

2025

Prêmio SEAID Antonio Sabino: Guia de Preenchimento



SECRETARIA DE
ASSUNTOS INTERNACIONAIS
E DESENVOLVIMENTO

MINISTÉRIO DO
PLANEJAMENTO
E ORÇAMENTO



2025

Prêmio SEAID Antônio Sabino: Guia de Preenchimento do Formulário de Inscrição



Sobre este Guia de Preenchimento

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), por meio da Secretaria de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento (SEAID), lançou o 1º Prêmio SEAID Antônio Sabino, com o objetivo de reconhecer e valorizar iniciativas transformadoras voltadas à sustentabilidade ambiental e climática, executadas com apoio de financiamento internacional garantido pela União.

A premiação tem como propósito destacar ações que geraram impacto real e mensurável nos territórios onde foram implementadas, promovendo inovação, troca de experiências e inspiração no setor público.

As inscrições devem ser realizadas por meio do formulário disponível na página oficial do Prêmio. É imprescindível que o formulário seja preenchido integralmente, incluindo todas as informações e documentos solicitados, para que a candidatura seja considerada válida.

Com o intuito de facilitar o preenchimento e esclarecer dúvidas dos(as) candidatos(as), elaboramos este Guia de Preenchimento do Formulário de Inscrição.

O documento apresenta um exemplo prático, baseado em uma iniciativa fictícia — a construção de uma ciclovia urbana —, demonstrando passo a passo como as informações podem ser inseridas de forma clara, consistente e alinhada aos critérios de avaliação do Prêmio.

Desejamos boa leitura e sucesso na inscrição de sua iniciativa!

PARTE I – CADASTRO BÁSICO DA INICIATIVA

1. Número da Carta Consulta ou Pleito:

(Instruções de preenchimento: Preencher o numero da carta-consulta conforme cadastro no SIGS)

01234

2. Nome da Iniciativa e local de implantação:

(Instruções de preenchimento: Preencher com o nome da iniciativa — podendo ser um Componente, Subcomponente, Produto ou ação específica — sem se referir ao Projeto ou Programa como um todo. Em seguida, indicar seu local de implantação - Cidade, Comunidade, Bairro, Rua – da forma mais específica possível)

Ciclovía da Rua Amarela - Rua Amarela, Bairro Centro, Município ABC.

3. Qual o percentual atual de execução da iniciativa?

(Instruções de preenchimento: Indicar o percentual atual de execução físico-financeira da iniciativa. **Importante:** esse percentual deve referir-se apenas à iniciativa específica, e não à execução global do Projeto ou Programa)

100% (Concluída)

Entre 90% e 99% (Em fase de conclusão)

4. Com qual dos temas abaixo a iniciativa se relaciona de forma mais direta?

(Instruções de preenchimento: Selecionar **apenas um** tema)

- Conservação, proteção e recuperação da biodiversidade, ecossistemas e biomas
- Prevenção e controle do desmatamento e incêndios florestais
- Proteção, conservação e uso sustentável de recursos hídricos e marinhos
- Gestão e destinação adequada de resíduos
- Prevenção e controle da poluição
- Mitigação das emissões de gases de efeito estufa
- Adaptação às mudanças climáticas

PARTE II – MODELAGEM DA INICIATIVA

5. O que motivou a iniciativa e qual problema ela procurou solucionar?

(Instruções de preenchimento: Descreva, de forma breve e objetiva, o contexto da iniciativa, sua motivação e o problema principal que buscou solucionar. Indique claramente o público-alvo diretamente beneficiado).

O município de ABC apresenta baixa adesão ao uso de bicicletas, refletido na seguinte divisão modal atual: Transporte individual motorizado (carro, moto) de 58%; Transporte coletivo (ônibus) de 25%; Caminhada (a pé) de 13% e Bicicleta de 4%. Especificamente na área central da cidade, o alto uso de veículos particulares provoca congestionamentos intensos nos horários de pico, e gera poluição do ar e sonora.

