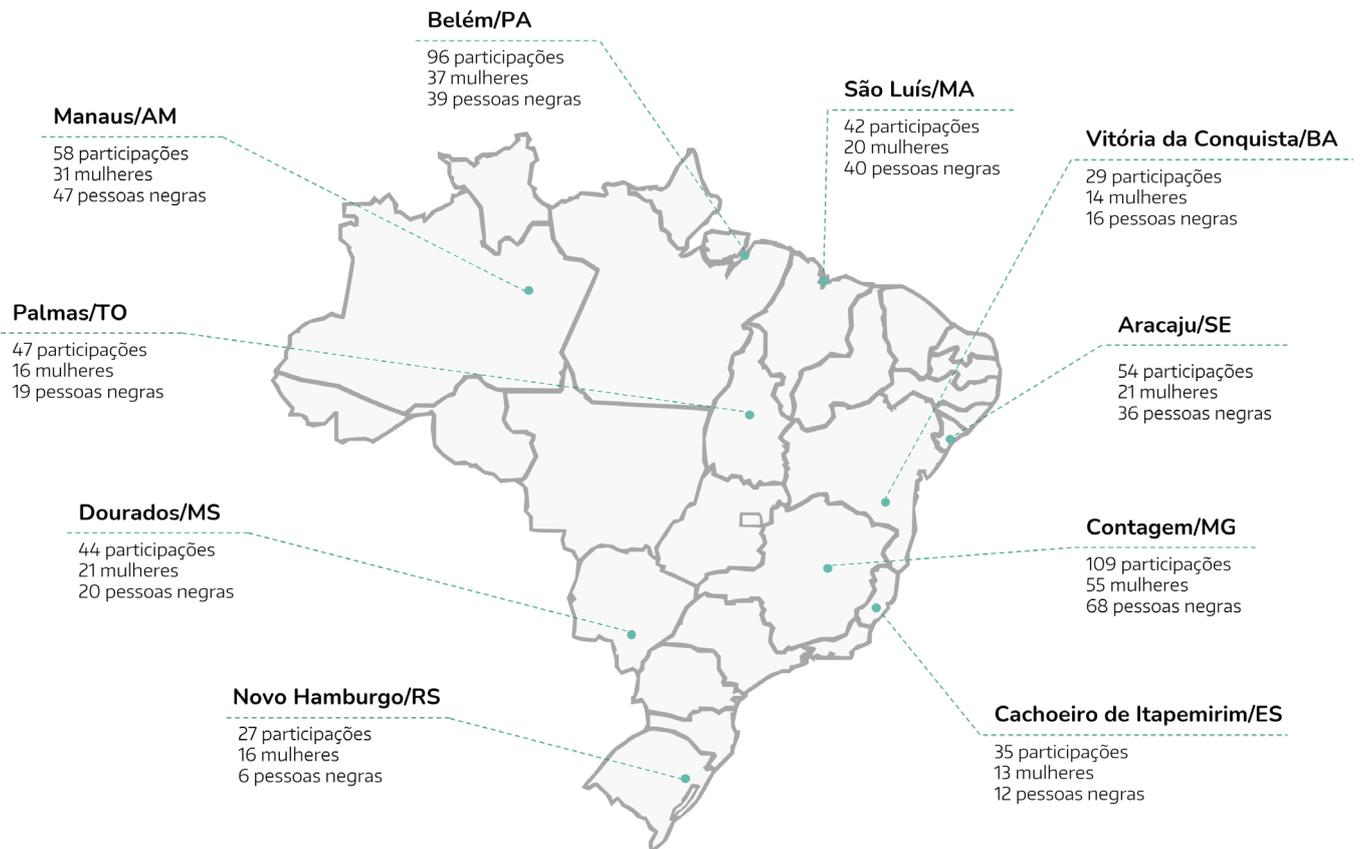
A parte qualitativa do diagnóstico incluiu levantamentos realizados presencialmente nas cidades, utilizando métodos variados de acordo com a política de interesse do município e as experiências locais anteriores de participação e engajamento da população. Dentre os métodos utilizados, estão entrevistas com atores-chave, grupos focais, entrevistas em pontos de parada e terminais, caminhadas exploratórias e questionários estruturados de satisfação. Os relatórios estão disponíveis no [site da FNP](#).

Os principais resultados destes diagnósticos foram apresentados em uma oficina intersetorial e participativa, que consiste na etapa 2 do apoio técnico. As oficinas seguiram um roteiro básico, composto por uma abertura institucional pelo(a) prefeito(a), vice-prefeito(a) ou secretário(a) de mobilidade, e duas seções de apresentações e discussões. A parte da manhã focou nos problemas e desafios da cidade, com a introdução do que são desigualdades de mobilidade e acessibilidade de classe, raça e gênero, a apresentação do diagnóstico local e discussões direcionadas em grupo, facilitadas por post-its e canetinhas. Já a parte da tarde foi centrada nas ideias e soluções para os desafios identificados, com uma apresentação inicial de *benchmarking*

de políticas de mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero e discussões em grupo. Os resultados dessas discussões foram sistematizados e compõem os relatórios qualitativos dos diagnósticos locais de mobilidade e acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero. Mais informações sobre as oficinas participativas estão disponíveis neste [relatório](#).

Vale destacar que os municípios têm diferentes graus de experiência e engajamento da população em atividades participativas. Com exceção das capitais, que concentram diversos grupos de interesse e que militam nas mais diferentes áreas, constatou-se um histórico de falta de participação social e incidência sobre as políticas públicas. Para auxiliar nesse processo, foram então realizados mapeamentos prévios de atores relevantes, incluindo grupos de mulheres, pessoas negras, LGBTQIA+, idosas e com mobilidade reduzida, operadores e trabalhadores no setor de transporte público, gestores de diferentes secretarias municipais e estaduais, entre outros. Além disso, foram elaboradas peças de comunicação e minutas de ofício-convite para as atividades de pesquisa qualitativa e oficinas, que foram adaptados e enviados pelos órgãos públicos municipais.

Mapa- Alcance das oficinas intersetoriais e participativas



* Atualizado em dezembro de 2023

A partir deste diagnóstico e da identificação de políticas de interesse de cada município, a equipe do projeto sugeriu alguns eixos de ação para o apoio técnico. Em geral, estes eixos envolveram:



Apoio à estruturação de um protocolo de denúncia, atendimento e acompanhamento de vítimas de assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial no transporte público;



Apoio à organização de um programa de capacitação de motoristas e agentes envolvidos na operação do transporte público coletivo sobre assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial;



Apoio à realização de pesquisas de mobilidade, incluindo a elaboração de questionários e definição de amostra;



Capacitação e apoio no processo de coleta, uso e abertura de dados de mobilidade urbana e, especialmente de transporte público coletivo, dando continuidade ao programa de capacitação;



Pareceres técnicos sobre produtos da licitação sobre a concessão do transporte público coletivo;



Pareceres técnicos sobre projetos de pontos de parada e requalificação de corredores de transporte público coletivo;



Apoio na elaboração de Termos de Referência para o Plano de Mobilidade Urbana, com disponibilização de materiais de apoio e reuniões de discussão;



Pareceres técnicos sobre relatórios e documentos de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

A terceira etapa do apoio técnico consistiu no assessoramento para o planejamento destas iniciativas, o que ocorreu por meio de pareceres técnicos sobre documentos já produzidos, oficinas individuais e coletivas de capacitação sobre temas associados e reuniões de alinhamento.

Alguns aprendizados advém deste processo. Em primeiro lugar, as pesquisas qualitativas foram fundamentais não apenas para identificar os desafios vivenciados pela população em seus deslocamentos cotidianos e aprofundar

questões observadas nas pesquisas quantitativas, bem como para sensibilizar técnicos(as) e gestores(as) sobre o alinhamento entre a mobilidade e questões de classe, raça e gênero.

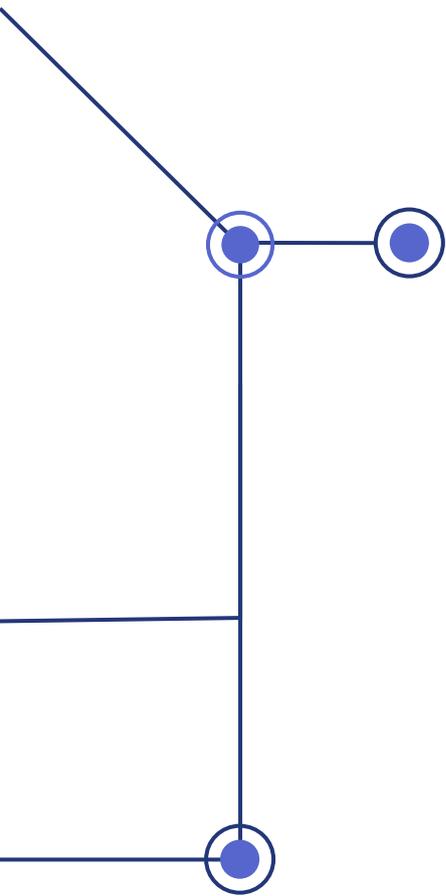
Segundo, cada município possui uma agenda própria de políticas e planos de interesse, sendo a imposição de novas políticas não apenas desarticulada do contexto local, mas também contraproducente. Isso porque, tendo em vista a quantidade de demandas e projetos em curso nas secretarias, que se soma às limitações de força de trabalho, poucos

