

Sugestões de pauta

1. Como vencer a epidemia de mortes no trânsito?

Em todo o mundo, 1,2 milhão de pessoas perdem a vida no trânsito por ano – é como se oito aviões Boeing 747 despencassem a cada dia. Levando em consideração que mais da metade da população mundial vive em áreas urbanas e, no Brasil, o índice é de 85%, o papel das cidades é claro. É preciso criar políticas e mecanismos de segurança viária como infraestrutura para o transporte sustentável, normas de redução de velocidades, fiscalização e educação.

São Paulo e Fortaleza são as cidades brasileiras apoiadas pela Iniciativa Global em Segurança Viária da Bloomberg Philanthropies, organização filantrópica do ex-prefeito de Nova York, Michael Bloomberg. Ao longo de cinco anos, o programa vai investir US\$ 125 milhões na implementação e apoio técnico de intervenções municipais para salvar vidas.

Com apoio técnico de diversas organizações globais especializadas em segurança, entre elas o WRI Brasil Cidades Sustentáveis, cada cidade criou um plano de trabalho focado em Mobilidade & Vias Seguras para os próximos dois anos. Em **São Paulo**, o programa abrange reduções nos limites de velocidade; projetos de sistemas prioritários aos ônibus; infraestrutura para uso da bicicleta; segurança de pedestres e implantação das zonas 40. Em **Fortaleza**, o trabalho é focado em sistemas de ônibus e BRT (Bus Rapid Transit); infraestrutura cicloviária; tratamento de pontos críticos; e redução de limites de velocidade.

Transporte sustentável. Além da redução de velocidades, estudo da rede EMBARQ, “Salvando Vidas com Transporte Sustentável” (em tradução livre) revela que cidades que aumentaram o uso do transporte coletivo, da bicicleta e a caminhada, não só salvaram vidas como melhoraram a saúde da população. Entre 1998 e 2009, Copenhague verificou um aumento de 28% no fluxo de bicicletas nas ruas ao mesmo tempo em que reduziu pela metade o número de acidentes e fatalidades envolvendo bicicletas. Em Nova York, com a implantação de 320 km de ciclofaixas, o número de viagens por bicicleta quadruplicou de 2000 a 2010, enquanto a porcentagem de acidentes com ciclistas diminuiu mais de 70%.

Já em Bogotá, o BRT TransMilenio já evitou 200 mortes, em nove anos, na Avenida Caracas. A média de acidentes na via passou de 61 para 21, uma redução de 65%. Outro exemplo positivo vem de Guadalajara, no México, onde os incidentes no corredor do Macrobús caíram 46% em relação ao período anterior à implantação do sistema.

Sessão: TRANSPORTE SUSTENTÁVEL SALVA VIDAS

Quando: 11 de setembro, das 10h às 11h30.

Onde: Sala de Ensaio III.

Para entrevistar:

- Marta Obelheiro, Coordenadora de Projetos de Saúde e Segurança Viária do WRI Brasil Cidades Sustentáveis
- Claudia Adriaizola, Diretora de Saúde e Segurança Viária do WRI Ross Center for Sustainable Cities
- Tadeu Leite Duarte, Diretor de planejamento da CET-SP
- Hilda María Gomez, Especialista Senior em Segurança Viária da CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina)
- Marta Maria Alves da Silva, Coordenadora de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde

Links úteis:

- Impactos da Redução de Velocidade em Áreas Urbanas
<http://embarqbrasil.org/research/publication/impactos-da-redu%C3%A7%C3%A3o-dos-limites-de-velocidade-em-%C3%A1reas-urbanas>
- QualiÔnibus – Segurança em Primeiro Lugar
<http://embarqbrasil.org/node/47382>
- Saúde e Segurança Viária: Uma Visão de Futuro
<http://embarqbrasil.org/research/publication/sa%C3%BAde-e-seguran%C3%A7a-vi%C3%A1ria-uma-vis%C3%A3o-de-futuro>
- Saving Lives with Sustainable Transport (em inglês)
<http://www.wricities.org/sites/default/files/Saving-Lives-with-Sustainable-Transport-EMBARQ.pdf#sthash.uumjl3OU.dpuf>

Fotos (Crédito: Mariana Gil/WRI Brasil Cidades Sustentáveis)

- BRT TransMilenio, Bogotá
<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/7166080736/in/album-72157629654045168/>
- Intervenções de design urbano no centro de São Paulo
<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/sets/72157649821619334>

