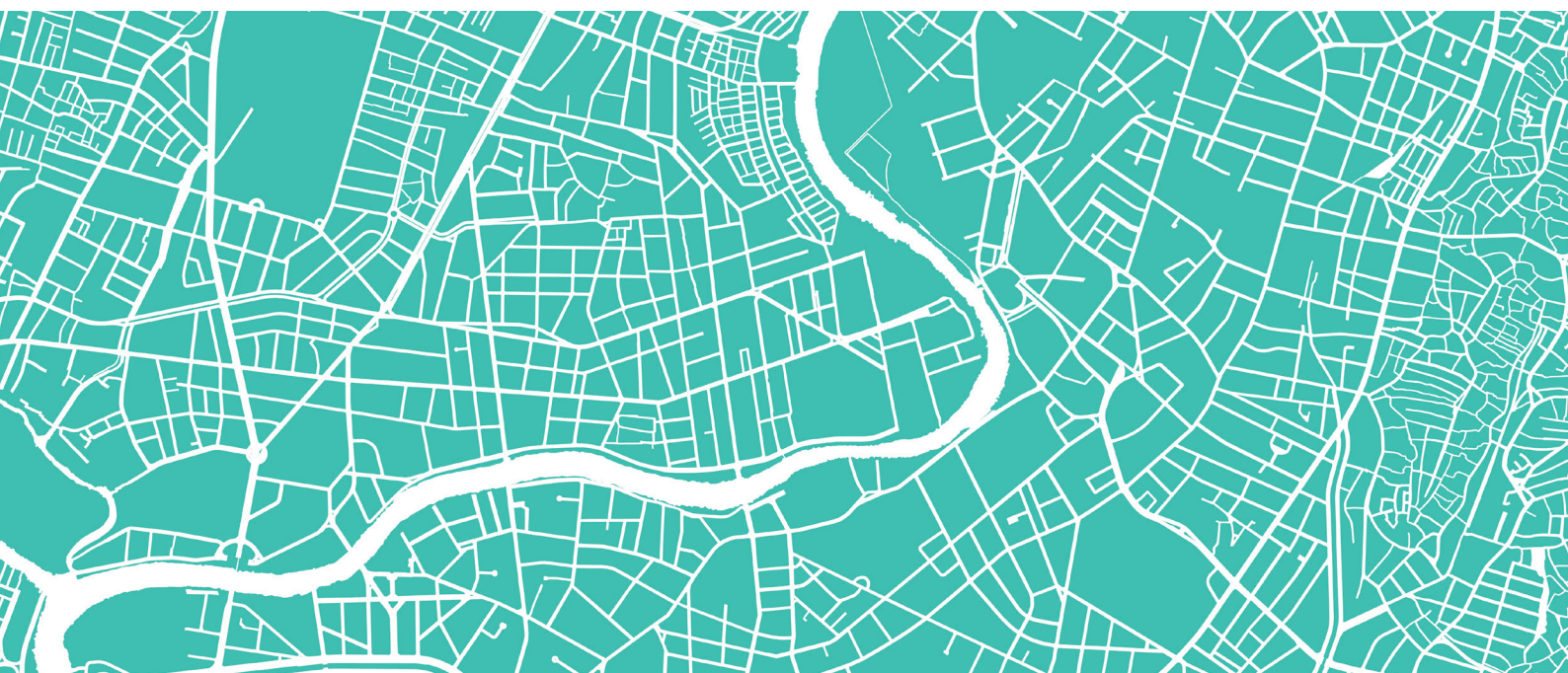




Foreign, Commonwealth
& Development Office



Troca de conhecimentos de cidade para cidade

Relatório de visão geral

Sessão 2: Istambul, Ancara, Belo Horizonte e Durban

2 de setembro de 2021

UKBEAG
UK Built Environment Advisory Group

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

Sumário

- 3 Introdução
- 5 Colaboradores
- 5 Especialistas no assunto (SME)
- 6 Principais questões discutidas durante a Sessão
- 9 Principais aprendizados
- 10 Links para mais informações



Introdução

O programa de Troca de conhecimentos de cidade para cidade (C2CKE) faz parte do Componente de Desenvolvimento de Capacidade Estratégica desenvolvido pelo Grupo Consultivo sobre o Meio Ambiente Construído do Reino Unido (UKBEAG, na sigla em inglês) em colaboração com o UN Habitat, em apoio ao Programa Global Future Cities do FCDO.

O programa C2CKE foi desenvolvido para responder ao interesse demonstrado no funcionamento de outras cidades pelos entrevistados na Avaliação das Necessidades de Capacidades que foi divulgada no início do ano. O programa é composto por quatro eventos, cada um deles apresentando quatro cidades que foram selecionadas com base no nível de interesse demonstrado. O objetivo do programa é permitir que as cidades compartilhem suas experiências, aprendam umas com as outras, ajudem a construir relacionamentos entre si e promovam o engajamento entre um grupo mais amplo de partes interessadas.

Cada sessão está sendo apoiada por uma gama de Especialistas no assunto (SMEs), que trazem seu conhecimento e experiência para atuar como “amigos críticos”. O papel do SME é fazer observações construtivas sobre as apresentações, ajudando a identificar questões que possam não ter sido devidamente reconhecidas, sugerindo soluções para desafios que possam ter sido identificados e explorando sinergias entre os projetos das cidades. Eles também vão explorar os links com os temas que fizeram parte do Programa Temático, a saber:

- 1 Planejamento Integrado e Inclusivo
- 2 Governança e Colaboração
- 3 Projeto Baseado em Evidências e no Uso Eficaz dos Dados
- 4 Financiamento de Projetos e Aquisição
- 5 Implementação e Aplicação, Monitoramento e Avaliação
- 6 Gestão de Liderança e de Mudanças

O objetivo deste documento é servir como um registro dos principais colaboradores e dos principais assuntos discutidos.



O planejamento integrado eficaz funciona em todas as escalas (ou seja, nos níveis nacional, regional, distrital e local) e precisa ser inclusivo (ou seja, deve atender às necessidades de todos os grupos de partes interessadas, incluindo grupos e comunidades de vulneráveis e marginalizados). Para conseguir isso, normalmente se inclui a provisão de uma série de atividades de planejamento consultivo e/ou participativo.

Istambul Turquia



Colaboradores

As cidades a seguir apresentaram os seus projetos durante a Sessão 2, que aconteceu no dia 2 de setembro de 2021:

Istambul, Turquia

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS).

Apresentado pelo **Sr. Utku Cihan**

Chefe de Transportes do Município Metropolitano de Istambul

Ankara, Turquia

Estratégia, Plano Mestre e Implementação Piloto de Bicicletas para o Transporte Multimodal não motorizado Integrado.

Apresentado pelo **Sr. Erol Algun**

Gerente da Filial de Planejamento de Transportes do Município Metropolitano de Ankara

Belo Horizonte, Brasil

Mobilidade inteligente no Expresso Amazonas

Apresentado pelo **Sr. Jean Mattos Duarte**

Secretário Adjunto da Prefeitura de Belo Horizonte

Durban, África do Sul

Coordenação de Governança Institucional de Apoio ao Alinhamento dos Planos das Partes Interessadas que trabalham no Desenvolvimento Orientado para o Trânsito.

Apresentado pelo **Sr. Manoj Rampersad**

Gerente Sênior da Autoridade de Transporte de eThekwin

Especialistas no assunto (SME)

Os seguintes Especialistas no assunto contribuíram para essa sessão:

- **Sra. Victoria Delbridge**, *Chefe de Cidades que Funcionam do Centro Internacional de Crescimento*
- **Sr. Shahrukh Wani**, *Economista de Cidades do Centro Internacional para o Crescimento*
- **Sra. Maggie Baddeley**, *Especialista do Conselho de Projeto*
- **Sra. Nicola Kane**, *Chefe de Planejamento Estratégico, Visão e Inovação e Transportes para a Grande Manchester*
- **Sr. Ryan Sequeira**, *Especialista em Mobilidade do UN Habitat*



Principais questões discutidas durante a Sessão

Após uma rápida apresentação de cada cidade, houve um debate entre os apresentadores, os especialistas e o público. Os tópicos a seguir estão entre os principais discutidos.

Principais pontos abordados durante a Sessão

A **coordenação e a colaboração entre as partes interessadas do governo** são os elementos principais que determinam o sucesso das intervenções. No eThekweni, o ambicioso plano de desenvolvimento orientado para o trânsito requer um modelo institucional que possa alinhar os incentivos dos principais departamentos governamentais. A estrutura de projeto do eThekweni reconhece isso e tenta colocar esta estrutura de governança coordenada no centro de suas ações. Em Istambul, o plano propôs uma “unidade de mobilidade sustentável”, um passo importante na coordenação, embora a unidade requeira um mandato legal para que o plano seja implementado com sucesso.

Ligada à coordenação, está a necessidade de **conectar o uso da terra e o planejamento dos transportes**, para que ocorra um verdadeiro desenvolvimento “baseado no local” que incorpore a mobilidade, a terra e as pessoas juntas. Em cidades como Istambul e Malaca — que abrigam patrimônios mundiais — isso se torna ainda mais complexo com a pressão vinda do turismo. Em ambas as cidades, o número de turistas que visitam por ano é superior ao de residentes, tendo um drástico impacto sobre o planejamento e a capacidade dos sistemas em determinadas épocas do ano.

Em Ancara, foram levantados os desafios de se **integrar a bicicleta a outros meios** de transporte e de se adaptar a infraestrutura da bicicleta em uma cidade que já está congestionada. Como parte disso, é necessário encorajar uma mudança cultural e modal - incluindo uma comunicação que se alinhe com os interesses existentes, e dando agência ao novo modo de viagem, visando e convencendo primeiro os utilizadores de elite, em vez de ter como último recurso para aqueles que não podem pagar outros modos. No eThekweni, foi reconhecido que uma mudança modal no trânsito levará tempo, exigirá um esforço sustentado e também exigirá um foco na qualidade do serviço, para ajudar a superar a desigualdade e a expansão espaciais históricas.

Aprender com outras cidades pode desempenhar um papel importante. Isso inclui a comparação de padrões de referência em torno de metas realistas para avançar em direção a meios de transporte mais sustentáveis, principalmente ligados a diferentes tipos de viagens que as pessoas fazem. Esta aprendizagem entre cidades também pode fornecer uma forma de se compartilhar estratégias para gerar a **adesão do público** ao se fazer investimentos em mobilidade. Quando a estratégia exige que as pessoas mudem de comportamento (p. ex., mudando de carros para ônibus) ou faz mudanças altamente visíveis no ambiente de construção (p. ex., construção de ciclovias), conseguir a adesão do público se torna crítico. O papel da liderança também é crítico aqui. É por meio da liderança que uma cidade pode desenvolver um propósito comum em torno destes planos e estratégias necessários para uma implementação bem-sucedida.

Belo Horizonte
Brasil



Reconheceu-se que as equipes do projeto tiveram que enfrentar a pandemia no ano passado, o que atrasou ou alterou certas ações, ou limitou o envolvimento das partes interessadas. Isso está relacionado ao reconhecimento mais amplo de que os planos multissetoriais e de longo prazo **devem lidar com a incerteza**. A necessidade de um processo iterativo que possibilite a aprendizagem e o feedback, um agente organizacional que seja responsável por “representar” e “defender” os principais planos, e o uso proativo de dados em tempo real foram reconhecidos como recursos críticos para mitigar a incerteza. Sobre o último elemento, notou-se que os modelos anteriores de previsão de transporte tiveram que ser desconsiderados, uma vez que os dados não estão mais atualizados, pois as viagens e os grupos de vulneráveis mudaram.

As cidades enfrentam várias restrições e compensações quando se trata do uso de tecnologia e do **gerenciamento de dados**. Por exemplo, em Belo Horizonte, a intervenção da tecnologia de mobilidade inteligente mostrou que o uso de análise de imagens para mapear as jornadas dos usuários é útil ao adicionar dimensões de informações sobre sexo, idade e deficiência, ao mesmo tempo que contribui para a segurança dos passageiros. No entanto, a análise de imagens foi comprometida durante a pandemia pelo uso de máscaras. O uso desta tecnologia também é limitado pela ausência de uma estrutura de compartilhamento de dados favorável entre os departamentos. Em Istambul, os dados estão sendo usados como ponto de entrada para se construir mais cooperação.