A Câmara Municipal de ABC aprovou em 2020, um Plano de Mobilidade Urbana, que estabeleceu duas metas relevantes para o contexto descrito acima:

Dobrar o número de viagens realizadas e do percentual modal atribuído a bicicleta entre 2020 e 2030;

Criar e ampliar espaços e rotas inclusivas para ciclistas de todas as idades e níveis de habilidade. Uma das iniciativas piloto definidas para alcançar essas metas foi a implantação de uma ciclovia segregada na Rua Amarela, via de grande circulação situada no centro do município.

Com 2,3 km de extensão, a Rua Amarela atravessa o centro de ABC no sentido Leste-Oeste, conectando os bairros Jardim Aurora e Vila do Sol, ambos densamente povoados. É um eixo estratégico, com tráfego intenso de veículos e rodeado por equipamentos públicos e prédios comerciais, como a Prefeitura, o fórum municipal, a biblioteca central e o Parque das Cores.

Apesar do grande volume de automóveis, a via não possui rotas de ônibus, o que resulta em menor circulação de pedestres, quando comparada à Avenida Verde, paralela a ela, onde operam cinco linhas de ônibus. Nos horários de pico de dias úteis, o tráfego de carros é intenso, mas fora desses períodos a Rua Amarela apresenta baixo movimento, iluminação precária e sensação de insegurança para pedestres.

Essas características urbanas apontavam para a oportunidade de implantar uma ciclovia segregada, com o objetivo de aumentar a segurança dos ciclistas, incentivar o uso da bicicleta, requalificar o espaço urbano e promover a mobilidade ativa, estimulando a substituição do carro particular pela bicicleta no centro da cidade.

6. Como ocorreram as fases de planejamento e de posterior implantação da iniciativa? Descreva as principais etapas, duração e principais profissionais envolvidos.

(Instruções de preenchimento: Descreva brevemente as fases de planejamento e implantação da iniciativa, indicando as principais etapas, sua duração e os profissionais envolvidos em cada uma delas).

Com base nas metas estabelecidas pelo Plano de Mobilidade Urbana de 2020, a Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) iniciou estudos para identificar áreas viáveis para a implantação de ciclovias na cidade. Dentre as áreas analisadas, a Rua Amarela foi selecionada para receber uma iniciativa piloto, devido às suas características estratégicas e potencial de impacto.

A fase de planejamento envolveu cerca de 12 profissionais, entre servidores da SMU e técnicos da empresa contratada para a elaboração do projeto executivo. A fase de implantação envolveu cerca de 15 profissionais, entre servidores da SMU e técnicos da empresa contratada para a construção da ciclovia. O processo teve duração de aproximadamente 3 anos e foi dividido nas seguintes etapas:

Agosto a dezembro de 2020 (5 meses) - Estudos de viabilidade técnica realizados pela SMU identificaram vias com potencial para novas ciclovias. A Rua Amarela foi oficialmente selecionada como rota piloto no centro da cidade, com base em seguintes critérios como: Proximidade de importantes destinos como áreas comerciais e instituições; proximidade a bairros residenciais densos origens; Ausência de rotas de ônibus na própria via, facilitando a implantação e a segurança, e outros. Equipe envolvida: 3 arquitetos e urbanistas da SMU.

Janeiro a março de 2021 (3 meses) - Consulta pública com moradores e comerciantes da região, por meio de duas reuniões e duas oficinas práticas. Essa etapa buscou compreender preocupações locais e incorporar preferências ao projeto.

Abril a setembro de 2021 (6 meses) - Desenvolvimento dos estudos preliminares e do anteprojeto, conduzidos pela Coordenadoria de Mobilidade Ativa da SMU. Equipe envolvida: 3 arquitetos e urbanistas; e 2 engenheiros civis da SMU.

Outubro a dezembro de 2021 (3 meses) - Processo licitatório para contratação da empresa responsável pelos projetos básico e executivo.

Em dezembro, foi assinado o contrato com a empresa vencedora. Equipe envolvida: 2 servidores da Coordenação de Licitações e Contratos do Município.

Janeiro a junho de 2022 (6 meses) - Elaboração do projeto executivo pela empresa contratada, com equipe formada por: 3 arquitetos e urbanistas; e 3 engenheiros civis.

Julho a agosto de 2022 (2 meses) - Novo processo licitatório para a contratação da empresa executora das obras civis e paisagísticas. Equipe envolvida: 2 servidores da Coordenação de Licitações e Contratos do Município.

Setembro de 2022 a Abril de 2023 (8 meses) - Execução das obras da ciclovia segregada, com extensão total de 2,3 km ao longo da Rua Amarela.

Abril de 2023 - Inauguração oficial da ciclovia, com evento que contou com a presença de organizações locais e usuários.

7. Quais são os principais diferenciais da iniciativa em relação a outras semelhantes? Quais os desafios para sua continuidade ou sua replicação em outros contextos?

(Instruções de preenchimento: Destaque os principais diferenciais da iniciativa em relação a outras semelhantes, focando em aspectos inovadores, metodologias ou resultados únicos. Indique o que podem ser considerados desafios para a continuidade da iniciativa e para sua possível replicação em outros contextos, considerando fatores técnicos, sociais ou institucionais).

A ciclovia implantada na Rua Amarela apresentou três importantes diferenciais em relação a projetos similares em outras localidades:

Inclusão de Barreiras Paisagísticas / Jardins de Chuva - Durante o planejamento, foram identificados problemas de drenagem na via. Como solução para o escoamento de águas da chuva, e como proteção os ciclistas, foram implantadas barreiras vegetadas entre a ciclovia e a pista de rolamento. Esses jardins de chuva têm dupla função: absorver o escoamento superficial da água da chuva e aumentar a segurança e o conforto dos usuários.

Instalação de Contador de Ciclistas - Um equipamento de contagem em tempo real foi instalado, permitindo o monitoramento contínuo e a coleta de dados sobre o uso da ciclovia, o que contribui para a avaliação dos impactos da obra finalizada e o planejamento de futuras ações.

Bicicletários Fechados com Acesso por Aplicativo - Ao longo da via, foram instalados três bicicletários do tipo "gaiola", localizados a cerca de 5 minutos de caminhada entre si. O acesso é gratuito e feito por código gerado em aplicativo, disponível para usuários previamente cadastrados.

A experiência com a iniciativa evidenciou os seguintes desafios para a replicação de ciclovias segregadas em outros contextos, ressaltando a necessidade de atenção às especificidades locais:

Soluções não padronizadas: Cada local demanda estudos próprios, considerando aspectos urbanos, de mobilidade e segurança viária. Isso limita a aplicação de modelos totalmente padronizados e aumenta o tempo total de implantação.

Consulta pública essencial: A escuta ativa de moradores, comerciantes e usuários locais foi fundamental para o sucesso da iniciativa. O envolvimento da comunidade permitiu compreender o uso cotidiano da via e identificar demandas específicas em cada trecho da ciclovia, como necessidades de acesso e vagas de estacionamento. Embora tenha exigido tempo, esse diálogo foi decisivo para a precisão do projeto executivo e para a aceitação da intervenção.

PARTE III – RESULTADOS E IMPACTOS DA INICIATIVA

8. De que forma a iniciativa solucionou ou mitigou o problema identificado? Quais resultados foram alcançados e como foram medidos? Indique, na sequência: Resultado – Indicador – Linha de base (com ano) – Meta alcançada (com ano).

Instruções de preenchimento: Descreva como a iniciativa contribuiu para resolver ou mitigar o(s) problema(s) identificado(s), apresentando os resultados alcançados e o público beneficiado. Em seguida, informe os dados de forma sequencial, conforme o modelo abaixo:

Resultado A – Indicador A – Linha de base A (Ano de referência) – Meta alcançada A (Ano de referência)

Resultado B – Indicador B – Linha de base B (Ano de referência) – Meta alcançada B (Ano de referência)

A iniciativa ampliou a oferta de infraestrutura cicloviária segregada e contribuiu diretamente para o cumprimento das metas de mobilidade urbana sustentável do município. A nova ciclovia atendeu a problemas locais, como o baixo número de viagens por bicicleta para o centro e a insegurança no compartilhamento da via entre automóveis e ciclistas.

