



Programa
2319 - Mobilidade Urbana

Orgão: 56000 - Ministério das Cidades

Tipo de Programa: Finalístico

Objetivos Estratégicos: 1.11 - Incentivar a transição para cidades criativas e sustentáveis, com investimentos integrados em mobilidade, habitação, saneamento básico, equipamentos sociais e infraestrutura.
2.4 - Promover a industrialização em novas bases tecnológicas e a descarbonização da economia.
3.2 - Promover a ampliação e o contínuo aperfeiçoamento das capacidades estatais com o fim de prestar serviços públicos de qualidade para a população, com o fortalecimento da cooperação federativa, para maior coesão nacional;
3.3 - Intensificar a transformação digital nos três níveis de governo para ampliar a agilidade e a capacidade de entrega de resultados à população.
3.5 - Promover a cooperação internacional e o desenvolvimento regional integrado.

Público Alvo:

População urbana usuária dos sistemas de mobilidade urbana; Entes subnacionais; e operadores e empresas atuantes no setor de mobilidade urbana.

Problema:

Baixa qualidade dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades e regiões metropolitanas, e baixa confiabilidade do transporte público coletivo, com destaque às seguintes externalidades: existência de congestionamentos, significativo tempo gasto no trajeto de casa ao trabalho, poluição do ar decorrente da utilização de combustível fóssil e acidentes no trânsito. Dessa forma, constatam-se: aumento dos custos do transporte urbano, alta taxa de emissões de poluentes e GEE, alta incidência de acidentes e barreiras à circulação viária no perímetro urbano, transporte público coletivo ultrapassado e deficitário (serviço caro, insuficiente e de baixa qualidade), deficiências no planejamento e gestão da mobilidade como um sistema integrado, e ausência de dados e informações amplas e estruturadas sobre o setor.

Causa do problema:

Destacam-se as causas críticas do problema:

- Insuficiência e inadequação da infraestrutura destinada aos deslocamentos por modos mais sustentáveis, em especial ao transporte público coletivo e aos transportes não motorizados, considerando a priorização histórica dada ao transporte individual motorizado, assim como a expansão urbana desordenada; e
- Planejamento urbano deficiente e baixa capacidade institucional relacionada à gestão do sistema de mobilidade urbana.

Evidências do problema:

As condições de mobilidade urbana afetam diretamente a vida de todas as pessoas que vivem e se deslocam nas cidades, tanto para atividades cotidianas de trabalho e estudo, como para acesso a serviços de saúde, cultura e lazer. Parcelas cada vez maiores da população têm levado mais de uma hora para ir de casa ao trabalho: em média 17% da população leva mais de uma hora no deslocamento para o trabalho em municípios que pertencem às regiões metropolitanas brasileiras. Além disso, a proporção de pessoas que realiza deslocamentos longos é menor para os grupos de mais alta renda, evidenciando importantes desigualdades a serem enfrentadas. Apesar dos avanços em infraestrutura e serviços de transporte urbano na última década, a melhor taxa de cobertura de transporte de média ou alta capacidade em regiões metropolitanas (percentual de pessoas vivendo próximas às estações de VLTs, BRTs, metrô e trens) é de 28%, percentual muito aquém de exemplos mundiais, em que a cobertura atinge, pelo menos, 50% da população. Além disso, o percentual da renda média mensal do trabalhador brasileiro gasto com transporte coletivo apresenta tendência crescente desde 2010. Essa tendência crescente aponta para uma potencial queda da atratividade do transporte coletivo, principalmente se considerarmos o conjunto de incentivos dado ao transporte privado individual. Desde julho de 1989, as tarifas de ônibus municipais aumentaram, em média, 191% acima da inflação e as de metrô, 184%, enquanto que o custo do transporte individual (automóveis e motos) cresceu, em média, abaixo da inflação nas últimas décadas. Congestionamentos, altas taxas de emissão de poluentes e crescentes emissões de gases de efeito estufa, fazem parte de um quadro amplo de externalidades do setor, relacionados a problemas ambientais e de saúde da população, mesmo que o uso de combustíveis renováveis seja significativo no país. O trânsito está relacionado a um número significativo de mortes e internações por acidentes, sendo que as motocicletas têm se destacado no Brasil como modo de deslocamento mais perigoso e em crescimento. Por fim, acrescenta-se que o período vivenciado pela pandemia do Covid-19 acentuou ainda mais a crise no setor, refletindo que os modelos de negócio de prestação dos serviços de transporte público coletivo se mostram insustentáveis sob o viés econômico, social e ambiental, se mantidas as premissas de custeio apenas pelo pagamento da tarifa pela população atualmente usuária do sistema, necessitando dessa forma ampliar a discussão do transporte público coletivo como um direito social.

Justificativa para a intervenção:

A indução de um novo paradigma de mobilidade urbana, orientado pela mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, pela acessibilidade e distribuição mais justa dos espaços urbanos, e pelo planejamento integrado da mobilidade e do desenvolvimento urbano, ganhou impulso com a instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU - Lei nº 12.587/2012). A Política consagrou a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, e normatizou a regulação dos serviços, os direitos dos usuários, as atribuições dos entes federativos, o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Visando a melhoria da mobilidade urbana em cidades e regiões metropolitanas, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB/MCID) concentra sua atuação em função das atribuições estabelecidas na Lei da PNMU, em dois principais eixos: ampliar a oferta de infraestrutura e serviços de mobilidade urbana, e aprimorar o planejamento e a gestão urbana e metropolitana, no que diz respeito à parcela do território municipal localizada dentro do perímetro urbano legalmente definido e em conjuntos de dois ou mais municípios que apresentem entre si uma relação de integração, caracterizada pela existência de movimentos pendulares significativos por motivo de trabalho e estudo, ou pela contiguidade das manchas urbanizadas principais das cidades envolvidas (caracterizando o que se convencionou chamar de conurbação).

Evolução histórica:

Nos diferentes tipos de municípios brasileiros, consolidou-se uma dinâmica de estruturação do tecido urbano e de investimentos em infraestruturas que privilegiam a circulação de automóveis, ao mesmo tempo em que se fortaleceu uma prática de dissociação entre as políticas de mobilidade e o planejamento urbano. Esse modelo contribuiu para a ineficiência das condições de mobilidade urbana, uma vez que as demandas mais distantes e variadas de deslocamentos, decorrentes do crescimento das cidades, não foram acompanhadas por políticas de ampliação e garantia do acesso ao transporte coletivo



ou a outros meios mais sustentáveis de deslocamento. Ademais, prevaleceu uma opção tradicional por políticas públicas voltadas à ampliação do sistema viário para automóveis e à gestão do tráfego sem tratamento preferencial para o transporte não motorizado e o transporte coletivo, caracterizado pelo estrangulamento de suas infraestruturas, pela oferta de serviços precários e pelos altos custos tarifários.

Como consequência desse processo, formou-se uma segregação das condições de mobilidade entre as pessoas que têm acesso ao automóvel, desfrutando de melhores condições de deslocamento, e as pessoas que dependem do transporte público coletivo ou do transporte a pé e por bicicletas, que têm seus direitos de deslocamento diariamente limitados pela inacessibilidade e precariedade dos serviços e infraestruturas, como calçadas, ciclovias e transporte coletivo). Essa dinâmica promoveu a baixa qualidade de deslocamentos e a restrição de direitos de populações vulneráveis (baixa renda, idosos, pessoas com deficiência), bem como gerou externalidades negativas que reduzem a qualidade de vida urbana e geram perdas econômicas significativas para as cidades, como os congestionamentos, a poluição e os acidentes de trânsito.

Comparações Internacionais:

Nota-se uma evolução na cobertura da rede de transporte coletivo de média e alta capacidade nas 10 maiores regiões metropolitanas do país, notadamente em função dos investimentos feitos na preparação dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016 e da Copa do Mundo de 2014. As regiões metropolitanas de Salvador, Recife e Rio de Janeiro foram as que tiveram maior evolução da rede desde 2010. No entanto, a cobertura, que geralmente fica na faixa dos 20% de população atendida, ainda é muito baixa se comparada a países europeus, como a região metropolitana de Paris que tem cobertura de 67%. Outro aspecto a ser destacado é a utilização de receita extratarifária no sistema de transporte público coletivo. Enquanto na Europa esse valor geralmente passa dos 40%, no Brasil a receita extratarifária raramente passa dos 5% do total de receitas do sistema de transporte público por ônibus, delegando ao usuário, por meio do pagamento da tarifa, a responsabilidade sobre a sustentabilidade econômica dos sistemas. A falta de utilização de outras fontes de recursos para composição da tarifa implica na dificuldade de acesso das pessoas ao transporte público coletivo e, conseqüentemente, aos serviços, aos postos de trabalho e às infraestruturas presentes nas cidades.