municípios dedicam esforços para novas políticas sem patrocínio político.

Terceiro, é preciso prever tempos consideráveis de engajamento e articulação política nos municípios, com compreensão profunda dos contextos técnicos e institucionais locais antes da seleção de cidades a serem apoiadas. Alguns municípios se retiraram do processo de apoio técnico em decorrência de mudanças de secretariado e incertezas da gestão. Nesse sentido, ficou evidente que o engajamento periódico, com

e-mails, mensagens de texto e reuniões de acompanhamento, são fundamentais para manter o tema aquecido entre os atores técnicos e políticos.

Por fim, o planejamento e a implementação de políticas levam tempo, e uma iniciativa mais efetiva de apoio técnico deve acompanhar todo esse processo. Portanto, é preciso prever tempos adequados, de no mínimo três anos de trabalho conjunto e continuado para que o ciclo de apoio técnico possa ser, de fato, avançado.



2.7 Concurso de ideias

O concurso de ideias e soluções inovadoras para gestão pública para redução de desigualdades no acesso a oportunidades no contexto urbano teve como objetivo disseminar iniciativas interessantes e incentivar a sua implantação e/ou replicabilidade por municípios brasileiros.

A separação em duas categorias buscou estimular a proposição de soluções já testadas e implementadas em pelo menos um contexto local, especialmente por startups e organizações da sociedade civil; e ideias ainda não implementadas, mas com potencial inovador, especialmente por grupos de pesquisas e universidades.

A parceria com o SEBRAE, que já conta com iniciativas de mentoria e visibilização de startups, e com a ENAP, por meio da Semana de Inovação, aumentou o alcance do prêmio para atores ainda

fora do entorno da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos. Foram também enviados e-mails para os cursos de engenharia, ciência da computação, arquitetura e urbanismo e afins de universidades públicas e privadas brasileiras. Por fim, cards e vídeos sobre o prêmio foram publicados nas redes sociais da entidade.

Ao todo, foram submetidas 32 propostas, das quais 26 elegíveis, sendo 16 na categoria de soluções já implementadas e 10 na categoria de ideias ainda não testadas. Por meio de um formulário eletrônico com critérios já definidos e também em reunião de alinhamento entre a banca julgadora, foram selecionadas três propostas finalistas de cada categoria. Estas seis propostas passaram então para uma nova fase, em que puderam apresentar suas ideias e soluções e responder às perguntas da banca julgadora durante oficina online realizada na semana de inovação da ENAP. Uma nova rodada de avaliação, seguindo os mesmos critérios anteriores, definiu a ordem das vencedoras de cada categoria, que foram divulgados durante a [85ª Reunião Geral da FNP](#).

Alguns desafios foram identificados durante esse processo. Ainda que os parceiros já tivessem mais experiência no trabalho com startups, o apoio foi pontual e subutilizado, não aproveitando todo o potencial de trabalho conjunto. Além disso, a inscrição via *Google Forms* gerou diversos questionamentos e dificuldades de submissão, ainda que a plataforma seja de uso bastante intuitivo. Para algumas equipes, foram abertas exceções de submissão da proposta via e-mail. A divisão pré-estabelecida também gerou algumas inconsistências de auto-identificação por parte das equipes participantes, fazendo com que algumas iniciativas tivessem que ser realocadas em outra categoria para que a concorrência fosse mais igualitária.



2.8 Estratégias transversais: comunicação e engajamento

A comunicação foi essencial em todas as atividades, tendo em vista a necessidade de engajamento dos municípios-foco do projeto AcessoCidades.

A criação de uma identidade visual contemplando os três idiomas dos países envolvidos para a iniciativa e a diagramação de todos os produtos e relatórios segundo essa identidade foi fundamental para facilitar o reconhecimento da iniciativa.

A estratégia de vinculação da participação na capacitação e no apoio técnico à participação em atividades de menos interesse dos(as) técnicos(as) e gestores(as) municipais, mas importantes para o desenvolvimento das iniciativas, como pesquisas, formulários e trocas de experiências também conseguiu estimular a participação e engajamento dos municípios com o projeto.

Além disso, o apoio e visibilidade trazidos pelo FNMU com relação às ações do projeto foi importante elemento

propulsor da estratégia de comunicação, uma vez que mesmo municípios não selecionados para a etapa de apoio técnico continuaram engajados dada a conexão previamente construída com o projeto por meio do Fórum.



3

DESENVOLVIMENTOS FUTUROS



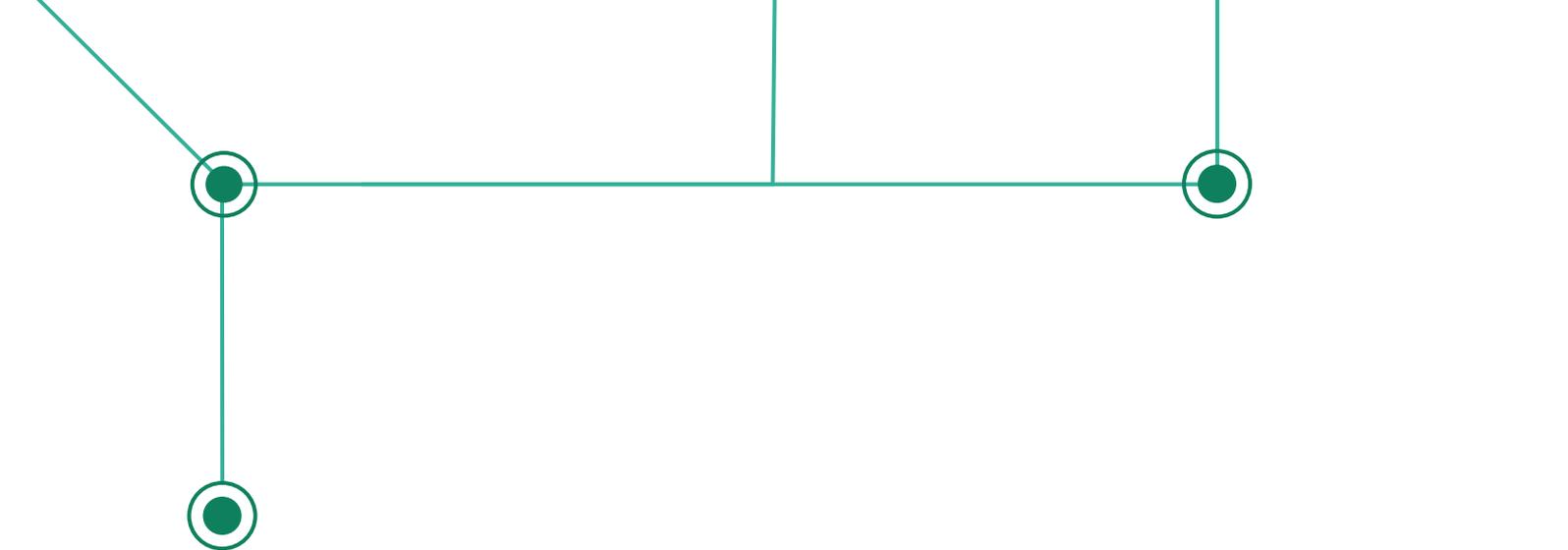
3.1 Reformulação da página web do projeto AcessoCidades

Uma página web acessível e atrativa é fundamental para disseminar os produtos do projeto. Nesse sentido, três iniciativas estão sendo realizadas em paralelo.

Em primeiro lugar, a nova [página web da FNP](#) está em fase de formulação, sendo planejada, inclusive, para cumprir com os requisitos estabelecidos na nova Legislação de Associação de Representação de Municípios ([Lei Federal nº 14.341/2022](#)). Nesse novo portal, o projeto AcessoCidades contará com uma página específica, com mais recursos e possibilidades para facilitar a navegação pelos conteúdos produzidos ao longo dos últimos três anos.

Em segundo lugar, o projeto AcessoCidades foi hospedado na [ReDUS](#), uma plataforma destinada a dar visibilidade a projetos e iniciativas relacionadas ao desenvolvimento urbano sustentável. Além de concentrar os relatórios, vídeos, informações e cursos em um só lugar, também permite a interação com os municípios participantes do projeto de forma aberta e colaborativa.