O público beneficiado foi estimado em cerca de 100 mil pessoas, incluindo moradores de bairros localizados em um raio de até 10 km a partir do centro da ciclovia. Com base na taxa média de uso do modal bicicleta do Município (4%) estima-se um universo de aproximadamente 4 mil usuários em potencial. Além disso, a iniciativa promoveu a diversificação do perfil de usuários, conforme detalhado abaixo.

Os resultados concretos são descritos a seguir:

Aumento no número de viagens por bicicleta nos dias úteis: Dados coletados por meio do contador eletrônico indicaram crescimento no uso da ciclovia, especialmente nos períodos de pico (manhã e tarde), com a média diária de viagens para o destino subindo de 25 para cerca de 120. Além disso, o número de usuários cadastrados no aplicativo de acesso aos bicicletários reforça o engajamento da população.

Crescimento do uso aos finais de semana: As características físicas da ciclovia — com barreiras de proteção, paisagismo e iluminação — estimularam o uso em fins de semana e feriados, com presença de famílias e usuários de lazer, medidos através dos contadores e através de entrevistas com usuários.

Resultado: Aumento no número de viagens por bicicleta nos dias úteis - Indicador: Número de viagens diárias na Rua Amarela - Valor linha de Base = 25 (Ano referência - 2020) - Valor da Meta = 100 (Ano referência - 2025)

Resultado: Aumento da participação modal da bicicleta no Município - Indicador: Fatia modal do transporte cicloviário do Município ABC - Valor linha de Base = 4% (Ano referência - 2020) - Valor da Meta = 6% (Ano referência - 2025)

9. Quais os principais desafios enfrentados durante a execução da iniciativa, e quais soluções foram adotadas para superá-los ou mitigá-los?

(Instruções de preenchimento: Descreva de forma breve os principais desafios enfrentados e soluções adotadas para superá-los ou mitigá-los, ao longo da etapa de execução da iniciativa. Se possível, relacione os desafios a etapas específicas do processo).

Os principais desafios encontrados na execução da iniciativa são descritos a seguir:

Resistência dos comerciantes locais: Durante o planejamento e a execução do projeto, houve resistência por parte de alguns comerciantes, principalmente devido à redução das vagas de estacionamento ao longo da via. O diálogo com as associações locais foi conduzido com cautela e demandou mais tempo do que o inicialmente previsto. Como solução, parte do traçado da ciclovia foi redesenhado para preservar uma quantidade mínima de vagas de estacionamento. Essas vagas foram integradas a soluções de infraestrutura verde, como barreiras vegetais e jardins de chuva, que, além de atender às demandas locais, passaram a atuar como elementos adicionais de separação física entre a ciclovia e a via de circulação de veículos.

Preocupações dos usuários quanto à segurança nos bicicletários tradicionais: Durante a fase de consulta pública, planejamento e elaboração do anteprojeto, associações de ciclistas locais manifestaram preocupação com o alto número de furtos de bicicletas em áreas centrais da cidade. Os modelos de bicicletários tradicionais inicialmente propostos foram mal recebidos pelos usuários, que os consideravam inseguros. Como resposta a essa demanda, optou-se pela adoção de bicicletários fechados (em formato de "gaiola"), além do desenvolvimento de um aplicativo para controle de acesso 24 horas, viabilizado por meio de uma parceria com uma universidade local. O acesso aos bicicletários é restrito a usuários previamente cadastrados, aumentando a segurança e a confiança no uso da infraestrutura.

10. Quais impactos positivos e mudanças concretas a iniciativa gerou para o público diretamente beneficiado? Descreva os impactos diretos e os impactos indiretos (externalidades positivas) observados e/ou mensurados após a implantação da iniciativa.