Relação com os ODS:

Diretamente com o ODS 11. Tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, e de forma transversal com os seguintes: 3. Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades, 5. Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas, 7. Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todas e todos, 8. Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas e todos, 9. Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação, 10. Reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles, 13. Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos, 16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis, e 17. Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Agentes Envolvidos:

Governo Federal (Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades); Estados e Distrito Federal, Municípios, Consórcios públicos; Agente Operador (CAIXA) e Agentes financeiros habilitados; Operadores de serviços de transporte público coletivo urbano/ investidores em mobilidade urbana; e outras instituições parceiras (públicas/privadas, nacionais/internacionais).

Articulação federativa:

A Lei nº 12.587 de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, visa a implantação de uma política pública em todo o país e, portanto, depende de uma articulação federativa contemplando atribuições à União, aos Estados e ao Distrito Federal, e aos Municípios, de acordo com suas competências definidas na Constituição Federal. A norma determina que o acesso universal à cidade, objetivo primeiro da PNMU, é definido por meio do planejamento e da gestão democrática dos modos de transporte, serviços e infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas no território (arts. 2º e 3º da PNMU). Para tanto, define o Plano de Mobilidade Urbana - elaborado em nível local e obrigatório para municípios com mais de vinte mil habitantes - como o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Isso porque a legislação brasileira delega aos municípios a atribuição de gestão e planejamento dos sistemas e infraestruturas de mobilidade urbana. Nesse sentido, a eficácia da Política Nacional depende, em grande parte, da coordenação estratégica entre os diversos atores envolvidos com o tema da mobilidade, tanto privados quanto públicos, nas diversas esferas de governo, orientando sua atuação a um maior retorno à sociedade. Cabe à União, portanto, o papel de fomentar essa atuação coordenada, além de contribuir para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana e prestar assistência técnica e financeira aos demais entes federados.

Enfoque Transversal:

O conceito de mobilidade que vem sendo construído nas últimas décadas encontra substância na articulação e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito com a política de desenvolvimento urbano. Esse conceito é a base para as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como finalidade proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável. O Programa Mobilidade Urbana, portanto, tem interfaces com os programas de desenvolvimento urbano, habitação, trânsito, meio ambiente, transportes e logística urbana.

Marco Legal:

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm

Planos nacionais, setoriais e regionais:

Encontram-se em desenvolvimento inicial alguns insumos para a elaboração do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, o qual pretende-se concluir durante a vigência do PPA 2024-2027.

Objetivo Geral

Objetivo Geral: 1257 - Promover os deslocamentos sustentáveis, seguros e acessíveis, de pessoas e cargas nas cidades, priorizando o transporte não motorizado e o transporte público coletivo.



Objetivos Específicos

Objetivo Específico: 0245 - Fortalecer o planejamento municipal focado na priorização do transporte não motorizado e do transporte público coletivo.

Descrição: Por meio desse Objetivo específico, espera-se fomentar a elaboração de planos locais de mobilidade urbana pelos municípios, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em consonância com a obrigatoriedade estabelecida pelo Art. 24 da Lei nº 12.587/2012, que institui a referida política pública, com foco na priorização do transporte não motorizado e do transporte público coletivo, sendo esta diretriz orientadora da PNMU conforme inciso II do Art. 6º.

Órgão Responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Indicador: 9394 - Percentual de municípios com Plano de Mobilidade Urbana elaborado dentre aqueles considerados obrigatórios

Sigla: PLANMOB_elaborad

Unidade de Medida: %

Índice de Referência: 18

Data de Referência: 31/12/2022

Descrição: Informa o percentual de municípios com Plano de Mobilidade Urbana elaborado, dentre aqueles considerados obrigatórios pela Lei nº 12.587, de 2012.

Período ou data a que se refere o Indicador: Indicador calculado anualmente com base nos valores acumulados até 31/12 do ano de referência.

Data de Divulgação/Disponibilização: 31 de março

Periodicidade: Anual

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $PLANMOB_{elaborad} = \frac{MUN_{planos}}{MUN_{lei}} \times 100$

Variáveis de Cálculo:

MUN_planos: Número de municípios com planos de mobilidade urbana elaborados dentre aqueles considerados obrigatórios: quantidade de municípios que elaboraram seus planos de mobilidade urbana dentre aqueles considerados obrigatórios conforme a Lei nº 12.587/2012, no ano de referência.

MUN_lei: Número de municípios obrigados a elaborar o plano de mobilidade urbana conforme a Lei nº 12.587/2012: quantidade de municípios que devem elaborar seus planos de mobilidade urbana conforme a Lei nº 12.587/2012, considerando os dados do último censo demográfico do IBGE.

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

- MCID, com base em informações disponibilizadas pela Caixa Econômica Federal e pelos Municípios, e por meio de pesquisas declaratórias realizadas anualmente pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades com os municípios;
- IBGE: População (municípios com mais de 20 mil habitantes e integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1 milhão de habitantes);
- MTUR: integrantes de áreas de interesse turístico (em regulamentação).

Forma de Disponibilização do Indicador:

O indicador irá compor o conjunto de indicadores monitorados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) e será disponibilizado na página do MCID (www.gov.br/cidades).

Procedimento de Cálculo:

- 1) Consulta à base de dados referencial de acompanhamento da situação dos planos de mobilidade urbana elaborados pelos municípios, considerando as bases de dados do IBGE e MTUR para levantamento dos municípios obrigados;
- 2) Extraí-se a quantidade de municípios obrigados a elaborarem o plano;
- 3) Adiciona-se o filtro de municípios com plano elaborado no ano de referência;
- 4) Por fim, os dados obtidos são aplicados na fórmula.
- 5) Usam-se os valores referenciais como base, somados às metas unitárias de acréscimos anualizadas.
- 6) Calcula-se o resultado de forma comparativa aos valores regionalizados e ao total dos municípios obrigados.

Limitações:

Os dados obtidos dos municípios são declaratórios e se referem ao estágio de conclusão da elaboração dos seus planos de mobilidade urbana, não incluindo necessariamente a etapa de aprovação legal do plano (por meio de lei ou decreto municipal).

A lista de municípios obrigados a elaborar seus planos de mobilidade urbana conforme a Lei nº 12.587/2012 considera os dados disponíveis oficiais do último censo demográfico do IBGE (referência 2010), e não abrange ainda os municípios integrantes de áreas interesse turístico, cujos critérios devem ser regulamentados pelo Poder Executivo Federal.

Notas Explicativas:

A disponibilização dos resultados do novo censo demográfico realizado pelo IBGE em 2022 poderá alterar o universo de municípios obrigados por lei à elaboração dos planos de mobilidade urbana locais.



de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em consonância com a obrigatoriedade estabelecida pelo Art. 24 da Lei nº 12.587/2012, que institui a referida política pública, com foco na priorização do transporte não motorizado e do transporte público coletivo, sendo esta diretriz orientadora da PNMU conforme inciso II do Art. 6º.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB)

Projeto de Investimento? Não

Concluída? -

Relacionamento com os Planos Regionais de Desenvolvimento:

Plano Regional de Desenvolvimento	Ação Indicativa
Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia - PRDA	3.2.1.1-AI - Implementar e/ou incentivar ações relacionadas à política pública de mobilidade urbana sustentável
Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste - PRDCO	3.1.5.1-AI - Apoiar a assistência técnica à elaboração de Planos Locais de Mobilidade urbana
Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste - PRDNE	3.4.3.1-AI - Apoiar a Elaboração de Planos Locais de Mobilidade Urbana

Indicador: 9422 - Número de municípios atendidos com assistência técnica

Sigla: PLANMOB_at

Unidade de Medida: municípios

Índice de Referência em Apuração? Sim

Descrição: Informa a quantidade de municípios atendidos com assistência técnica provida pela União, visando à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana locais, em consonância com a obrigatoriedade estabelecida aos Municípios pelo Art. 24 da Lei nº 12.587/2012, a qual institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Período ou data a que se refere o Indicador: Indicador calculado anualmente com base nos valores acumulados até 31/12 do ano de referência.