2. O desafio do transporte coletivo no contexto metropolitano

Apenas em 2013, os congestionamentos nas regiões metropolitanas (RM) de São Paulo e Rio de Janeiro geraram um custo econômico de R\$ 98 bilhões relativos ao gasto extra de combustível e à produção não realizada, o que equivale a 9% do PIB das duas regiões metropolitanas. Os custos de congestionamentos, consumo de energia, emissões de carbono, poluição do ar, acidentes de trânsito e segregação de comunidades decorrentes do estímulo ao uso do automóvel podem atingir até 10% do PIB das cidades. A Lei 12.587/12 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana determina que as cidades de regiões metropolitanas tenham planos de mobilidade. O grande desafio é compatibilizar, nos âmbitos municipal, estadual e federal, as soluções aos problemas decorrentes do contexto regional.

O Rio de Janeiro saiu na frente e instalou a Câmara Metropolitana de Integração Governamental e o Grupo Executivo de Gestão Metropolitana, responsável pela contratação e gestão do plano de desenvolvimento da RM, no qual um dos destaques será a mobilidade.

O Estatuto da Metrópole, sancionado no início deste ano, determina que municípios e estados assumam e compartilhem planejamento, gestão e execução de funções públicas de interesse comum. Até janeiro de 2018, as RM devem elaborar seus Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado. O planejamento e a gestão integrados do transporte coletivo nos municípios metropolitanos oportunizam alternativas mais eficientes e menos onerosas de deslocamento. Redes multimodais de transporte coletivo, associadas a um modelo tarifário integrado, beneficiam usuários e prestadores de serviço ao promover a racionalização operacional e a redução de custos, diminuindo o impacto ao meio ambiente. Intervenções conjuntas na infraestrutura e circulação viária também geram ganhos, uma vez que os principais eixos têm continuidade entre as cidades e, muitas vezes, formam um tecido urbano único.

Sessão: O DESAFIO DO TRANSPORTE COLETIVO NO CONTEXTO METROPOLITANO

Quando: 11 de setembro, das 9h30 às 11h.

Onde: Teatro de Câmara.

Para entrevistar:

- Luis Antonio Lindau, diretor do WRI Brasil Cidades Sustentáveis
- Nivea Oppermann, diretora de Desenvolvimento Urbano do WRI Brasil Cidades Sustentáveis
- Vicente Loureiro, diretor Executivo da Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Estado do Rio de Janeiro
- Guilherme Medeiros, coordenador do Departamento Técnico da SC Parcerias S.A. e Coordenador do PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis)

Links úteis:

- Artigo Luis Antonio Lindau: <http://embarqbrasil.org/noticia/o-transporte-coletivo-no-contexto-metropolitano>
- Estatuto da Metrópole: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm
- PLAMUS: <http://www.plamus.com.br/>

Fotos:

<https://www.flickr.com/photos/soldon/3422604414/>

<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/14325597108/in/album-72157644963233557/>

Realização:

<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/14489082166/in/album-72157644963233557/>

3. Qual é a responsabilidade e as oportunidades das cidades quanto às mudanças climáticas?

A tendência é que o ano de 2015 se torne o mais quente que a humanidade já vivenciou, de acordo com relatório divulgado pela National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), ultrapassando o atual líder: 2014. Tais alterações climáticas e o impacto que causam no planeta fazem com que o assunto esteja cada vez mais presente nas agendas e discursos de líderes mundiais como, por exemplo, o presidente americano Barack Obama; e o atual pontífice da igreja católica, Papa Francisco.

Grande parte da responsabilidade da atual situação climática é das cidades que, apesar de ocuparem apenas 2% do território mundial, são responsáveis por 70% das emissões de poluentes em todo o mundo. Com tão pouco espaço territorial e tanta emissão, as cidades precisam assumir a responsabilidade de debater e buscar soluções para que a temperatura média no planeta não fique 4°C mais alta, como apontam estudos, até o final deste século, com impactos extremos e potencialmente irreversíveis para a vida terrestre.

O número de cidades que se comprometem a reduzir as emissões à atmosfera aumenta a cada dia junto ao Compact of Mayors, com líderes mundiais dedicados a debater a situação climática global. É a oportunidade para que gestores locais se engajem nos esforços mundiais de combate às mudanças climáticas.