Os mecanismos de financiamento foram listados como restrições-chave em todo o processo. No caso de Istambul, a cidade está buscando doações da União Europeia e do Banco Mundial; este último também está oferecendo financiamento para Belo Horizonte. No entanto, a longo prazo, eles vão precisar de instrumentos fiscais locais para **financiar** os investimentos necessários para estas intervenções. Por exemplo, há potencial para instrumentos de coleta de imposto sobre o valor da terra, que estão sendo explorados em Durban à medida que o desenvolvimento voltado para o trânsito se expande; enquanto o financiamento corporativo para compensar os custos de aquisição e de manutenção de esquemas de compartilhamento de bicicletas, como foi feito em Londres, está sendo explorado em Ancara. Em Belo Horizonte, foi destacado que, embora as tecnologias “piloto” possam ser fornecidas gratuitamente, implantá-las extensivamente pode acabar sendo muito caro.

Isso requer uma aquisição bem pensada e informada de infraestrutura de dados que ofereça uma boa relação custo-benefício, apoiada por esforços para se construir capacidade interna para se gerenciar esta infraestrutura.



O objetivo do componente de desenvolvimento de capacidade estratégica é complementar os outros elementos do Programa Global Future Cities, considerar algumas das barreiras e dos facilitadores para a urbanização sustentável e ajudar a alcançar o impacto de longo prazo do programa.

Ancara
Turquia



Principais aprendizados

- **Promover a colaboração entre os departamentos governamentais é fundamental** para que os planos sejam implementados, principalmente nas áreas de uso do solo e de planejamento do transporte.
- Os planos devem incorporar elementos que lhes permitam **resistir às incertezas**, por exemplo, por meio de uma flexibilidade adequada e de formas de incorporar feedbacks contínuos.
- Os dados são uma contribuição importante no planejamento e na prestação de serviço de transporte, o que requer o estabelecimento de **sistemas de gestão** de dados que proporcionam um bom custo-benefício e podem ser geridos internamente.
- Embora o financiamento possa ser buscado internacionalmente, ele precisa ser reembolsado por meio de **instrumentos fiscais locais**, principalmente para financiar projetos além da fase piloto. Isso também é importante no desenvolvimento da capacidade do setor público.
- A aprendizagem entre as cidades pode fornecer informações importantes para as cidades, por exemplo, por meio do **compartilhamento de referências-chave**.
- Comunicar-se com o público para gerar a sua adesão é fundamental; isto pode ser ajudado assegurando-se que ele se alinhe com os interesses das partes interessadas e **crie um propósito comum**, por meio de uma liderança ativa em toda a cidade.



Links para mais informações

Apoio de Caminhada e Bicicleta no Reino Unido:

https://www.sustrans.org.uk/?gclid=Cj0KCQjw4eaJBhDMARIsANhrQAA6FCyg_ME3Y6Nes11w609BuLEqkax51ieldes3HrvYLucWHRVtIBlaAkPVEALw_wcB

IGC, Reforma do transporte urbano orientada por dados em cidades em desenvolvimento e de renda média:

<https://www.theigc.org/publication/data-oriented-urban-transport-reform-in-middle-income-and-developing-cities/>

IGC, Estratégias para aquisições e parcerias público-privadas eficazes no setor de transportes:

<https://www.theigc.org/publication/strategies-for-effective-procurement-and-public-private-partnerships-in-the-transport-sector/>

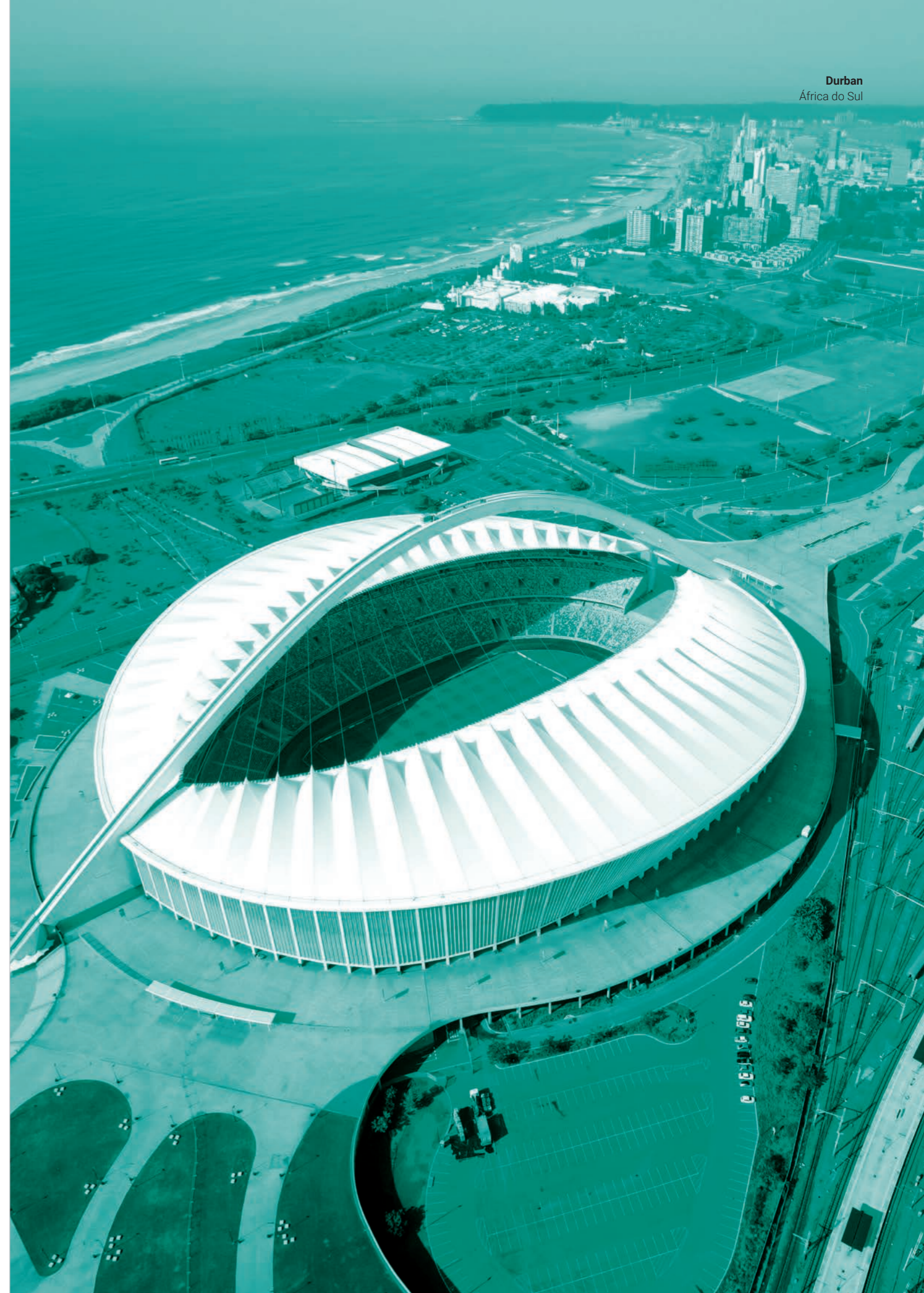
IGC — Projetado para ter sucesso: Construindo ambientes de autorização para cidades de rápido crescimento:

<https://www.theigc.org/publication/designed-to-succeed-building-authorising-environments-for-fastgrowing-cities/>

Link para o vídeo gravado on-line

As cópias das apresentações e o vídeo gravado da Sessão 2 podem ser encontrados no site Global Future Cities, em:

<https://www.globalfuturecities.org/city-to-city/02-september-session-2>



Para mais informações sobre o programa, entre em contato com
Adrian Malleon pelo e-mail adrian.malleon@riba.org

O Programa Global Future Cities do Prosperity Fund do Governo do Reino Unido apoia o desenvolvimento urbano sustentável, ao mesmo tempo que alcança a prosperidade inclusiva e reduz os altos níveis de pobreza urbana.