Data de Divulgação/Disponibilização: 31 de março

Periodicidade: Anual

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $PLANMOB_{at} = \sum (MUN_{sistema} \cup MUN_{evento})$

Variáveis de Cálculo:

$MUNIC_{at}$ = Número de municípios atendidos com assistência técnica

$MUN_{ferramenta}$ = Número de municípios cadastrados no sistema do Programa de Apoio à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (municípios que se cadastraram na ferramenta eletrônica de assistência técnica, disponibilizada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, no sítio eletrônico do MCID) no ano de referência.

MUN_{evento} = Número de municípios capacitados em eventos promovidos pela União: quantidade de municípios que receberam algum tipo de capacitação de assistência técnica realizada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (tais como seminários, conferências, webinários, oficinas, palestras, dentre outros), relativa ao tema de elaboração de planos de mobilidade urbana locais, no ano de referência.

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

MCID, por meio de dados obtidos da ferramenta eletrônica e do registro das atividades desenvolvidas.

Forma de Disponibilização do Indicador:

O indicador irá compor o conjunto de indicadores monitorados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) e será disponibilizado na página do MCID (www.gov.br/cidades).

Procedimento de Cálculo:

- 1) Consulta à base de dados referencial do sistema do Programa de Apoio à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, para municípios cadastrados no ano de referência;
- 2) Consulta ao registro das atividades de capacitação desenvolvidas no ano de referência relativas ao tema de elaboração de planos de mobilidade urbana locais;
- 3) Por fim, é realizada a contagem distinta dos municípios e os dados obtidos no ano de referência são aplicados na fórmula, sendo este valor somado ao resultado do ano anterior, pois se trata de uma meta cumulativa.



Meta prevista para: 2024: 4

2025: 11

2026: 22

2027: 33

Entrega: 0529 - Assistência financeira prestada à elaboração de Planos Locais de Mobilidade Urbana.

Descrição: Essa entrega se relaciona aos esforços da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades em prover assistência financeira aos municípios, seja por meio do Programa 2319 - Mobilidade Urbana, com recursos do Orçamento Geral da União (OGU) disponibilizados na ação orçamentária para a elaboração de planos de mobilidade urbana locais (00T0), cuja forma de acesso aos recursos se dá por transferências voluntárias, de maneira que o proponente deve se habilitar com dotações nominalmente identificadas na LOA provenientes de emendas parlamentares ou dotações com localizadores nacionais; ou por meio do Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) da linha de financiamento do Programa Pró-Transporte, na modalidade de elaboração de planos de mobilidade urbana, disponível de forma contínua e mediante operação de crédito. Os esforços visam ao fomento da elaboração de planos locais de mobilidade urbana pelos municípios, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em consonância com a obrigatoriedade estabelecida pelo Art. 24 da Lei nº 12.587/2012, que institui a referida política pública, com foco na priorização do transporte não motorizado e do transporte público coletivo, sendo esta diretriz orientadora da PNMU conforme inciso II do Art. 6º.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB)

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Não

Relacionamento com os Planos Regionais de Desenvolvimento:

Plano Regional de Desenvolvimento	Ação Indicativa
Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia - PRDA	3.2.1.1-AI - Implementar e/ou incentivar ações relacionadas à política pública de mobilidade urbana sustentável
Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste - PRDCO	3.1.5.2-AI - Apoiar a assistência financeira à elaboração de Planos Locais de Mobilidade urbana
Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste - PRDNE	3.4.3.1-AI - Apoiar a Elaboração de Planos Locais de Mobilidade Urbana

Indicador: 9423 - Número de Planos de Mobilidade Urbana contratados

Sigla: PLANMOB_contrat

Unidade de Medida: número absoluto

Índice de Referência em Apuração? Sim

Descrição: Informa a quantidade de planos de mobilidade urbana locais contratados, com apoio financeiro da União por meio de recursos do OGU ou FGTS, em consonância com a obrigatoriedade estabelecida aos Municípios pelo Art. 24 da Lei nº 12.587/2012, a qual institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Período ou data a que se refere o Indicador: Indicador calculado anualmente com base nos valores acumulados até 31/12 do ano de referência.

Data de Divulgação/Disponibilização: 31 de março

Periodicidade: Anual

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $PLANMOB_{contrat} = \sum (PLANNO_{ogu} \cup PLANNO_{fgts})$

Variáveis de Cálculo:

PLANMOB_contrat = Número de Planos de Mobilidade Urbana contratados

PLANO_ogu = Número de Planos de Mobilidade Urbana contratados (OGU): quantidade de planos de mobilidade urbana apoiados e contratados no ano de referência por meio do Programa 2219 - Mobilidade Urbana, com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), na ação orçamentária para a elaboração de planos de mobilidade urbana locais (Ação Orçamentária 00T0).

PLANO_fgts = Número de Planos de Mobilidade Urbana contratados (FGTS): quantidade de planos de mobilidade urbana apoiados e contratados no ano de referência por meio do Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) da linha de financiamento do Programa Pró-Transporte, na modalidade de elaboração de planos de mobilidade urbana.

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

MCID, com base em informações disponibilizadas pela Caixa Econômica Federal (Agente Operador e Mandatária).



Região	Região Norte	Unidade de medida	unidade	
Meta prevista para:	2024: 0	2025: 0	2026: 1	2027: 2
Região	Região Sudeste	Unidade de medida	unidade	
Meta prevista para:	2024: 1	2025: 3	2026: 6	2027: 9
Região	Região Sul	Unidade de medida	unidade	
Meta prevista para:	2024: 1	2025: 2	2026: 3	2027: 4

Objetivo Específico: 0251 - Melhorar e ampliar a infraestrutura de mobilidade urbana para o transporte não motorizado e para o transporte público coletivo.

Descrição: Por meio desse Objetivo específico, espera-se direcionar recursos de investimento e financiamento federais para empreendimentos de mobilidade urbana, a fim de melhorar e ampliar a infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano e do transporte não motorizado, assim como promover a qualificação das vias urbanas, em consonância com a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), com foco na priorização do transporte não motorizado e do transporte público coletivo, sendo esta diretriz orientadora da PNMU conforme inciso II do Art. 6º.

Espera-se alavancar os investimentos prioritários em infraestrutura e melhorar a prestação dos serviços de mobilidade urbana, coadunados com o efetivo planejamento municipal, relacionando-se com os objetos dos outros dois objetivos específicos do Programa Mobilidade Urbana.

Órgão Responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Indicador: 9405 - Percentual de municípios com investimento e financiamento em empreendimentos de mobilidade urbana

Sigla: PMUN_invest

Unidade de Medida: %

Índice de Referência: 45,5

Data de Referência: 31/12/2022

Descrição: Informa o percentual de municípios apoiados com empreendimentos de transporte público coletivo urbano, transporte não motorizado e qualificação viária com recursos federais de investimento e financiamento, e aqueles com empreendimentos de infraestrutura autorizados por meio de incentivos fiscais.

Período ou data a que se refere o Indicador: Indicador calculado anualmente com base nos valores acumulados até 31/12 do ano de referência.

Data de Divulgação/Disponibilização: 31 de março

Periodicidade: Anual

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $PMUN_{invest} = \frac{MUN_{invest}}{MUN_{total}} \times 100$

Variáveis de Cálculo:

PMUN_invest = percentual de municípios com investimento e financiamento em empreendimentos de mobilidade urbana

MUN_invest = número de municípios apoiados com empreendimentos de mobilidade urbana: quantidade de municípios com empreendimentos de transporte público coletivo urbano, transporte não motorizado e qualificação viária para os quais houve desembolso de recursos federais de investimento (Orçamento Geral da União - OGU) e/ou financiamento (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS), e aqueles com empreendimentos de infraestrutura de mobilidade urbana autorizados ao setor privado por meio de incentivos fiscais (debêntures incentivadas e Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI), no ano de referência.

Consideram-se empreendimentos de transporte público coletivo urbano: aqueles relativos à implantação e requalificação de infraestrutura de sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros, tais como corredores, BRTs, VLTs, metrô, trens urbanos, monotrilhos, aeromóvel e teleféricos, incluindo a aquisição e modernização de veículos de transporte público sobre pneus, sobre trilhos, aquaviário e de mobilidade vertical e outras intervenções necessárias para sua operação. Consideram-se empreendimentos de transporte não motorizado: aqueles cujo objeto resulta na implantação ou requalificação de infraestrutura contemplando calçadas e vias para pedestres com acessibilidade universal, ciclovias e ciclofaixas, passarelas e travessias para pedestres e ciclistas, sistemas de rotas acessíveis e cicláveis, além de bicicletários e paraciclos. Consideram-se empreendimentos de qualificação viária: aqueles que visam promover conforto, segurança e condições sanitárias adequadas aos diversos usuários das vias públicas urbanas, apresentando soluções técnicas de infraestrutura e contemplando itens de adequação de vias, obras de arte especiais e de pavimentação. Estes empreendimentos devem necessariamente apresentar soluções urbanísticas que priorizem a circulação dos pedestres e ciclistas, de forma a garantir a segurança viária.

MUN_total = total de municípios brasileiros (5.570 municípios, considerando os dados do último censo demográfico do IBGE).



Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

MCID, com base em informações disponibilizadas pela Caixa Econômica Federal, e por meio das portarias autorizativas emitidas pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades ao setor privado.

Forma de Disponibilização do Indicador:

O indicador irá compor o conjunto de indicadores monitorados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) e será disponibilizado na página do MCID (www.gov.br/cidades).

Procedimento de Cálculo:

- 1) Consulta à base de dados referencial de acompanhamento da situação dos empreendimentos de mobilidade urbana, apoiados com recursos federais de investimento e financiamento (OGU e FIN);
- 2) Filtra-se pela área SEMOB;
- 3) Selecionam-se os empreendimentos das modalidades "Transporte Coletivo Urbano" e "Qualificação Viária e Não-Motorizado" na coluna modalidade_ficha (coluna criada baseada nas ações orçamentárias - 00T3, 00SZ, 00T1 e não orçamentária - 00Q3 e nas descrições dos objetos dos empreendimentos);
- 4) Consulta às bases de dados que contém os dados de desembolso, provenientes da Mandatária e do Agente Operador do FGTS;
- 5) Após a agregação das duas consultas, filtram-se os contratos que tiveram recursos desembolsados no ano de referência;
- 6) Agrega-se a consulta dos contratos com desembolso à consulta dos empreendimentos autorizados e realiza a contagem distinta dos municípios;
- 7) Por fim, os dados obtidos no ano de referência são aplicados na fórmula.
- 8) Para os valores regionalizados, utilizam-se os quantitativos dos municípios de cada região. Para os totais anuais, utiliza-se o total geral dos municípios.
- 9) Os valores são acumulados ao longo dos anos. Assim, no segundo ano, trabalha-se com o valor anual somado ao do ano anterior.

Limitações:

Os dados obtidos são baseados em informações da Caixa Econômica Federal (CAIXA) que não possuem um maior nível de desagregação dos modos de transporte e dos itens apoiáveis/financiáveis.

Notas Explicativas:

Articulações do Governo Federal com a Mandatária CAIXA poderiam ensejar a melhoria da consistência e qualidade das informações, aferindo maior desagregação e confiabilidade aos dados disponibilizados.

Relacionamento com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS):

Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS)	Meta ODS
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.6 - Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.b - Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às alterações climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o "Sendai Framework" para a redução do risco de desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis
ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima	13.2 - Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais
ODS 16 – Paz, justiça e instituições eficazes	16.6 - Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes em todos os níveis
ODS 17 – Parcerias e meios de implementação	17.16 - Reforçar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, complementada por parcerias multissetoriais que mobilizem e compartilhem conhecimento, expertise, tecnologia e recursos financeiros, para apoiar a realização dos objetivos do desenvolvimento sustentável em todos os países, particularmente nos países em desenvolvimento
ODS 17 – Parcerias e meios de implementação	17.17 - Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias
ODS 7 – Energia acessível e limpa	7.a - Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso a pesquisa e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa



Periodicidade: Anual

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $TRANSP_{coletivo} = OGU_{transpcoletivo} + FGTS_{transpcoletivo}$

Variáveis de Cálculo:

$TRANSP_{coletivo}$ = valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte público coletivo urbano

$OGU_{transpcoletivo}$ = valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte público coletivo urbano (OGU)
Quantidade de recursos desembolsados em empreendimentos apoiados de transporte público coletivo urbano, por meio do Programa 2219 - Mobilidade Urbana, com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), na ação orçamentária voltada aos sistemas de transporte público coletivo urbano (00T3), no ano de referência.

$FGTS_{transpcoletivo}$ = valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte público coletivo urbano (FGTS)
Quantidade de recursos desembolsados em empreendimentos apoiados de transporte público coletivo urbano, por meio do Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) da linha de financiamento do Programa Pró-Transporte, na modalidade voltada aos sistemas de transporte público coletivo de caráter urbano, no ano de referência.

Consideram-se empreendimentos de transporte público coletivo urbano: aqueles relativos à implantação e requalificação de infraestrutura de sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros, tais como corredores, BRTs, VLTs, metrô, trens urbanos, monotrilhos, aeromóvel e teleféricos, incluindo a aquisição e modernização de veículos de transporte público sobre pneus, sobre trilhos, aquaviário e de mobilidade vertical e outras intervenções necessárias para sua operação.

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

MCID, com base em informações disponibilizadas pela Caixa Econômica Federal.

Forma de Disponibilização do Indicador:

O indicador irá compor o conjunto de indicadores monitorados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) e será disponibilizado na página do MCID (www.gov.br/cidades).

Procedimento de Cálculo:

- 1) Consulta à base de dados referencial de acompanhamento da situação dos empreendimentos de mobilidade urbana, apoiados com recursos federais de investimento e financiamento (OGU e FIN), e que tiveram valores desembolsados;
- 2) Filtra-se pela área SEMOB;
- 3) Selecionam-se os empreendimentos do setor público firmados na modalidade "Transporte Coletivo Urbano" na coluna modalidade_ficha (coluna criada baseada na ação orçamentária - 00T3 e não orçamentária - 00Q3 e nas descrições dos objetos dos empreendimentos);
- 4) Consulta às bases de dados que contém os dados de desembolso, provenientes da Mandatária e do Agente Operador do FGTS;
- 5) Após a agregação das duas consultas, soma-se o total de recursos desembolsados no ano de referência.

Limitações:

Os dados obtidos são baseados em informações da Caixa Econômica Federal (CAIXA), que não possuem um maior nível de desagregação dos modos de transporte e dos itens apoiáveis/financeiros.

Notas Explicativas:

Articulações do Governo Federal com a Mandatária CAIXA poderiam ensejar a melhoria da consistência e qualidade das informações, aferindo maior desagregação e confiabilidade aos dados disponibilizados.

Além disso, a apuração de referência e a obtenção da linha de base demandam um maior tempo da Secretaria para ajuste das bases de dados à nova metodologia e orientações do PPA.

Relacionamento com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS):

Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS)	Meta ODS
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.6 - Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.b - Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às alterações climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o "Sendai Framework" para a redução do risco de desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis



ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima	13.2 - Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais
ODS 16 – Paz, justiça e instituições eficazes	16.6 - Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes em todos os níveis
ODS 17 – Parcerias e meios de implementação	17.16 - Reforçar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, complementada por parcerias multissetoriais que mobilizem e compartilhem conhecimento, expertise, tecnologia e recursos financeiros, para apoiar a realização dos objetivos do desenvolvimento sustentável em todos os países, particularmente nos países em desenvolvimento
ODS 17 – Parcerias e meios de implementação	17.17 - Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias
ODS 7 – Energia acessível e limpa	7.a - Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso a pesquisa e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa

Meta: 057H - Meta do Indicador 9447

Meta prevista para: 2024: 4.700.000.000	2025: 5.200.000.000	2026: 5.600.000.000	2027: 2.000.000.000
---	---------------------	---------------------	---------------------

Entrega: 0542 - Investimento e financiamento realizados em empreendimentos de transporte não motorizado e qualificação viária.

Descrição: Essa entrega se relaciona aos esforços da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades em prover assistência financeira aos entes subnacionais, seja por meio do Programa 2319 - Mobilidade Urbana, com recursos do Orçamento Geral da União (OGU) disponibilizados nas ações orçamentárias voltadas ao transporte não motorizado (00T1) e à qualificação viária (00SZ), cuja forma de acesso aos recursos se dá por transferências voluntárias, de maneira que o proponente deve se habilitar com dotações nominalmente identificadas na LOA provenientes de emendas parlamentares, ou dotações com localizadores nacionais; ou também por meio do Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) da linha de financiamento do Programa Pró-Transporte, nas modalidades voltadas ao transporte não motorizado e à qualificação viária, disponível de forma contínua e mediante operação de crédito. Os esforços visam ao direcionamento de recursos de investimento e financiamento federais para melhorar e ampliar a infraestrutura de empreendimentos de transporte não motorizado e de qualificação viária, em consonância com a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), com foco na priorização do transporte não motorizado, sendo esta diretriz orientadora da PNMU conforme inciso II do Art. 6º.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB)

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Não

Relacionamento com os Planos Regionais de Desenvolvimento:

Plano Regional de Desenvolvimento	Ação Indicativa
Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia - PRDA	3.2.1.1-AI - Implementar e/ou incentivar ações relacionadas à política pública de mobilidade urbana sustentável
Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste - PRDCO	3.1.5.4-AI - Apoiar a assistência financeira a empreendimentos de transporte não motorizado e qualificação viária
Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste - PRDNE	3.4.3.3-AI - Implementar empreendimentos de transporte não motorizado e qualificação viária

Indicador: 9452 - Valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte não motorizado e qualificação viária

Sigla: NMOT_QUALVIA

Unidade de Medida: R\$

Índice de Referência em Apuração? Sim

Descrição: Informa a quantidade de recursos financeiros da União aplicados (desembolsados) em empreendimentos de transporte não motorizado e de qualificação viária por meio do OGU ou FGTS, em consonância com a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), com foco na priorização do transporte não motorizado.

Período ou data a que se refere o Indicador: Indicador calculado anualmente com base nos valores acumulados até 31/12 do ano de referência.

Data de Divulgação/Disponibilização: 31 de março

Periodicidade: Anual



Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $NMOTQUALIVIA = OGU_{nmotqualivia} + FGTS_{nmotqualivia}$

Variáveis de Cálculo:

NMOTQUALIVIA = valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte não motorizado e qualificação viária

OGU_{nmotqualivia} = valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte não motorizado e de qualificação viária (OGU): quantidade de recursos desembolsados em empreendimentos apoiados de transporte não motorizado e de qualificação viária, por meio do Programa 2219 - Mobilidade Urbana, com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), nas ações orçamentárias voltadas ao transporte não motorizado (00T1) e à qualificação viária (00SZ), no ano de referência.

FGTS_{nmotqualivia} = valor total de recursos aplicados em empreendimentos de transporte não motorizado e de qualificação viária (FGTS): quantidade de recursos desembolsados em empreendimentos apoiados de transporte não motorizado e de qualificação viária, por meio do Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) da linha de financiamento do Programa Pró-Transporte, nas modalidades voltadas ao transporte não motorizado e à qualificação viária, no ano de referência.

Consideram-se empreendimentos de transporte não motorizado: aqueles cujo objeto resulta na implantação ou requalificação de infraestrutura contemplando calçadas e vias para pedestres com acessibilidade universal, ciclovias e ciclofaixas, passarelas e travessias para pedestres e ciclistas, sistemas de rotas acessíveis e cicláveis, além de bicicletários e paraciclos.

Consideram-se empreendimentos de qualificação viária: aqueles que visam promover conforto, segurança e condições sanitárias adequadas aos diversos usuários das vias públicas urbanas, apresentando soluções técnicas de infraestrutura e contemplando itens de adequação de vias, obras de arte especiais e de pavimentação. Estes empreendimentos devem necessariamente apresentar soluções urbanísticas que priorizem a circulação dos pedestres e ciclistas, de forma a garantir a segurança viária.

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

MCID, com base em informações disponibilizadas pela Caixa Econômica Federal.

Forma de Disponibilização do Indicador:

O indicador irá compor o conjunto de indicadores monitorados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) e será disponibilizado na página do MCID (www.gov.br/cidades).

Procedimento de Cálculo:

- 1) Consulta à base de dados referencial de acompanhamento da situação dos empreendimentos de mobilidade urbana, apoiados com recursos federais de investimento e financiamento (OGU e FIN), e que tiveram valores desembolsados;
- 2) Filtra-se pela área SEMOB;
- 3) Selecionam-se os empreendimentos do setor público firmados nas modalidades "Qualificação Viária e Não-Motorizado" na coluna modalidade_ficha (coluna criada baseada nas ações orçamentárias - 00SZ e 00T1 e não orçamentária - 00Q3 e nas descrições dos objetos dos empreendimentos);
- 4) Consulta às bases de dados que contém os dados de desembolso, provenientes da Mandatária e do Agente Operador do FGTS;
- 5) Após a agregação das duas consultas, soma-se o total de recursos desembolsados no ano de referência.

Limitações:

Os dados obtidos são baseados em informações da Caixa Econômica Federal (CAIXA), que não possuem um maior nível de desagregação dos modos de transporte e dos itens apoiáveis/financiáveis.

Notas Explicativas:

Articulações do Governo Federal com a Mandatária CAIXA poderiam ensejar a melhoria da consistência e qualidade das informações, aferindo maior desagregação e confiabilidade aos dados disponibilizados.

Além disso, a apuração de referência e a obtenção da linha de base demandam um maior tempo da Secretaria para ajuste das bases de dados à nova metodologia e orientações do PPA.

Relacionamento com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS):

Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS)	Meta ODS
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.6 - Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.b - Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às alterações climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o "Sendai Framework" para a



ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	redução do risco de desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis
ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima	13.2 - Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais
ODS 16 – Paz, justiça e instituições eficazes	16.6 - Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes em todos os níveis
ODS 17 – Parcerias e meios de implementação	17.16 - Reforçar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, complementada por parcerias multissetoriais que mobilizem e compartilhem conhecimento, expertise, tecnologia e recursos financeiros, para apoiar a realização dos objetivos do desenvolvimento sustentável em todos os países, particularmente nos países em desenvolvimento
ODS 17 – Parcerias e meios de implementação	17.17 - Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias
ODS 7 – Energia acessível e limpa	7.a - Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso a pesquisa e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa

Meta: 057K - Meta do Indicador 9452

Meta prevista para: 2024: 96.435.000 2025: 7.994.708.390 2026: 12.084.779.230 2027: 16.236.661.165

Regionalização da meta

Região	Unidade de medida	real		
<i>Região Centro-Oeste</i>				
Meta prevista para:	2024:	12.351.695,71	2025:	866.403.770
			2026:	1.309.653.557
			2027:	1.759.601.946
<i>Região Nordeste</i>				
Meta prevista para:	2024:	25.292.628,25	2025:	2.397.251.504
			2026:	3.623.678.785
			2027:	4.868.640.418
<i>Região Norte</i>				
Meta prevista para:	2024:	9.986.807,24	2025:	824.291.714
			2026:	1.245.997.090
			2027:	1.674.075.477
<i>Região Sudeste</i>				
Meta prevista para:	2024:	27.459.986,29	2025:	2.693.523.979
			2026:	4.071.523.443
			2027:	5.470.347.892
<i>Região Sul</i>				
Meta prevista para:	2024:	21.343.882,51	2025:	1.213.237.423
			2026:	1.833.926.355
			2027:	2.463.995.432

Entrega: 3057 - BRT Lapa-Iguatemi - Trecho 2 - OGU

Descrição: Implantação do primeiro sistema de sistema de BRT da cidade, com integração ao sistema metroviário de Salvador; O empreendimento possui 2 trechos com fontes distintas, sendo o do OGU, Trecho 2, entre a Lapa e a Estação ACM; Estações previstas: Pedrinhas, Rio Vermelho, HGE, Ogunjá, Vasco da Gama e Lapa (integração).

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB/MCID

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Sim

Relacionamento com os Planos Regionais de Desenvolvimento:

Plano Regional de Desenvolvimento	Ação Indicativa
Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste - PRDNE	3.4.3.2-AI - Melhorar e ampliar a infraestrutura de mobilidade urbana para transporte público coletivo

Indicador: 12426 - Empreendimento entregue

Sigla: -

Unidade de Medida: unidade

Índice de Referência: -

Data de Referência: -



Descrição: Empreendimento entregue referente ao BRT Lapa-Iguatemi - Trecho 2 - OGU, contida no Subeixo Mobilidade Urbana Sustentável, executado pelo(a) Prefeitura Municipal de Salvador. Localidade: Salvador - BA

Período ou data a que se refere o Indicador: A definir

Data de Divulgação/Disponibilização: A ser definido pelo Comitê do PAC

Periodicidade: Indisponível

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: **EmpreendimentoEntregue = n°deEmpre dim entosentregues**

Variáveis de Cálculo:

Empreendimento Entregue: Empreendimento cadastrado na base de dados da carteira de investimentos do MCID junto ao agente financeiro (CAIXA) com situação de obra como "Concluída" e Data de Conclusão entre "01/01/2024" e "31/12/2027".

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

Base de dados de gestão da carteira de investimento (MCID e CAIXA)

Forma de Disponibilização do Indicador:

A ser definido pelo Comitê do PAC

Procedimento de Cálculo:

1. Receber os dados primários do agente financeiro (CAIXA)
2. Atualizar as bases de dados de gestão da carteira de investimentos do MCID
3. Apurar a quantidade de empreendimentos entregues por ano e região.

Limitações:

-

Notas Explicativas:

-

Meta: 07NB - Meta do Indicador 12426

Meta prevista para: 2024: 1	2025: 0	2026: 0	2027: 0
-----------------------------	---------	---------	---------

Regionalização da meta

Região	No Estado da Bahia	Unidade de medida	unidade
--------	--------------------	-------------------	---------

Meta prevista para: 2024: 1	2025: 0	2026: 0	2027: -
-----------------------------	---------	---------	---------

Entrega: 3127 - BRT Transbrasil

Descrição: Execução de obras de implantação do corredor BRT Transbrasil - sistema BRT - Mobilidade Grandes Cidades.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB/MCID

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Sim

Indicador: 12496 - Empreendimento entregue

Sigla: -

Unidade de Medida: unidade

Índice de Referência: -

Data de Referência: -

Descrição: Empreendimento entregue referente ao BRT Transbrasil, contida no Subeixo Mobilidade Urbana Sustentável, executado pelo(a) Prefeitura Municipal de Rio de Janeiro. Localidade: Rio de Janeiro - RJ

Período ou data a que se refere o Indicador: A definir

Data de Divulgação/Disponibilização: A ser definido pelo Comitê do PAC

Periodicidade: Indisponível

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: **EmpreendimentoEntregue = n°deEmpre dim entosentregues**



Regionalização da meta

Região *No Estado de São Paulo*

Unidade de medida *unidade*

Meta prevista para: 2024: 1

2025: 0

2026: 0

2027: -

Entrega: 3137 - Implantação de corredor BRT Leste/Oeste e Norte/Sul

Descrição: Implantação de sistema de transporte urbano BHLS - corredor exclusivo de ônibus - Mobilidade Médias Cidades. Londrina/PR.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB/MCID

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Sim

Indicador: 12506 - Empreendimento entregue

Sigla: -

Unidade de Medida: *unidade*

Índice de Referência: -

Data de Referência: -

Descrição: Empreendimento entregue referente ao Implantação de corredor BRT Leste/Oeste e Norte/Sul, contida no Subeixo Mobilidade Urbana Sustentável, executado pelo(a) Prefeitura Municipal de Londrina. Localidade: Londrina - PR

Período ou data a que se refere o Indicador: A definir

Data de Divulgação/Disponibilização: A ser definido pelo Comitê do PAC

Periodicidade: *Indisponível*

Polaridade: *Quanto maior melhor*

Fórmula de Cálculo: **EmpreendimentoEntregue = n°deEmpreimentosentregues**

Variáveis de Cálculo:

Empreendimento Entregue: Empreendimento cadastrado na base de dados da carteira de investimentos do MCID junto ao agente financeiro (CAIXA) com situação de obra como "Concluída" e Data de Conclusão entre "01/01/2024" e "31/12/2027".

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

Base de dados de gestão da carteira de investimento (MCID e CAIXA)

Forma de Disponibilização do Indicador:

A ser definido pelo Comitê do PAC

Procedimento de Cálculo:

1. Receber os dados primários do agente financeiro (CAIXA)
2. Atualizar as bases de dados de gestão da carteira de investimentos do MCID
3. Apurar a quantidade de empreendimentos entregues por ano e região.

Limitações:

-

Notas Explicativas:

-

Meta: 07PJ - Meta do Indicador 12506

Meta prevista para: 2024: 1

2025: 0

2026: 0

2027: 0

Regionalização da meta

Região *No Estado do Paraná*

Unidade de medida *unidade*

Meta prevista para: 2024: 1

2025: 0

2026: 0

2027: -



Entrega: 3144 - Corredor de ônibus 1 - Campinas/SP

Descrição: Construção corredores Campo Grande trechos 1 e 4; Ouro Verde e Perimetral vl. Teixeira/Jd. Campos Eliseos - Padrão BRT - Sistema BRT - Mobilidade Grandes Cidades.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB/MCID

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Sim

Indicador: 12513 - Empreendimento entregue

Sigla: -

Unidade de Medida: unidade

Índice de Referência: -

Data de Referência: -

Descrição: Empreendimento entregue referente ao Corredor de ônibus 1 - Campinas/SP, contida no Subeixo Mobilidade Urbana Sustentável, executado pelo(a) Prefeitura Municipal de Campinas. Localidade: Campinas - SP

Período ou data a que se refere o Indicador: A definir

Data de Divulgação/Disponibilização: A ser definido pelo Comitê do PAC

Periodicidade: Indisponível

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: **Empreendimento Entregue = nº de Empreendimentos entregues**

Variáveis de Cálculo:

Empreendimento Entregue: Empreendimento cadastrado na base de dados da carteira de investimentos do MCID junto ao agente financeiro (CAIXA) com situação de obra como "Concluída" e Data de Conclusão entre "01/01/2024" e "31/12/2027".

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

Base de dados de gestão da carteira de investimento (MCID e CAIXA)

Forma de Disponibilização do Indicador:

A ser definido pelo Comitê do PAC

Procedimento de Cálculo:

1. Receber os dados primários do agente financeiro (CAIXA)
2. Atualizar as bases de dados de gestão da carteira de investimentos do MCID
3. Apurar a quantidade de empreendimentos entregues por ano e região.

Limitações:

-

Notas Explicativas:

-

Meta: 07PQ - Meta do Indicador 12513

Meta prevista para: 2024:	1	2025:	0	2026:	0	2027:	0
---------------------------	---	-------	---	-------	---	-------	---

Regionalização da meta

Região	No Estado de São Paulo	Unidade de medida	unidade				
Meta prevista para: 2024:	1	2025:	0	2026:	0	2027:	-

Entrega: 3408 - Empreendimentos de BRT (Bus Rapid Transit) entregues no subeixo Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes).

Descrição: Empreendimentos do Ministério das Cidades referentes a BRT (Bus Rapid Transit) incluídos no Novo PAC Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes). Trata-se da aglutinação das antigas entregas 3046, 3051, 3052, 3053, 3138, 3142, 3170 e 3172 (conclusão pós 2027).

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB/MCID



Região	Região Sudeste	Unidade de medida	unidade
Meta prevista para:	2024: 0	2025: 0	2026: 0
2027: 0			
Região	Região Sul	Unidade de medida	unidade
Meta prevista para:	2024: 0	2025: 0	2026: 1
			2027: 3

Entrega: 3420 - Empreendimentos de Metrô entregues no subeixo Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes)

Descrição: Empreendimentos do Ministério das Cidades referentes a Metrô incluídos no Novo PAC Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes). Trata-se da aglutinação das antigas entregas 3047 (conclusão pós 2027), 3048, 3054, 3136, 3143 (conclusão pós 2027), 3171 e 3173.

Órgão responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SEMOB/MCID

Projeto de Investimento? Não

Concluída? Não

Indicador: 12774 - Número de Empreendimentos entregues referentes a Metrô no subeixo Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes)

Sigla: PAC_Metro

Unidade de Medida: unidade

Índice de Referência em Apuração? Sim

Descrição: Este indicador representa o números de empreendimentos entregues referentes a Metrô no subeixo Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes) do Novo PAC, anteriormente apresentadas em entregas individualizadas.

Período ou data a que se refere o Indicador: Definidas pelas instâncias de governança e gestão do Novo PAC

Data de Divulgação/Disponibilização: A cada quatro meses

Periodicidade: Quadrimestral

Polaridade: Quanto maior melhor

Fórmula de Cálculo: $PAC_{Metro} = \sum INTERVENCAO_{entregue}$

Variáveis de Cálculo:

PAC_Metro = somatório dos empreendimentos entregues referentes a Metrô no subeixo Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes)

INTERVENCAO_entregue = empreendimento entregue referente a Metrô no subeixo Mobilidade Urbana Sustentável (eixo Cidades Sustentáveis e Resilientes)

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

Base de dados de gestão da carteira de investimento (MCID e Agentes Operadores e Financeiros)

Forma de Disponibilização do Indicador:

A ser definida pelo instâncias de governança e gestão do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC)

Endereço eletrônico do Ministério das Cidades

Procedimento de Cálculo:

1. Receber os dados primários dos agentes operadores e financeiros
2. Atualizar as bases de dados de gestão da carteira de investimentos do MCID
3. Apurar a quantidade de empreendimentos entregues por ano e região.

Limitações:

-

Notas Explicativas:

-

Relacionamento com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS):

Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS)	Meta ODS
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das



Variáveis de Cálculo:

FROTA_renovada = percentual de renovação da frota

FROTA_financiada = quantidade de veículos financiados pelas operações contratadas

FROTA_operadores = a composição atual da frota dos operadores participantes são informações declaratórias disponíveis nas cartas-consulta submetidas pelos proponentes operadores dos sistemas de transporte público coletivo urbano, com anuência do poder público concedente, mediante processos seletivos específicos dos programas de renovação de frota de ônibus e trens, com recursos federais de financiamento (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS), no ano de referência.

Consideram-se veículos financiados pelas operações contratadas: quantidade de ônibus ou trens adquiridos pelos operadores dos sistemas de transporte público coletivo urbano mediante a utilização de recursos federais de financiamento solicitado nas cartas-consulta e efetivamente contratados, para a renovação da frota e a melhoria da prestação dos serviços nos municípios beneficiados.

Considera-se composição atual da frota dos operadores participantes: quantidade de veículos existentes na frota do operador do sistema de transporte público coletivo urbano do município, correspondente ao modo de transporte pleiteado na proposta (ônibus ou trens). A informação será obtida nas cartas-consultas e, caso o mesmo operador apresente mais de uma carta no ano de referência com valores distintos de frota atual, será considerado o maior valor.

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

MCID, com base em informações disponibilizadas pela Caixa Econômica Federal (Agente Operador), agentes financeiros responsáveis pelas contratações e operadores de transporte público.

Forma de Disponibilização do Indicador:

O indicador irá compor o conjunto de indicadores monitorados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) e será disponibilizado na página do MCID (www.gov.br/cidades).

Procedimento de Cálculo:

- 1) Consulta à base de dados referencial de acompanhamento da situação das operações contratadas de financiamento de veículos com recursos federais de financiamento (FGTS), submetidas pelos proponentes operadores dos sistemas de transporte público coletivo urbano, com anuência do poder público concedente, mediante processos seletivos específicos dos programas de renovação de frota de ônibus e trens;
- 2) Dessa consulta, extrai-se a quantidade veículos financiados pelas operações contratadas;
- 3) Verifica-se no banco a quais cartas-consulta se vinculam as operações contratadas e extrai-se o nº de veículos da frota atual dos operadores;
- 4) Verifica-se a existência de mais de uma carta-consulta por operador, e, nesses casos, utiliza-se somente a maior frota atual dentre as informadas nas cartas-consulta;
- 5) Por fim, os dados do nº de veículos solicitados nas operações contratadas e o nº da frota atual por operador obtidos no ano de referência são aplicados na fórmula.

Limitações:

Os dados obtidos atualmente são baseados nas cartas-consulta em meio físico submetidas pelos proponentes à Caixa Econômica Federal (CAIXA), as quais são digitalizadas e enviadas à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. Portanto, a melhoria e agilidade da informação depende da sua disponibilização por meio de banco de dados tabulado.

Notas Explicativas:

Trata-se de indicador novo a ser apurado a partir dos registros das cartas-consulta. Entretanto, faz-se necessário o estabelecimento de rotina de fluxo de informações a ser definido junto à CAIXA. Articulações do Governo Federal com a CAIXA poderiam ensejar a tabulação das informações em planilhas ou o desenvolvimento de módulos adicionais em sistemas eletrônicos de inscrição de propostas, a exemplo do sistema existente SeleMob - Avançar Cidades, aferindo maior agilidade aos dados disponibilizados.

Relacionamento com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS):

Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS)	Meta ODS
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.6 - Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros
ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis	11.b - Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às alterações climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o “Sendai Framework” para a redução do risco de desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis



Variáveis de Cálculo:

MOB_invest = somatório do valor alocado para aquisição de material rodante (ônibus, trem e metrô)

OGU_2024 a 2026: Valor do investimento com recursos do Orçamento Geral da União entre os anos de 2024 à 2026

FIN_2024 a 2026: Valor do investimento com recursos de Financiamento entre os anos de 2024 à 2026

Fonte de Dados das Variáveis de Cálculo:

Base de dados de gestão da carteira de investimento (MCID e CAIXA), e nas Publicações Oficiais relacionadas ao NOVO PAC.

Forma de Disponibilização do Indicador:

A ser definida pelo instâncias de governança e gestão do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC)

Procedimento de Cálculo:

1. Receber os dados primários dos agentes financeiros
2. Atualizar as bases de dados de gestão da carteira de investimentos do MCID
3. Apurar o valor de investimento contratado por ano.

Limitações:

Para efeitos de compatibilização com o período do PPA, foram desconsiderados os valores referentes a 2023.

Notas Explicativas:

Não há valor de referência pois trata-se de indicador novo a ser apurado a partir dos registros das cartas-consulta. Entretanto, faz-se necessário o estabelecimento de rotina de fluxo de informações a ser definido junto à CAIXA.

Meta: 07F9 - Meta do Indicador 12177

Meta prevista para: 2024: 1.500.000.000 2025: 2.500.000.000 2026: 1.000.000.000 2027: 0

Ações Não-Orçamentárias

Ação Não-Orçamentária: 013E - Isenção do IPI na aquisição de automóveis (taxi)

Título: Isenção do IPI na aquisição de automóveis (taxi)

Descrição: 013E - TAXI - Transporte - Isenção do IPI na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros (TAXI).

Tipo: Subsídio Tributário

Responsável pela informação: 31000 - Secretaria Especial da Receita Federal - RFB

Tributo: IPI-Vinculado - Imposto sobre Produtos Industrializados - Vinculado à Importação

Função: Transporte

Subfunção: -

Início da Vigência:

Vigência indeterminada? Não

Término da Vigência: 31/12/2026

Fonte dos Dados: Sistemas Informatizados da RFB

Base Legal: Lei nº 8.383/91, art. 72. Decreto nº 6.306/07, art. 9º, VI.

Tipo de beneficiário: Pessoa Jurídica

Descrição do beneficiário: -

Total de beneficiários previstos para 2024:

Total de beneficiários previstos para 2025:

Total de beneficiários previstos para 2026:

Total de beneficiários previstos para 2027:

Produto:

Especificação do Produto:

Unidade de Medida:

Meta Física: 0



Valor Total	Valor Previsto para 2024	Valor Previsto para 2025	Valor Previsto para 2026	Valor Previsto para 2027
R\$ 1.575.815.478,00	R\$ 298.739.961,07	R\$ 565.949.916,45	R\$ 630.913.067,72	R\$ 80.212.533,03
	Valor Previsto para 2028	Valor Previsto para 2029		
	R\$ 84.717.043,73	R\$ 89.518.544,72		

Ação Não-Orçamentária: 013J - Redução das alíquotas PIS/COFINS para transporte público coletivo de caráter urbano

Título: Redução das alíquotas PIS/COFINS para transporte público coletivo de caráter urbano

Descrição: 013J - Transporte Coletivo - Transporte - Redução a zero das alíquotas do PIS/COFINS sobre o transporte público coletivo municipal de passageiros, por

Tipo: Subsídio Tributário

Responsável pela informação:31000 - Secretaria Especial da Receita Federal - RFB

Tributo: IPI-Vinculado - Imposto sobre Produtos Industrializados - Vinculado à Importação

Função: Transporte

Subfunção: -

Início da Vigência: 01/01/2013

Vigência indeterminada? Sim

Término da Vigência:

Fonte dos Dados: Sistemas Informatizados da RFB

Base Legal: Lei nº 12.860/13.

Tipo de beneficiário: Pessoa Jurídica

Descrição do beneficiário: -

Total de beneficiários previstos para 2024:

Total de beneficiários previstos para 2025:

Total de beneficiários previstos para 2026:

Total de beneficiários previstos para 2027:

Produto:

Especificação do Produto:

Unidade de Medida:

Meta Física: 0

Valor Total	Valor Previsto para 2024	Valor Previsto para 2025	Valor Previsto para 2026	Valor Previsto para 2027
R\$ 2.289.177.985,00	R\$ 510.155.289,52	R\$ 853.505.712,58	R\$ 925.516.983,19	R\$ 0,00
	Valor Previsto para 2028	Valor Previsto para 2029		
	R\$ 0,00	R\$ 0,00		

Ação Não-Orçamentária: 0154 - Financiamentos do BNDES na área de mobilidade urbana

Título: Financiamentos do BNDES na área de mobilidade urbana

Descrição: 0154 - Apoio a mobilidade urbana através de linhas de financiamento disponibilizadas pelo BNDES

Tipo: Crédito de Instituição Financeira

Responsável pela informação:34100 - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES

Tributo: Outros

Função: Urbanismo

Subfunção: Transportes Coletivos Urbanos

Início da Vigência: 01/01/2024

Vigência indeterminada? Sim

Término da Vigência:

Fonte dos Dados: Bases de dados do Estatístico, Operações, BNDES Online, Itens Financiáveis ou outras bases humanizadas derivadas



Base Legal: -

Tipo de beneficiário: Pessoa Física

Descrição do beneficiário: -

Total de beneficiários previstos para 2024: 0

Total de beneficiários previstos para 2025: 0

Total de beneficiários previstos para 2026: 0

Total de beneficiários previstos para 2027: 0

Produto:

Especificação do Produto: Produto: Variação na demanda atendida por sistemas de transporte de média e alta capacidade.
Especificação do produto: Variação no número de usuários, por dia útil, de sistemas de transporte público de média e alta capacidades cuja implantação ou expansão foi apoiada em projetos aprovados no período de referência.
Observação 1: Destaca-se que esse resultado é referente à execução física de 2025, e não para a meta física para os anos seguintes.
Observação 2: Em 2024, a meta física foi de 9,840 mil usuários / dia útil.

Unidade de Medida:

Meta Física: 1.522

Valor Total	Valor Previsto para 2024	Valor Previsto para 2025	Valor Previsto para 2026	Valor Previsto para 2027
R\$ 24.396.000.000,00	R\$ 6.640.000.000,00	R\$ 3.970.000.000,00	R\$ 5.407.000.000,00	R\$ 4.824.000.000,00
	Valor Previsto para 2028	Valor Previsto para 2029		
	R\$ 3.334.000.000,00	R\$ 3.221.000.000,00		

Ação Não-Orçamentária: 015A - Financiamento para os setores público e privado investirem na mobilidade urbana (Pró-Transporte FGTS CAIXA)

Título: Financiamento para os setores público e privado investirem na mobilidade urbana (Pró-Transporte FGTS CAIXA)

Descrição: 015A - Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE - Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS)

Tipo: Crédito de Instituição Financeira

Responsável pela informação: 34200 - Caixa Econômica Federal - CEF

Tributo: Outros

Função: Urbanismo

Subfunção: Infra-Estrutura Urbana

Início da Vigência: 02/01/2026

Vigência indeterminada? Não

Término da Vigência: 31/12/2026

Fonte dos Dados: Canal do FGTS: <https://www.fgts.gov.br/Paginas/numeros-fgts/execucao-orcamentaria.aspx>

Base Legal: Resolução do Conselho Curador n.º 1.133/2025, de 11 NOV 2025. (Lei n.º 8.036/1990 - Lei do FGTS)

Tipo de beneficiário: Pessoa Física

Descrição do beneficiário: -

Total de beneficiários previstos para 2024:

Total de beneficiários previstos para 2025: 7.956.480

Total de beneficiários previstos para 2026: 7.499.520

Total de beneficiários previstos para 2027: 7.499.520

Produto:

Especificação do Produto: Quantidade de habitantes que foram beneficiados direta ou indiretamente com as obras de infraestrutura urbana

Unidade de Medida:

Meta Física: 7.499.520

Valor Total	Valor Previsto para 2024	Valor Previsto para 2025	Valor Previsto para 2026	Valor Previsto para 2027
	R\$ 4.000.000.000,00	R\$ 6.400.000.000,00	R\$ 6.400.000.000,00	R\$ 6.400.000.000,00
	Valor Previsto para 2028	Valor Previsto para 2029		
	R\$ 6.400.000.000,00	R\$ 6.400.000.000,00		



Medidas Institucionais e Normativas do Programa

05B4 - Publicação do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlanMob)

Descrição: Relaciona-se à implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/2012. Orienta ações e investimentos para melhorar a mobilidade, acessibilidade e integração entre diferentes modos de transporte, com a priorização do transporte não motorizado e do transporte público coletivo. O PlanMob pretende diagnosticar a mobilidade no país e estabelecer estratégias para a coordenação de ações entre os agentes responsáveis pelo Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU).

A Medida Normativa contribui com componente de mobilidade urbana contido na Medida Institucional do Novo PAC intitulada "Retomada do planejamento nos setores de infraestrutura", especialmente no que diz respeito à "retomada de políticas nacionais orientadoras e reformulação de planos setoriais para setores críticos de infraestrutura, notadamente: (c) transportes e mobilidade urbana, contemplando todos os modais e o transporte de passageiros".

Órgão Responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade Responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Resultados Esperados: Fortalecimento do planejamento institucional do setor de mobilidade urbana e priorização de investimentos em transporte não motorizado e transporte público coletivo. Visa estruturar as ações dos entes federados e orientar intervenções de natureza pública e privada no setor impactando na racionalização dos recursos e investimentos, melhoria das condições de mobilidade, articulação e integração dos atores em torno de um objetivo comum e na indução de vetores de desenvolvimento.

PAC: -

Concluída: Não

05B5 - Implantação e aprimoramento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU)

Descrição: O SIMU constitui um portal de visualização de dados na área de mobilidade urbana que permite tabulações on-line de dados, geração de planilhas, gráficos e mapas com rapidez e objetividade, a partir de várias fontes de dados (MCID, IBGE, ANP, Datasus, etc). Atende à Lei nº 12.587/2012 que atribuiu à União a responsabilidade por organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU) e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo. Prevê articulação junto ao IBGE para o aprimoramento das informações de mobilidade urbana no âmbito da PNAD Contínua, o estabelecimento de parcerias para obtenção de indicadores estratégicos para a mobilidade urbana e coleta de dados primários pelo MCID.

Órgão Responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade Responsável: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Resultados Esperados: Aprimoramento do planejamento setorial, a partir da atualização contínua das bases de dados e indicadores de mobilidade urbana, inclusive com articulação junto ao IBGE e outras instituições parceiras para retomada da PNAD Contínua e demais indicadores estratégicos para a mobilidade urbana. Visa contribuir para a produção dos principais insumos para a elaboração do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, assim como promover a apropriação pela comunidade científica desse conhecimento e instrumentalizar a transparência ativa de informações do Governo Federal sobre mobilidade urbana, prestando contas à sociedade sobre sua atuação.

PAC: -

Concluída: Não

0987 - Aperfeiçoamento marco regulatório do setor de mobilidade urbana

Descrição: Revisão do marco normativo, incluindo:

- (a) prorrogação do prazo e assistência técnica aos municípios para elaborarem seus planos de mobilidade e
- (b) elaboração de marco legal transporte como serviço público essencial, nos termos da EC 90/2015.

O projeto de lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo reestrutura modelo de prestação de serviços de Transporte Público Coletivo e traz princípios, diretrizes, objetivos e definições sobre o tema, além da organização e financiamento dos serviços e aspectos sobre operação. Trata da diversificação de modelos de contratação de serviços, de instrumentos de financiamento e de subsídio; além da integração de modais, que devem ser acessíveis física e economicamente, e da adoção de padrões de qualidade para a prestação dos serviços

Órgão Responsável: 56000 - Ministério das Cidades

Unidade Responsável: Ministério das Cidades

Resultados Esperados: Modernização e regularização dos contratos referentes aos sistemas de transporte público coletivo urbano para melhoria da prestação de serviços. Colaboração para o aprimoramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, e organização de uma rede de transporte público coletivo formada por modos e serviços de transporte complementares.

PAC: Sim



Concluída: Não