Sessão: CIDADES NA NOVA ECONOMIA DO CLIMA

Quando: 10 de setembro, das 11h45 às 13h.

Onde: Teatro de Câmara.

Para entrevistar:

- Luis Antonio Lindau, diretor do WRI Brasil Cidades Sustentáveis
- Sam Adams, ex-prefeito de Portland (EUA)
- Todd Litman, Victoria Transport Policy Institute, Canadá.

Links úteis:

- Papa discute aquecimento global: <http://embarqbrasil.org/noticia/papa-discute-combate-ao-aquecimento-global>
- Equilíbrio entre crescimento econômico e combate às mudanças climáticas: <http://embarqbrasil.org/noticia/o-equil%C3%ADbrio-entre-crescimento-econ%C3%B4mico-e-o-combate-%C3%A0s-mudan%C3%A7as-no-clima>
- O desafio do Presidente Obama para as cidades: <http://thecityfixbrasil.com/2015/08/27/desafio-do-presidente-obama-para-as-cidades-uma-oportunidade-para-aco-es-climaticas-globais/>

4. DOTS, o Desenvolvimento Urbano Orientado pelo Transporte Sustentável

O DOTS – Desenvolvimento Urbano Orientado pelo Transporte Sustentável (do inglês TOD – *Transit-Oriented Development*) é um modelo de planejamento urbano que propõe bairros compactos, de alta densidade populacional, com diversidade de usos, serviços e espaços públicos e que favoreçam a mobilidade sustentável e o desenvolvimento econômico. Com a expansão urbana desordenada, muitas cidades cresceram em um padrão 3D – distante, disperso e desconectado. O DOTS promove um modelo 3C – bairros e cidades compactos, coordenados e conectados. Para tornar as cidades mais conectadas e sustentáveis e, ao mesmo tempo, integrar o desenvolvimento urbano ao crescimento econômico, o DOTS promove ações em 7 setores: transporte coletivo de qualidade; mobilidade não motorizada; gestão do uso do automóvel; uso misto e edifícios eficientes; centros de bairros e pisos térreos ativos; espaços públicos e recursos naturais; participação e identidade comunitária.

No momento em que vários países investem em habitação de interesse social e sistemas de transportes, entre eles o Brasil, as diretrizes do DOTS têm o potencial de consolidar corredores de desenvolvimento e impactar diretamente a economia. Cidades dispersas custam à economia americana US\$ 1 trilhão por ano, de acordo com um estudo do New Climate Economy publicado este ano. Estes custos incluem gastos com infraestrutura, serviços públicos e transporte. O relatório “Análises de Políticas Públicas que Encorajam e Subsidiaram a Dispersão” (em tradução livre) investiga os custos de expansão e os potenciais benefícios do “crescimento inteligente”, que estimula o desenvolvimento de cidades mais compactas.

No que diz respeito à moradia social, o DOTS também pode transformar os paradigmas da urbanização. Exemplo disso é o projeto do programa Minha Casa, Minha Vida na cidade de Rio Grande (RS). Inserido dentro do tecido urbano, e não distante dos centros, o projeto recebeu apoio técnico do WRI Brasil | EMBARQ Brasil para a qualificação de acordo com os conceitos DOTS.

Sessão: A PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PELO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Quando: 10 de setembro, das 14h30 às 16h.

Onde: Teatro de Câmara.

Para entrevistar:

- Nívea Oppermann, Diretora de Desenvolvimento Urbano do WRI Brasil Cidades Sustentáveis
- Victor Rico, Diretor Representante da CAF (Latin American Development Bank/Banco de Desenvolvimento da América Latina) no Brasil
- D. Thara, Comissária da cidade de Ahmedabad, Índia
- Clare Healy, Gerente de Desenvolvimento Orientado pelo Transporte, C40

Links úteis:

- DOTS Cidades – Manual de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável: <http://embarqbrasil.org/research/publication/dots-cidades-manual-de-desenvolvimento-urbano-orientado-ao-transporte>
- Os 7 princípios do DOTS: <http://thecityfixbrasil.com/2015/06/03/nossa-cidade-os-7-principios-do-desenvolvimento-orientado-pelo-transporte-sustentavel>
- Os benefícios econômicos do DOTS: <http://thecityfixbrasil.com/2015/06/10/nossa-cidade-os-beneficios-economicos-do-dots>

Realização:

Fotos

- Distribuição do espaço viário: <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/17254854031/in/album-72157649821619334>
- Centros ativos: <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/12953488015/in/album-72157641916791843>
- Infraestrutura para modais não motorizados: <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/17253590402/in/dateposted-public>
- Uso misto e edifícios eficientes: <https://www.flickr.com/photos/pwkrueger/7563954674>
- Transporte coletivo de qualidade: <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/12953812903/in/album-72157641916791843/>

5. Planos de mobilidade urbana

O ano de 2012 marcou uma nova etapa para as cidades brasileiras. Foi quando a Política Nacional de Mobilidade Urbana entrou em vigor, reestabelecendo a configuração do trânsito de pessoas no espaço urbano, com o transporte sustentável em primeiro lugar. A partir de abril deste ano, o Plano de Mobilidade Urbana passou a ser requisito para que municípios com população a partir de 20 mil habitantes e integrantes de regiões metropolitanas recebessem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade. Isso representa mais de 3.000 cidades.

Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), de 2015, mostram que das cidades acima de 500 mil habitantes e capitais, 71,8% não possuíam o plano. Dentro desse percentual, 91% estão em processo de elaboração e 9% não iniciaram. Das 46 cidades pesquisadas, 69% que têm o plano são capitais. No entanto, das 27 capitais brasileiras, 67% não possuem o Plano de Mobilidade Urbana e 33% estão em fase de elaboração.

Atenta a este quadro, o WRI Brasil Cidades Sustentáveis criou uma metodologia endossada pelo Ministério das Cidades para que as cidades construam seus planos de mobilidade urbana dentro das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. São os **Sete Passos - Como construir um plano de mobilidade urbana**, que já apoiou cidades como Joinville (SC) e a região da Grande Florianópolis a elaborarem seus planos. A metodologia também foi incorporada ao PlanMob: Caderno de Referências para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e adotado como metodologia oficial nos cursos presencial e a distância do governo federal.

Sessão no Congresso: PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Quando: 10 de setembro, das 16h às 17h15.

Onde: Teatro de Câmara.

Para entrevistar:

- Dario Lopes, Secretário Nacional de Mobilidade Urbana, Ministério das Cidades
- Daniela Facchini, Diretora de Projetos & Operações do WRI Brasil Cidades Sustentáveis
- Udo Döhler, Prefeito de Joinville
- Guilherme Medeiros, Coordenador do Departamento Técnico da SC Parcerias S.A. e Coordenador do PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis
- Leah Treat, Diretora do Departamento de Transporte de Portland (EUA)

Links úteis:

- Sete Passos - Como construir um plano de mobilidade urbana
<http://embarqbrasil.org/research/publication/sete-passos-como-construir-um-plano-de-mobilidade-urbana>
- PlanMob: Caderno de Referências para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

Fotos (Crédito: Mariana Gil/WRI Brasil Cidades Sustentáveis)

- Cidade de Joinville

<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/15405689840/in/album-72157648885771171/>

<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/15404606499/in/album-72157648885771171/>

<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/15405205858/in/album-72157648885771171/>

Realização:

6. A importância de ter uma visão de cidade

Ações alinhadas com estratégias estabelecidas a partir da visão de cidade são fundamentais para que as cidades se tornem mais inclusivas e humanas. Essa cultura de planejamento e gestão deveria fazer parte da administração municipal, que se beneficiaria de uma continuidade administrativa, transcendendo mandatos.

Mary Jane Ortega, ex-prefeita de San Fernando, defendeu uma estratégia de desenvolvimento para a cidade e ganhou um prêmio do Banco Mundial. Mesmo estando fora do governo há oito anos, o plano de desenvolvimento montado por ela foi institucionalizado. Em Portland, Sam Adams alinhou planejamento e orçamento dos transportes e desenvolveu um Plano de Ação Climática para a cidade que reduziu em 34% a quantidade de lixo enviada aos lixões. Já São Paulo possui um Programa de Metas que alinhou as ações dentro do prazo de um mandato e deu o pontapé inicial a um processo de planejamento participativo e transparente para superar desigualdades sociais, econômicas e regionais. No total são 123 metas, das quais 101 já foram atingidas.

É difícil encontrar uma cidade perfeita, já que os planos de desenvolvimento trazem soluções que, muitas vezes, são sentidas apenas pelas próximas gerações. Mas planejamento cuidadoso, execução bem feita e visão de futuro fazem parte do pacote de soluções para bom legado urbano.