(Instruções de preenchimento: Descreva os impactos diretos - as transformações concretas e estruturais observadas no contexto, localidade, população beneficiada, em decorrência dos resultados da iniciativa. Descreva ainda os impactos indiretos - as eventuais externalidades positivas geradas pela iniciativa. Destaque ainda as características do público diretamente beneficiado, como quantitativo, faixa etária, perfil socioeconômico, etc.. Por fim, indique a natureza dos impactos observados - ambiental, social e/ou econômica).

A seguir são descritos os impactos diretos observados nos dois anos após a implantação:

Aumento no número de viagens por bicicleta para a região central nos dias úteis, especialmente nos horários de pico, com a média diária de viagens para o destino subindo de 25 para 100, medidos através dos contadores instalados na ciclovia;

Crescimento do uso da ciclovia nos finais de semana e feriados, com presença de famílias e usuários de lazer, medidos através dos contadores e através de entrevistas com usuários.

Revitalização de um trecho significativo da via, com a abertura de novos estabelecimentos comerciais e diversificação dos usos, inclusive fora do horário comercial.

Aumento da percepção de segurança ao longo dos 2 km da via atendida pela ciclovia, verificado por meio de entrevistas com usuários e relatos de comerciantes locais. Também foi observada redução no número de registros de roubos na região, segundo informações fornecidas pelos próprios estabelecimentos comerciais e delegacia local.

O público diretamente impactado incluiu além de usuários regulares da bicicleta para o transporte até o centro, moradores de bairros localizados em um raio de até 10 km a partir do centro da ciclovia. Com base na taxa média de uso do modal bicicleta do Município (4%) estimou-se um universo de aproximadamente 4 mil usuários em potencial. A taxa de utilização do modal bicicleta aumentou, estimando-se uma média de 6 mil usuários, de perfil diverso, incluindo não somente trabalhadores e estudantes nos dias úteis, como famílias, crianças e adolescentes em finais de semana e feriados.

A seguir são descritos os impactos indiretos observados nos dois anos após a implantação:

Impacto econômico no comércio local:

A implantação da ciclovia na Rua Amarela resultou em um aumento expressivo no fluxo de pedestres e ciclistas, especialmente em comparação à avenida paralela, tradicionalmente mais movimentada por corredores de transporte público. Esse novo dinamismo urbano contribuiu para a revitalização econômica da via, com a abertura de novos estabelecimentos — como restaurantes, bares e comércios voltados ao público ativo — ao longo de um trecho de aproximadamente 600 metros.

Impacto social:

O crescimento da circulação ativa gerou um efeito de retroalimentação positiva, estimulando a presença contínua de ciclistas e pedestres. A abertura de novos estabelecimentos comerciais também contribuiu para o aumento da circulação de pedestres. Como consequência, observou-se uma intensificação da vida urbana local, inclusive no período noturno e nos fins de semana, quando famílias passaram a utilizar a ciclovia como espaço de lazer, convivência e mobilidade segura.

PARTE IV – DOCUMENTOS ADICIONAIS

11. Podem ser enviados até 5 documentos complementares, tais como imagens, materiais de divulgação, relatórios, que contribuam para a avaliação da iniciativa. No campo abaixo, informe o endereço de e-mail institucional da pessoa responsável pela submissão da candidatura, que será utilizado para o envio dos referidos documentos complementares.

Instruções de envio:

1. Serão aceitos até **5 arquivos**, com tamanho total de até **20 MB**. **Formatos aceitos:** Word, PDF, Excel, PowerPoint, JPG, JPEG, PNG e vídeo.
2. **O e-mail deve ser enviado para:** premioseaid@planejamento.gov.br
3. **O campo “Assunto” do e-mail deve seguir obrigatoriamente o seguinte formato:**
Número da Carta-Consulta – Nome da Iniciativa – Documentos Adicionais
Exemplo: CC01234 – Cidadania Digital – Documentos Adicionais
4. **O e-mail deve ser enviado a partir do endereço de e-mail informado no campo abaixo**, que será considerado o ponto de contato oficial para comunicações relacionadas à premiação.

emaildocandidato@dominio.com.br