Por fim, para aumentar a visibilidade do projeto a nível internacional, mantemos atualizada a página do projeto no portal [CITIES: partnerships for sustainable cities](#), um espaço de síntese sobre os projetos apoiados financeiramente pela União Europeia.



3.2 Projetos de governança metropolitana para a gestão da mobilidade urbana

A parceria com a Área Metropolitana de Barcelona, no âmbito do Projeto AcessoCidades, fomentou o desenvolvimento de novos projetos da FNP sobre governança metropolitana para a gestão de serviços públicos e, em especial, de mobilidade urbana, em conjunto com atores como a AMB e o SEBRAE.

Os projetos visam fomentar e qualificar o debate sobre governança metropolitana no Brasil, a partir da sensibilização dos atores políticos sobre a gestão compartilhada de serviços públicos; da identificação dos modelos e estruturas de governança possíveis, tendo em vista o arcabouço legal e jurídico brasileiro; da promoção de trocas de experiência e discussão sobre o tema entre municípios, estados e Governo Federal; bem

como da capacitação e apoio técnico para a garantia de direitos e o desenvolvimento social, econômico e territorial em regiões metropolitanas.

O tema é fundamental, considerando os desafios das relações interfederativas, a complexidade dos arranjos jurídicos de uma autoridade metropolitana, o financiamento multinível, bem como a definição arbitrária das regiões metropolitanas nas legislações estaduais. Essa falta de gestão compartilhada das funções de interesse comum prejudicam a eficiência, efetividade e qualidade dos serviços públicos oferecidos à população, reduzindo a qualidade de vida nos centros urbanos e estabelecendo barreiras ao acesso pleno à cidade.

3.3 Aprimoramento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana

A partir da experiência da capacitação no uso e abertura de dados, da construção do marco legal regulatório do transporte público e da discussão sobre repactuação federativa para o financiamento dos sistemas locais a nível nacional, está sendo formulado um projeto para o aprimoramento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana, em parceria com o Ministério das Cidades. Este projeto busca estudar e propor formas de padronização e compartilhamento de dados e informações entre os entes federativos, no sentido

de construir uma base consolidada, confiável e atualizada sobre o transporte público a nível nacional, permitindo a formulação, implementação e avaliação de políticas públicas.

Além disso, estuda-se o desenvolvimento de uma plataforma de dados de acessibilidade, em parceria com universidades e centros de desenvolvimento tecnológico. O objetivo é facilitar o acesso a dados pelos municípios e contribuir para o planejamento de políticas públicas que melhorem a qualidade de vida da população, sob o olhar metropolitano.

3.4 AcessoCidades 2

Em três anos, o projeto AcessoCidades conseguiu sensibilizar e capacitar técnicos(as) e gestores(as) sobre o uso de dados para o planejamento da mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero e incidir em políticas públicas a nível local e nacional, por meio do apoio técnico, de trocas de experiências e ações técnicas e políticas. No entanto, esse período ainda é pequeno para promover transformações substanciais na mobilidade e acessibilidade urbana e acompanhar e avaliar tais transformações.

Nesse sentido, e tendo como base os aprendizados deste primeiro ciclo, propõe-se a realização de uma segunda fase da iniciativa. Ela deve ser focada nos pontos altos da primeira etapa e mais longa, com mais tempo de engajamento e trabalho conjunto com os municípios e

também com o Governo Federal.

Os programas de capacitação devem ser uma parte estruturante do projeto, tendo em vista o sucesso da experiência anterior e a necessidade de qualificação dos quadros técnicos municipais. Em especial, destaca-se:

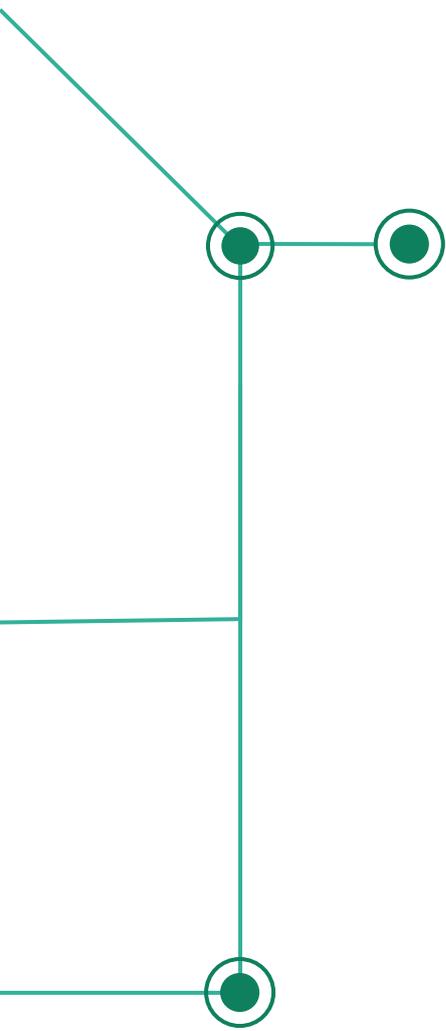
-  Planilha de custos, cálculo tarifário e modelos de remuneração;
-  Mecanismos legais e institucionais para acesso e uso de dados (contratos e termos de referências);
-  Sistemas de Informações Geográficas e linguagens de programação (R e Python);
-  Plataformas de abertura de dados (portais municipais, dashboards, Power BI);
-  Uso de dados de transporte para estimativas de emissões e desenho de ações para a mitigação e a adaptação climática;
-  Troca de experiências em municípios avançados na abertura de dados (impactos e dificuldades).

O apoio técnico deve ser atrelado a essas capacitações, com foco na construção, aprimoramento e operacionalização de uma estratégia de gestão de dados de mobilidade urbana, especialmente de transporte público coletivo. Após a

capacitação coletiva, oficinas mensais individuais com municípios selecionados e focadas nos dados locais podem estimular e fomentar o acesso, uso e abertura dos dados já disponíveis, além da criação de novas bases de dados.

Os enfoques de redução de desigualdades (classe, raça, gênero) e sustentabilidade devem ser transversais a essas capacitações e apoios técnicos, tendo como objetivo a construção de pesquisas e bases de dados que permitam análises

desagregadas. Esse é o primeiro passo para o reconhecimento dos padrões desiguais de mobilidade e acessibilidade entre os grupos sociais e territórios, bem como para a mitigação e adaptação às mudanças climáticas.



3.5 Capacitação na preparação e financiamento de projetos para o desenvolvimento sustentável

A partir do apoio técnico e das trocas de experiências entre os municípios, diversos gestores(as) locais comentaram sobre os desafios de preparação e estruturação de projetos de infraestrutura de mobilidade urbana sustentável e que também se expandem para as mais diversas áreas.

Sendo assim, está sendo estruturado um curso de capacitação de técnicos(as) e gestores municipais de diferentes áreas de atuação com o objetivo de aumentar a capacidade técnica municipal de estruturação de projetos que contribuam para o desenvolvimento sustentável.

O curso terá um módulo inicial geral, que apresentará as etapas gerais de financiamento e de preparação de um projeto de infraestrutura, PPPs e concessões, complementado por módulos específicos temáticos, incluindo mobilidade urbana, iluminação pública, saneamento e drenagem urbana, etc.

Para saber mais sobre as atividades, acesse a página do Projeto AcessoCidades na ReDUS: <https://www.redus.org.br/acesso-cidades>

Publicado em janeiro de 2024.

EQUIPE RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

Tainá Bittencourt

Especialista em Mobilidade Urbana

Amanda Vieira

Assessora técnica do Projeto AcessoCidades

César Medeiros

Coordenador do Projeto AcessoCidades

REALIZAÇÃO

Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos

Confederación de Fondos de Cooperación y Solidaridad

Associazione Nazionale Comuni Italiani

COFINANCIAMENTO

União Europeia

APOIO INSTITUCIONAL

*Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de
Mobilidade Urbana*

Organização:



CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP **FRENTE NACIONAL**
DE PREFEITAS
E PREFEITOS

Cofinanciamento:



União Europeia

Apoio:

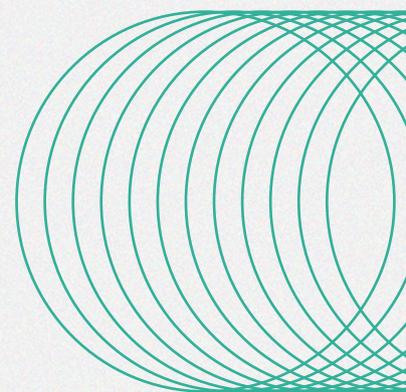


Fórum Nacional de
Secretários e Dirigentes de
Mobilidade Urbana



ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas



Organização:



CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP FRETE
NACIONAL
DE PREFEITAS
E PREFEITOS

Cofinanciador:



União Europeia