Sessão: A importância de ter uma visão de cidade

Quando: 10 de setembro, às 10h

Onde: Cidade das Artes, Teatro de Câmara

Para entrevistar:

- Sam Adams, ex-prefeito de Portland;
- Mary Jane Ortega, ex-prefeita de San Fernando, Filipinas;
- Fernando Haddad, Prefeito de São Paulo;
- Luis Antonio Lindau, Diretor do WRI Brasil Cidades Sustentáveis;
- Rodrigo Rosa, Assessor especial da Prefeitura do Rio de Janeiro, C40.

Links úteis:

- Entrevista Sam Adams: <http://embarqbrasil.org/noticia/sam-adams-%E2%80%9Ctrabalhamos-duro-para-ter-certeza-de-que-est%C3%A1-vamos-fazendo-o-bem-para-o-ambiente>
- Entrevista Mary Jane Ortega: <http://embarqbrasil.org/conteudo/mary-jane-ortega-“aprendi-que-além-de-comunicar-você-tem-que-educar-se-você-comunica-e>
- Plano de Metas SP: <http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/>

Fotos: (Crédito: Mariana Gil/WRI Brasil Cidades Sustentáveis)

<https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/albums/72157649821619334>

7. GDV, Gestão de Demanda de Viagem

Para otimizar o uso da infraestrutura e da oferta de transporte disponível, bem como para equilibrar a distribuição do espaço, cidades começam a aplicar novos modelos e soluções. Uma delas é a gestão de demanda de viagens (GDV), termo originado do inglês *travel demand management*, que racionaliza o uso do automóvel e, assim, beneficia os funcionários, a cidade e a própria organização. Prova disso é que 90 das 100 melhores empresas para se trabalhar eleitas pela revista *Fortune* em 2015 possuem planos de mobilidade corporativa.

A GDV ajuda a reduzir o tempo gasto pelos funcionários em seus deslocamentos, a melhorar a qualidade de vida e a economizar tempo e dinheiro. Em paralelo, as cidades são beneficiadas pela redução dos congestionamentos e dos índices de emissões e pela melhora da mobilidade local. Medidas de GDV que podem provocar a mudança de comportamento incluem incentivos às opções de transporte sustentável, como bicicletários e vestiários para quem opta pela bicicleta, vagas especiais para quem oferece carona, bonificações para quem utiliza o transporte coletivo ou até ônibus fretados para os funcionários.

No Brasil, um dos bons exemplos é a Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais. A sede do governo mineiro, localizada a 20 km do centro de Belo Horizonte, é o destino diário de 17 mil funcionários e procurou o suporte técnico do WRI Brasil | EMBARQ Brasil para desenvolver um plano de mobilidade corporativa, atualmente em andamento.

Sessão: GESTÃO DA DEMANDA DE VIAGENS EM CONTRAPOSIÇÃO AO CONGESTIONAMENTO

Quando: 10 de setembro, das 14h às 15h30.

Onde: Sala de Ensaio I

Para entrevistar:

- Luis Antonio Lindau – Diretor do WRI Brasil Cidades Sustentáveis;
- Grasielle Oliveira Esposito – Intendente da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais;
- Todd Litman – Victoria Transport Policy Institute (VTPI), Canadá;
- Ramon Victor César – Presidente da BHTrans (Belo Horizonte-MG), Brasil;
- Diego Canales – Tools and Data Innovation Associate (Colaborador em Inovação de Dados e Ferramentas), WRI Ross Center for Sustainable Cities;
- Raphael Rodrigues – Diretor de Desenvolvimento Institucional do CEBDS.

Links úteis:

- Folder GDV: <http://www.embarqbrasil.org/research/publication/gdv-gest%C3%A3o-de-demanda-de-viagens-e-mobilidade-corporativa>
- Passo a passo para a construção de um plano de mobilidade corporativa: <http://www.embarqbrasil.org/research/publication/passo-passo-para-constru%C3%A7%C3%A3o-de-um-plano-de-mobilidade-corporativa>

Fotos (Crédito: Mariana Gil/WRI Brasil Cidades Sustentáveis)

- Mobilidade corporativa em São Paulo (álbum): <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/sets/72157654894776479>
- Funcionários de bicicleta em Joinville: <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/14971108073/in/album->

Realização:

72157648885771171/

Realização: