

RELATÓRIO DE MONITORAMENTO

Mobilidade Urbana
Minas Gerais

2026



RELATÓRIO DE MONITORAMENTO
MOBILIDADE URBANA
ANO BASE 2024

OBSERVATÓRIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS SUSTENTÁVEIS
CENTRO DE EXCELÊNCIA JEAN MONNET DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS

2026

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Meire Queiroz - CRB-6/2233.

R382 Relatório de monitoramento [recurso eletrônico]: mobilidade urbana : ano base 2024 / Observatório de Políticas Públicas Sustentáveis, Centro de Excelência Jean Monnet da Universidade Federal de Minas Gerais; Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais. - Belo Horizonte : Centro de Excelência Jean Monnet. TCE/MG, 2026.

1 recurso online (66 p.) : il.

1. Planejamento urbano - Minas Gerais. 2. Transporte urbano - Minas Gerais. 3. Políticas públicas - Minas Gerais. I. Centro de Excelência Jean Monnet da Universidade Federal de Minas Gerais, Observatório de Políticas Públicas Sustentáveis. II. Minas Gerais. Tribunal de Contas. III. Título.

CDU: 34:711.4(815.1)

Ficha Técnica

Organização

Amon Elpídio da Silva
Jamile Bergamaschine Mata Diz
Marília Gonçalves de Carvalho

Elaboração Técnica

Centro de Excelência Jean Monnet da Universidade Federal de Minas Gerais

Amon Elpídio da Silva
Caroline Mariete Pimentel
Jamile Bergamaschine Mata Diz
Maria Fernanda Clepf Sandrini
Thayná Vitor Martins Silva

Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais

Diretoria de Auditoria e Avaliação de
Política Pública

Marília Gonçalves de Carvalho



Nota do Diretor

Prezado (a) Leitor,

É com grande satisfação que entregamos à sociedade e aos gestores públicos o Relatório de Monitoramento: Mobilidade Urbana – Ano Base 2024. Este documento é fruto de uma profícua parceria entre o Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG) e o Centro de Excelência Jean Monnet da Universidade Federal de Minas Gerais (CEJM/UFGM), consolidada por meio do nosso Observatório de Políticas Públicas Sustentáveis.

A mobilidade urbana transcende a simples infraestrutura de transportes; ela é a espinha dorsal do direito à cidade. É o mecanismo que garante o acesso à saúde, à educação, ao trabalho e ao lazer, impactando diretamente a dignidade e a qualidade de vida dos cidadãos. Alinhado ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11 da Agenda 2030, o TCE-MG reafirma, com esta publicação, sua vocação contemporânea: atuar não apenas no controle e na fiscalização, mas como um indutor de boas práticas e do aperfeiçoamento contínuo da gestão municipal.

Utilizando o Índice de Efetividade da Gestão Municipal (IEGM) como bússola, o diagnóstico que se apresenta nas próximas páginas revela um cenário mineiro marcado por contrastes. Se por um lado celebramos avanços pontuais em sustentabilidade, modos ativos e acessibilidade, por outro, acendemos um alerta crítico para a governança e o planejamento. A constatação de que mais de 40% dos municípios obrigados por lei ainda não possuem seus Planos de Mobilidade Urbana é um desafio que precisamos enfrentar com urgência, pois a ausência de planejamento fragmenta as políticas locais e bloqueia o acesso a recursos federais essenciais.

Contudo, o propósito deste relatório não é apenas apontar lacunas, mas iluminar caminhos. A Escola de Contas e Capacitação Pedro Aleixo acredita firmemente que a superação desses gargalos passa pela união de esforços. Por isso,

destacamos aqui a importância vital da aproximação entre os municípios e as universidades — por meio de projetos de extensão e cooperação técnica —, bem como a adoção de modelos inovadores de financiamento, consórcios intermunicipais e a observação de casos de sucesso, a exemplo dos programas de "Tarifa Zero" implementados com responsabilidade fiscal em cidades como Ibirité e Mariana.

Esperamos que este material transcenda o caráter avaliativo e se torne uma verdadeira ferramenta de trabalho. Que ele inspire prefeitos, secretários, acadêmicos e a sociedade civil a construir, juntos, um ecossistema de mobilidade urbana que seja, de fato, inteligente, inclusivo, seguro e sustentável para todos os mineiros.

Desejo a todos uma excelente e proveitosa leitura.

Cordialmente,

Prof. Dr. Rodrigo Marzano

Diretor da Escola de Contas do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais

SUMÁRIO

Nota do Diretor	10
Apresentação	8
1. Nota Metodológica	9
2. A mobilidade urbana na visão do TCE-MG	11
3. Diagnóstico Atual	14
3.1 DIAGNÓSTICO DO PILAR A: SEGURANÇA RODOVIÁRIA (META ODS 11.2)	16
3.1.1 Evidências e Resultados	17
3.2 DIAGNÓSTICO DO PILAR B: ACESSIBILIDADE E INCLUSÃO (META ODS 11.2)	19
3.2.1 Evidências e Resultados	19
3.3 DIAGNÓSTICO DO PILAR C: SISTEMAS DE TRANSPORTE COLETIVO (META ODS 11.2)	21
3.3.1 Evidências e Resultados	22
3.4. DIAGNÓSTICO DO PILAR D: MODOS NÃO MOTORIZADOS E SUSTENTABILIDADE (META ODS 11.2)	25
3.4.1 Evidências e Resultados	25
3.5. NOVA DIMENSÃO INTEGRADORA: GOVERNANÇA E PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA (TRANSVERSAL AOS ODS)	28
3.5.1 Evidências e Resultados	29
4. Marcos Legais	31
5. Políticas públicas para o futuro	36
5.1 Plano Diretor e PlanMob-BH	37
5.2 Contexto mineiro de mobilidade urbana	39
5.2.3 O Estado de Minas Gerais	39
5.2.4 Os municípios mineiros	40
5.3 A Universidade	42
1) UFMG: Laboratório de Estudos Urbanos e Metropolitanos (LAB-URB) - Núcleo do Observatório das Metrôpoles-RMBH	42
2) UFOP: Grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra	43
3) UFOP: Pílulas da Mobilidade (extensão universitária)	44
4) UFSJ: Apoio à Comissão Municipal de Mobilidade Urbana (ação de extensão)	45
5) UFLA: Laboratório de Mobilidade Terrestre (projeto de extensão)	45
6) UFJF: Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades, Patrimônio Cultural e Ambiental nos Municípios inseridos na Bacia do Rio Paraíba do Sul (programa de extensão)	46
7) UNIFEI: Sustentabilidade Urbana em Itajubá: Avaliação de Indicadores Ambientais, de Mobilidade e de Consumo para Apoio à Agenda 2030 (ação de extensão)	47
5.4. Atuação do Governo Federal nas políticas de mobilidade	47
6. Desafios e Recomendações	50
7. Anexos	53

Apresentação

Elaborado em parceria pelo Centro de Excelência Jean Monnet da Universidade Federal de Minas Gerais e pelo Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais, este relatório analisa a situação da mobilidade urbana no estado de Minas Gerais, com dados referentes ao ano de 2024.

Contextualizando a importância do tema e a relevância do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11, a mobilidade urbana é parte da garantia dos direitos sociais dos cidadãos, como saúde, moradia e qualidade de vida. O acesso a sistemas de transporte público eficientes, calçamentos acessíveis e infraestrutura viária segura asseguram dignidade, o direito à cidade e a melhoria da qualidade de vida urbana.

O TCE-MG, em sua função de controle e fomento de políticas públicas eficazes, tem atuado no monitoramento e na fiscalização da mobilidade urbana e do transporte público em Minas Gerais. Para isso, utilizando ferramentas como o Índice de Efetividade da Gestão Municipal, que ajuda a avaliar a provisão de serviços públicos, contribui para a transparência e a melhoria da gestão municipal.

A parceria com o Centro de Excelência Jean Monnet da Universidade Federal de Minas Gerais resulta na segunda atividade do Observatório de Políticas Públicas Sustentáveis, que, neste momento, se dedica ao monitoramento e à avaliação da temática da mobilidade urbana sustentável no estado. A metodologia utilizada no relatório, desenvolvida pelo CEJM/UFMG, inclui a análise de dados e indicadores do IEGM. A partir destas premissas, o CEJM/UFMG e TCE-MG concebem o presente documento com o fim de buscar melhorias nas práticas de gestão municipal de forma consciente e sistemática, proporcionando um aperfeiçoamento no atendimento das metas institucionais dos ODS para a população presente e futura.

1. Nota Metodológica

A análise do presente relatório baseia-se em pesquisa quantitativa apoiada em dados do IEGM de 2024. O método investigativo empregado é a análise de dados secundários extraídos deste instrumento, correlacionando-os às metas do ODS 11.2, que trata da garantia de acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis.

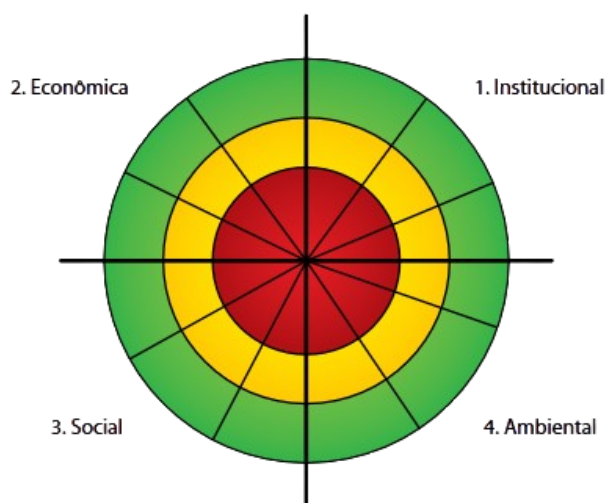
Para permitir uma avaliação objetiva e facilitar a visualização do desempenho estadual, as respostas qualitativas do questionário do IEGM (14 variáveis selecionadas) foram parametrizadas em uma escala de 0 a 100 pontos (onde 100 representa o cenário ideal, 50 ações parciais, e 0 a ausência de políticas). Essas variáveis foram estruturadas em cinco pilares fundamentais da mobilidade urbana:

- a) Segurança Rodoviária;
- b) Acessibilidade e Inclusão;
- c) Sistemas de Transporte Coletivo;
- d) Modos Não Motorizados e Sustentabilidade;
- e) Governança e Planejamento.

A representação visual dos resultados foi desenvolvida visando a integridade geométrica. Os pilares compostos por três ou mais variáveis foram dispostos em formato de gráficos de radar (Mandalas de Desempenho). Já para as dimensões com até duas variáveis, optou-se pela utilização de gráficos de barras radiais concêntricos, evitando assim as distorções visuais inerentes aos polígonos de poucos vértices. O desempenho consolidado de todos os pilares é demonstrado na 'Mandala Macro Estadual', cujos vértices correspondem à média aritmética pontuada em cada um dos cinco eixos avaliados."

→ [Mandala de Desempenho Institucional](#)

Criada pela Confederação Nacional de Municípios (CNM) em parceria com o



Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), a Mandala objetiva auxiliar os gestores municipais no diagnóstico, no monitoramento e na avaliação das cidades no que concerne aos ODS's¹. Funcionando como um gráfico de radar, para apresentar o desenvolvimento dos municípios em quatro dimensões: institucional, econômica, social e ambiental.

Também pode ser utilizada pela sociedade civil para cobrar ações dos gestores.

Para o ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, as dimensões associadas envolvem todos os eixos, que reúnem indicadores que medem a qualidade do transporte público, a segurança viária e a mitigação dos impactos ambientais urbanos. Sendo assim, o relatório procura analisar as condições de mobilidade urbana, o acesso equitativo aos sistemas de deslocamento e o consequente cumprimento das metas do ODS 11².

Sendo assim, o relatório procura analisar as condições de mobilidade urbana, condições de acesso, e o consequente cumprimento das metas do ODS 11.

Por fim, a partir da referida inquietação e dos dados a serem utilizados, entende-se que o relatório adotou para investigação o método indutivo, uma vez que se está aqui analisando mais de um fenômeno, ainda que inerente ao ODS 11. Isto se dá, pois se consideraram prismas sobre a mobilidade urbana no Estado de Minas Gerais, como mencionado acima.

¹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Mandala de Desenvolvimento Municipal**. Disponível em:

<[https://cnm.org.br/storage/biblioteca/Mandala%20de%20Desenvolvimento%20Municipal%20\(2018\).pdf](https://cnm.org.br/storage/biblioteca/Mandala%20de%20Desenvolvimento%20Municipal%20(2018).pdf)>. Acesso em 31 de março de 2023.

² Perguntas para reflexão: O Município oferece transporte público acessível, seguro e eficiente para toda a população? Há investimentos na melhoria da segurança rodoviária e redução de acidentes? O sistema de mobilidade atende de forma equitativa a periferia e os centros urbanos? • Existem calçadas adequadas e ciclovias que incentivem a mobilidade ativa?

2. A mobilidade urbana na visão do TCE-MG

A mobilidade urbana tem se consolidado como um dos principais eixos das políticas públicas contemporâneas, dada sua relevância para o funcionamento das cidades e para a efetivação de direitos sociais. Nesse contexto, o TCE-MG adota uma abordagem que reconhece a mobilidade como elemento estruturante do desenvolvimento urbano, diretamente relacionada à qualidade de vida da população e à garantia do acesso equitativo aos espaços e serviços urbanos.

Sob a perspectiva do controle externo, a mobilidade urbana é compreendida pelo Tribunal como um sistema complexo e integrado, que envolve não apenas os serviços de transporte coletivo, mas também a organização do território, a infraestrutura urbana, a gestão do trânsito e as condições de acessibilidade. Essa visão amplia o entendimento tradicional do transporte, inserindo-o em uma lógica mais abrangente de política urbana e de planejamento sustentável.

O TCEMG também se orienta pelas diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), especialmente no que se refere à promoção da acessibilidade universal, da equidade no acesso ao transporte público e da eficiência na prestação dos serviços. Nesse sentido, destaca-se a importância de políticas que priorizem o transporte coletivo e os modos não motorizados, como forma de promover uma distribuição mais justa do espaço urbano e reduzir os impactos ambientais associados ao uso intensivo do transporte individual motorizado.

Além disso, o Tribunal entende que a mobilidade urbana deve ser tratada como um direito social, indispensável para o exercício da cidadania. A garantia desse direito pressupõe não apenas a existência de serviços de transporte, mas também sua adequação em termos de qualidade, acessibilidade, regularidade e custo. Dessa forma, a mobilidade transcende a dimensão operacional e passa a ser considerada um instrumento de inclusão social e de redução das desigualdades urbanas.

Outro aspecto relevante na abordagem do TCEMG diz respeito à necessidade de integração entre políticas públicas. A mobilidade urbana é concebida como parte de

um conjunto mais amplo de ações governamentais que envolvem o planejamento urbano, o uso e ocupação do solo, a política habitacional e o desenvolvimento econômico. Essa perspectiva integrada reforça a importância de decisões públicas coordenadas, capazes de promover um sistema de mobilidade mais eficiente e sustentável.

No âmbito da gestão pública, o Tribunal enfatiza a importância da boa governança, da transparência e do controle social na condução das políticas de mobilidade. A existência de mecanismos que garantam o acesso à informação, a participação da sociedade e o monitoramento contínuo dos resultados é considerada fundamental para o aprimoramento das ações governamentais e para o fortalecimento da legitimidade das decisões públicas.

Adicionalmente, o TCEMG destaca a relevância da análise de aspectos econômicos e financeiros na mobilidade urbana, especialmente no que se refere aos modelos de financiamento dos sistemas de transporte. A adoção de mecanismos que assegurem a sustentabilidade econômica dos serviços, sem comprometer o acesso universal, constitui um dos principais desafios para os gestores públicos e um importante campo de atuação do controle externo.

Assim, a atuação do Tribunal no tema da mobilidade urbana insere-se em uma perspectiva de avaliação de políticas públicas, voltada não apenas à verificação da legalidade dos atos administrativos, mas também à análise da eficiência, eficácia e efetividade das ações governamentais. Esse enfoque permite contribuir para o aperfeiçoamento da gestão pública e para a construção de soluções mais adequadas às demandas da sociedade.

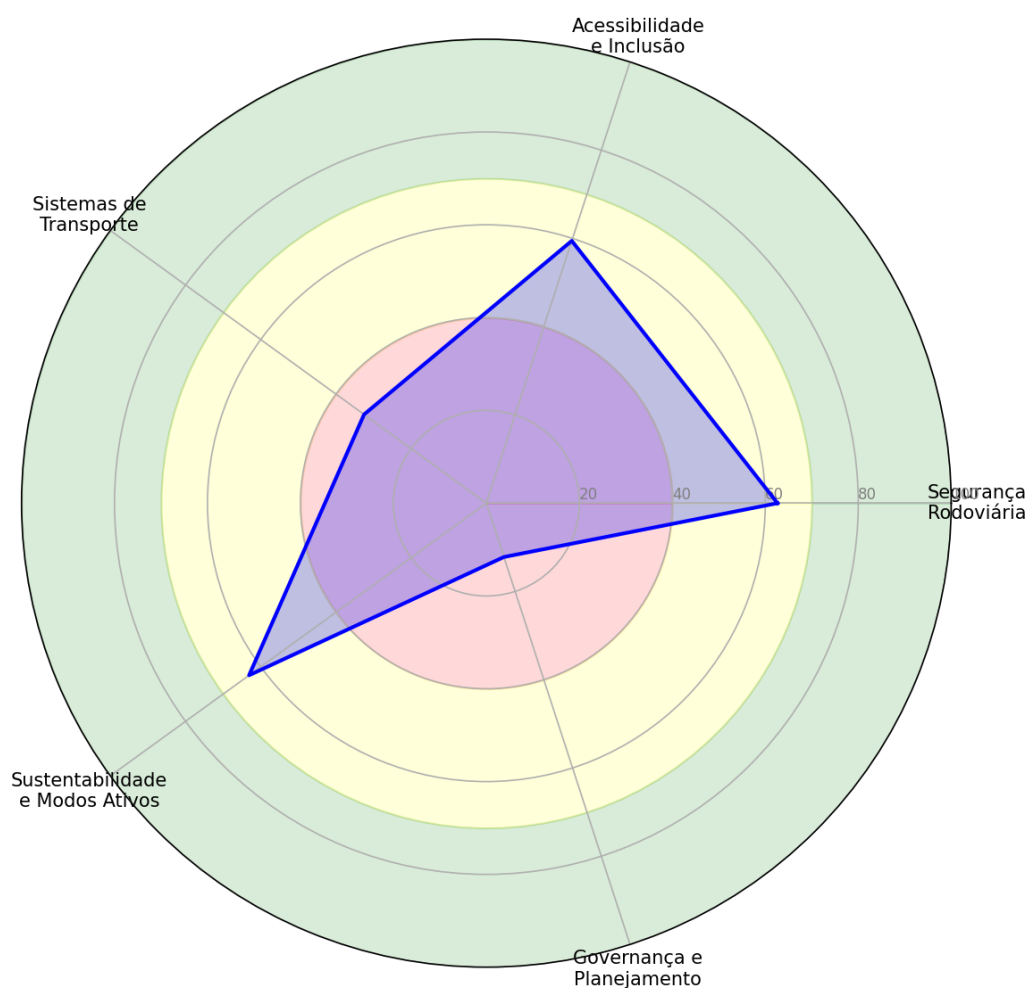
Em síntese, a visão do TCEMG sobre a mobilidade urbana está fundamentada na compreensão de que se trata de um campo estratégico para o desenvolvimento sustentável das cidades, exigindo planejamento integrado, gestão eficiente e compromisso com a promoção do interesse público. Essa abordagem orienta a

atuação institucional do Tribunal e fornece subsídios relevantes para a análise e aprimoramento das políticas de mobilidade urbana.

3. Diagnóstico Atual

Este diagnóstico apresenta o panorama da mobilidade urbana nos municípios mineiros por meio do cruzamento entre as metas estabelecidas no ODS 11.2 e os resultados consolidados do IEGM 2024. A análise abarca 14 variáveis extraídas do IEGM, estruturadas em cinco pilares fundamentais, refletindo as exigências do ODS de proporcionar sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos.

Figura 1 - Mandala de Desempenho Estadual em Mobilidade Urbana - MG (2024)³



³ Elaborado pelos organizadores.

A figura de radar acima, denominada Mandala Macro, consolida o desempenho dos municípios do Estado de Minas Gerais na gestão da mobilidade urbana. Ele foi construído para fornecer uma visualização rápida e intuitiva da situação estadual, agrupando os dados do IEGM em cinco grandes eixos temáticos (pilares).

Como a Mandala foi construída e calculada?

Para permitir uma análise objetiva, as respostas qualitativas do questionário do IEGM foram parametrizadas em uma escala quantitativa de 0 a 100 pontos. O cálculo seguiu uma lógica de pesos pré-estabelecida:

- 100 pontos: Respostas positivas ideais (Ex: "Sim, integralmente", "Sim, possui");
- 50 pontos: Respostas intermediárias (Ex: "Sim, parcialmente", "Em parte das vias");
- 0 pontos: Respostas negativas ou ausência de ação (Ex: "Não", "Não possui", "Não se aplica").

Após calcular a nota de cada pergunta individual, extraiu-se a média aritmética simples de todas as questões pertencentes a um mesmo pilar. O resultado dessa média ditou a distância do ponto (vértice) em relação ao centro do gráfico. Ao ligar os vértices dos cinco pilares, formou-se o polígono azul que representa o desempenho estadual consolidado.

Entendendo as Zonas de Cores (Categorização)

Para facilitar o diagnóstico visual da situação dos pilares, o gráfico foi dividido em três faixas de desempenho, representadas por cores de fundo (semelhante a um semáforo):

-  Faixa Vermelha (0 a 39 pontos): Indica estado crítico ou de alerta. Onde há ausência significativa de políticas públicas ou desempenho muito abaixo do esperado.
-  Faixa Amarela (40 a 69 pontos): Indica um estado intermediário ou de atenção. Representa o cumprimento parcial de metas, com ações em andamento, mas que ainda carecem de universalização.
-  Faixa Verde (70 a 100 pontos): Indica o cenário ideal de maturidade institucional e efetividade plena da gestão na área avaliada.

Por meio da categorização, nota-se que o Estado de Minas Gerais apresenta um desenvolvimento desigual na gestão da mobilidade urbana.

Por um lado, o pilar de Sustentabilidade e Modos Ativos (63,1 pontos) desponta como a área de maior destaque, caminhando muito bem na implementação de ações como ciclovias e iniciativas de baixo carbono. Juntamente com Segurança Rodoviária (62,6) e Acessibilidade e Inclusão (59,5), formam o bloco que conseguiu se estabelecer na zona amarela de atenção intermediária.

Em contrapartida, constata-se uma discrepância alarmante no que tange aos aspectos mais estruturais da gestão. Os Sistemas de Transporte Coletivo (35,8 pontos) figuram na zona crítica de alerta, evidenciando graves lacunas nas metas de desempenho do serviço. O quadro mais preocupante, contudo, reside na Governança e Planejamento (12,2 pontos). Este pilar obteve a pontuação mais baixa do estudo, puxando o vértice do polígono para perto do centro da mandala, o que traduz uma carência estrutural profunda na elaboração de Planos de Mobilidade Urbana por grande parte dos municípios.

Logo, o diagnóstico da Mandala Macro expõe uma realidade desafiadora: nenhum dos cinco eixos avaliados conseguiu alcançar o patamar verde de excelência institucional (acima de 70 pontos). Isso demonstra que as políticas de mobilidade vigentes, embora tenham iniciativas sustentáveis louváveis, carecem de robustez nas bases do planejamento e da governança para poderem, futuramente, atingir a maturidade plena no Estado.

3.1 DIAGNÓSTICO DO PILAR A: SEGURANÇA RODOVIÁRIA (META ODS 11.2)

A meta ODS 11.2 preconiza explicitamente a melhoria da segurança rodoviária. No escopo municipal, essa dimensão é aferida pela adequação da infraestrutura viária, englobando a manutenção das vias e a presença de sinalização, elementos vitais para a prevenção de sinistros de trânsito e proteção à vida.

Alinhamento Analítico

Dimensão ODS 11.2	Pergunta/Código IEGM 2024
Melhorar a segurança rodoviária	[M06Q01100] Há sinalização viária nas vias municipais de circulação?
	[M06Q01200] Há manutenção adequada das vias públicas no Município?

3.1.1 Evidências e Resultados

Sinalização Viária (M06Q01100):

Em parte das vias municipais: 73% (561 municípios)
Sim, integralmente: 21,5% (165 municípios)
Não estão sinalizadas: 5,59% (43 municípios)

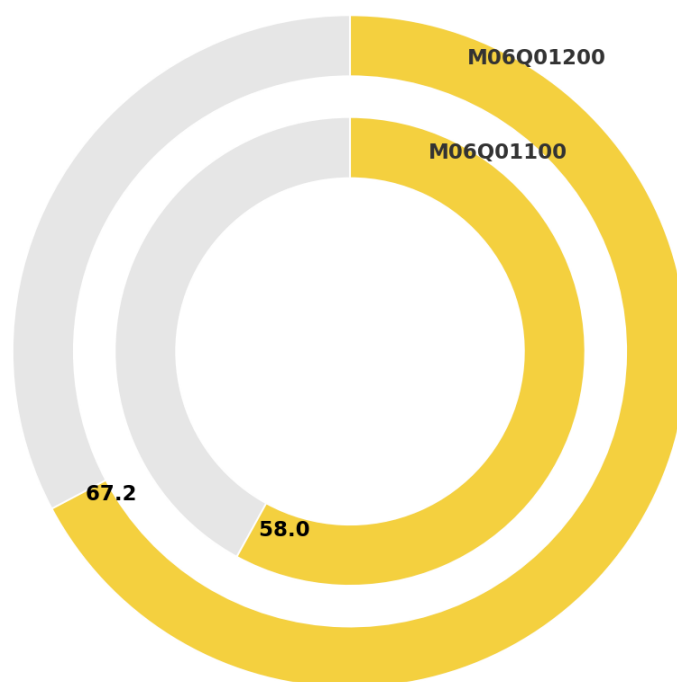
Manutenção das Vias Públicas (M06Q01200):

Sim, parcialmente: 55,1% (424 municípios)
Sim, integralmente: 39,7% (305 municípios)
Não estão adequadas: 5,2% (40 municípios)

Alerta Analítico: A predominância de municípios com sinalização e manutenção apenas "parciais" (respectivamente 63,3% e 55,1%) sinaliza um risco contínuo à segurança rodoviária local, não atendendo integralmente ao preconizado pela Meta 11.2 no que tange a vias seguras para pedestres e veículos.

Gráfico 1 - Barras radiais de segurança rodoviária em Mobilidade Urbana - MG (2024)⁴

⁴ Elaborado pelos organizadores.



A análise descritiva estruturada pelo gráfico de barras radiais (Gráfico 1) consolida o panorama de atenção intermediária que caracteriza a segurança rodoviária nos municípios mineiros. Como este pilar é composto por apenas duas variáveis extraídas do IEGM 2024, a visualização por arcos concêntricos substitui de forma metodologicamente adequada o polígono da mandala macro, permitindo uma leitura individualizada de cada meta da infraestrutura viária.

O arco interno, referente à Sinalização Viária (M06Q01100), atinge a marca de 58.0 pontos. Esse desempenho reflete que, embora a ausência total de sinalização seja minoritária (5,59%), a grande maioria das administrações locais (73%) realiza intervenções apenas parciais na malha urbana. Por sua vez, o arco externo representa a Manutenção das Vias Públicas (M06Q01200) com uma pontuação discretamente superior, de 67.2 pontos, impulsionada pelo dado de que 39,7% dos municípios declaram manter as vias integralmente adequadas, frente a 55,1% que o fazem de maneira parcial.

Em termos conclusivos, ambos os indicadores encontram-se estagnados na faixa amarela de desempenho. O resultado exposto no Gráfico 1 evidencia que, Minas Gerais carece de universalização e continuidade nas ações municipais ainda que

apresente uma base inicial de pavimentação e sinalização instaladas. A predominância de respostas "parciais" em mais da metade do estado configura um cenário de risco contínuo à integridade de pedestres e condutores, indicando que a gestão local de tráfego ainda precisa avançar estruturalmente para se alinhar em sua plenitude aos padrões de segurança e proteção à vida exigidos pela Meta ODS 11.2.

3.2 DIAGNÓSTICO DO PILAR B: ACESSIBILIDADE E INCLUSÃO (META ODS 11.2)

Com atenção especial para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (ODS 11.2), este pilar mapeia os esforços municipais em eliminar barreiras arquitetônicas e promover rotas acessíveis.

Alinhamento Analítico

Dimensão ODS 11.2	Pergunta/Código IEGM 2024
Atenção especial... a pessoas com deficiência e idosos	[M06Q02400] Condições de acessibilidade verificadas pela Prefeitura
	[M06Q02410] Recursos de acessibilidade oferecidos pela Prefeitura

3.2.1 Evidências e Resultados

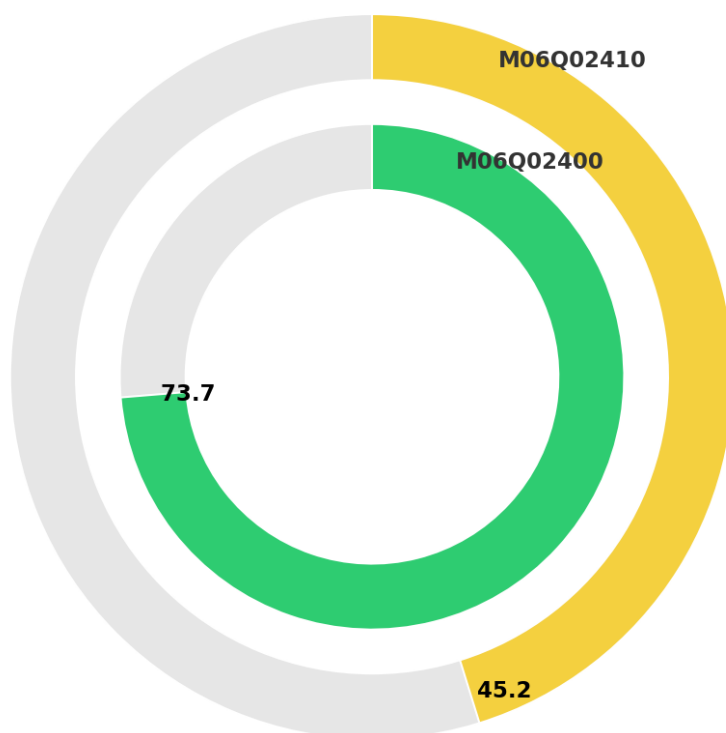
Condições Verificadas (M06Q02400): A verificação municipal prioriza os passeios (596 menções) e o rebaixamento de calçadas para cadeirantes (410 menções). O mobiliário urbano tem 148 menções, revelando fiscalização mais básica.

Recursos Oferecidos (M06Q02410): O foco das prefeituras recai largamente em rampas de acesso (531) e calçadas com dimensões mínimas (327). A sinalização tátil possui a menor presença (218 registros).

Alerta Analítico: Embora 75,5% dos municípios apliquem critérios de acessibilidade nas novas obras, a esmagadora maioria (86,5%) atua sem um **Plano de Rotas Acessíveis** formal. Isso indica que as intervenções, embora tecnicamente corretas, são pontuais e desconectadas de uma malha acessível estruturada para pessoas com deficiência.

Gráfico 2 - Barras radiais de acessibilidade e inclusão em Mobilidade Urbana -

MG (2024)⁵



A interpretação descritiva do gráfico de barras radiais acima evidencia uma profunda desconexão estrutural na forma como os municípios mineiros tratam a mobilidade urbana voltada para os grupos vulneráveis e pessoas com deficiência. Por conter apenas duas variáveis estruturadas pelo IEGM 2024, a representação por arcos concêntricos expõe com precisão que o aparente avanço em fiscalizações normativas não se traduz na oferta real de recursos de acessibilidade nas ruas.

O arco interno demonstra que o indicador de Condições Verificadas na Fiscalização (M06Q02400) alcança um patamar avançado de 73.7 pontos,

⁵ Elaborado pelos organizadores.

posicionando-se na faixa verde de maturidade institucional. Esse resultado decorre da alta incidência de ações fiscalizatórias concentradas em elementos tradicionais e obrigatórios por lei, como passeios públicos e rebaixamento de calçadas para cadeirantes. No entanto, ao analisar o arco externo referente aos Recursos Efetivamente Oferecidos (M06Q02410), observa-se um recuo drástico para 45.2 pontos, empurrando a variável para a faixa amarela de atenção. Essa queda acentuada é explicada pela baixa capilaridade de infraestruturas mais complexas e inclusivas, a exemplo da sinalização tátil, que registra uma presença timidamente menor nas intervenções urbanas municipais.

Neste sentido, o diagnóstico final sintetizado no Gráfico 2 revela um cenário onde a atuação das prefeituras é meramente reativa e pontual. Embora exista o cumprimento de critérios técnicos em novas obras isoladas, existe uma discrepância na capilaridade de ações sobre acessibilidade e inclusão.

3.3 DIAGNÓSTICO DO PILAR C: SISTEMAS DE TRANSPORTE COLETIVO (META ODS 11.2)

O ODS 11.2 impõe a garantia de acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis. A prestação do serviço de transporte público, sua qualidade e avaliação pela população compõem este pilar crítico.

Alinhamento Analítico

Dimensão ODS 11.2	Pergunta/Código IEGM 2024
Acesso a sistemas de transporte... a preços acessíveis	[M06Q02100] No Município existe transporte público coletivo?
Acesso a sistemas de transporte... de qualidade	[M06Q02110] Foram estabelecidas metas de qualidade e desempenho para o transporte público coletivo municipal?

	[M06Q02111] As metas de qualidade e desempenho estão sendo atingidas?
	[M06Q02112] Foi aplicada penalidade pela meta não cumprida?
Acesso a sistemas de transporte... com foco no usuário	[M06Q02120] Foi realizada pesquisa de satisfação dos usuários em 2024?

3.3.1 Evidências e Resultados

Existência de Transporte Coletivo (M06Q02100):

Não possui: 72,2% (555 municípios)

Sim, possui: 27,8% (214 municípios)

Estabelecimento de Metas de Qualidade (M06Q02110): Dentre o universo de 214 municípios que dispõem do serviço de transporte coletivo:

- Não estabeleceram metas: 50,9% (109 municípios)
 - Sim, estabeleceram metas: 49,1% (105 municípios)
-

Cumprimento de Metas de Qualidade (M06Q02111) e Aplicação de Penalidade (M06Q02112): Nos 214 municípios com o serviço, 63,8% (67 que responderam a esta dimensão) afirmam atingir todas as metas. Dos que reportaram não cumprir metas, a grande maioria (81,6% - 31 municípios) não aplicou as penalidades contratuais correspondentes.

Pesquisa de Satisfação dos Usuários (M06Q02120):

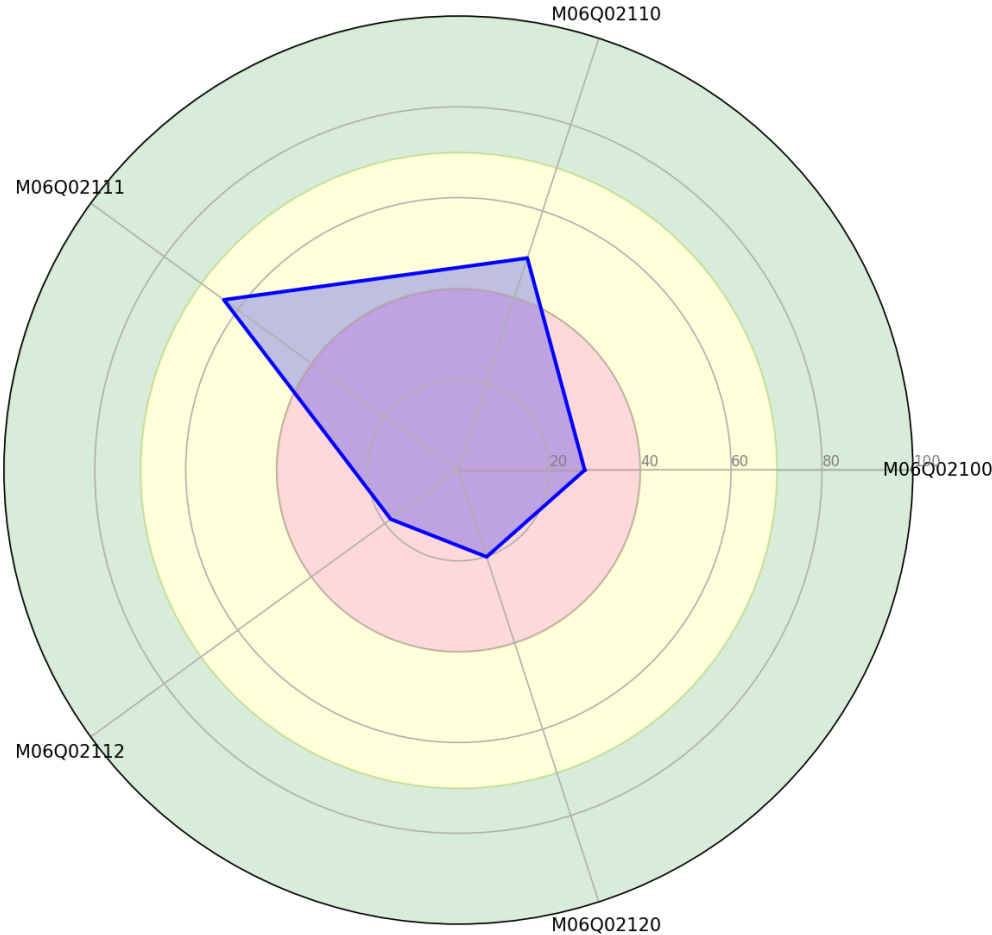
Não realizada: 79,9% (171 municípios)

Realizada: 20,1% (43 municípios)

Alerta Analítico: A ausência de transporte público em 72,2% dos municípios mineiros exclui parcelas significativas da população deste direito básico (ODS 11.2). O

cenário se agrava substancialmente na vertente de regulação contratual: mais da metade dos municípios com transporte ativo (50,9%) sequer fixaram metas de qualidade e desempenho para monitorar o serviço. Essa fragilidade de planejamento correlaciona-se diretamente com a inércia fiscalizatória subsequente, onde 81,6% dos gestores não penalizam quebras de metas e quase 80% omitem-se de medir a satisfação real do usuário, distanciando as redes municipais dos padrões de eficiência e sustentabilidade preconizados pela Agenda 2030.

Figura 2 - Mandala de Desempenho Estadual em Sistemas de Transporte
Coletivo - MG (2024)⁶



Metodologicamente, o desenho da mandala é determinado pelo comportamento das cinco variáveis avaliadas pelo IEGM 2024:

⁶ Elaborado pelos organizadores.

1. **Existência de Transporte Público Coletivo (M06Q02100):** O vértice nesta variável puxa a média para baixo, refletindo o fato de que a esmagadora maioria dos municípios mineiros (72,2%) sequer dispõe formalmente do serviço municipalizado.
2. **Estabelecimento de Metas de Qualidade (M06Q02110):** Mesmo no restrito universo de 214 municípios que possuem o transporte público, o polígono se contrai em direção à zona crítica de alerta, já que mais da metade (50,9%) opera sem fixar qualquer indicador de qualidade ou desempenho em seus contratos.
3. **Cumprimento de Metas de Qualidade (M06Q02111):** Este indicador representa o vértice mais avançado do polígono, alcançando a faixa superior do gráfico. No entanto, o diagnóstico adverte que esse pico de desempenho é uma distorção analítica: ele reflete apenas a autodeclaração de 63,8% do pequeno grupo de municípios que possuem metas fixadas, não representando a realidade da maioria absoluta do estado.
4. **Aplicação de Penalidades Contratuais (M06Q02112):** O recuo drástico deste vértice em direção ao centro da mandala ilustra a inércia fiscalizatória dos órgãos públicos. Entre as administrações que detectaram o descumprimento de metas pelas empresas operadoras, 81,6% falharam em aplicar as penalidades contratuais cabíveis.
5. **Realização de Pesquisa de Satisfação dos Usuários (M06Q02120):** Este pilar fecha o polígono na zona de alerta máximo. A ausência de consultas públicas e pesquisas de satisfação em quase 80% dos municípios elegíveis confirma o distanciamento da gestão em relação às demandas reais da população.

3.4. DIAGNÓSTICO DO PILAR D: MODOS NÃO MOTORIZADOS E SUSTENTABILIDADE (META ODS 11.2)

A expansão dos transportes públicos abordada no ODS 11.2 está intrinsecamente ligada à promoção de modalidades sustentáveis e ativas, que reduzem o impacto ambiental e promovem saúde urbana (ODS 11.2.1).

Alinhamento Analítico

Dimensão ODS 11.2	Pergunta/Código IEGM 2024
Expansão dos transportes públicos (e sustentáveis)	[M06Q02500] Foram realizadas ações para estimular meios não motorizados?
	[M06Q02510] Quais ações realizadas para estimular esses meios?
	[M06Q02310] Possui cronograma de manutenção da infraestrutura de ciclovias?
	[M06Q02311] As manutenções de ciclovias foram feitas no prazo?

3.4.1 Evidências e Resultados

Estímulo aos Modos Não Motorizados (M06Q02500 e M06Q02510):

Não houve ações: 88,6% (681 municípios)

Houve ações (Sim): 11,4% (88 municípios)

Dentre as poucas ações realizadas (M06Q02510), 52,3% focaram exclusivamente na instalação/manutenção de ciclovias e ciclofaixas, com tímida adoção de sistemas de locação de bicicletas.

Manutenção de Ciclovias/Ciclofaixas (M06Q02310 e M06Q02311):

Possui cronograma de manutenção: 63,2% (36 municípios que possuem a infraestrutura)

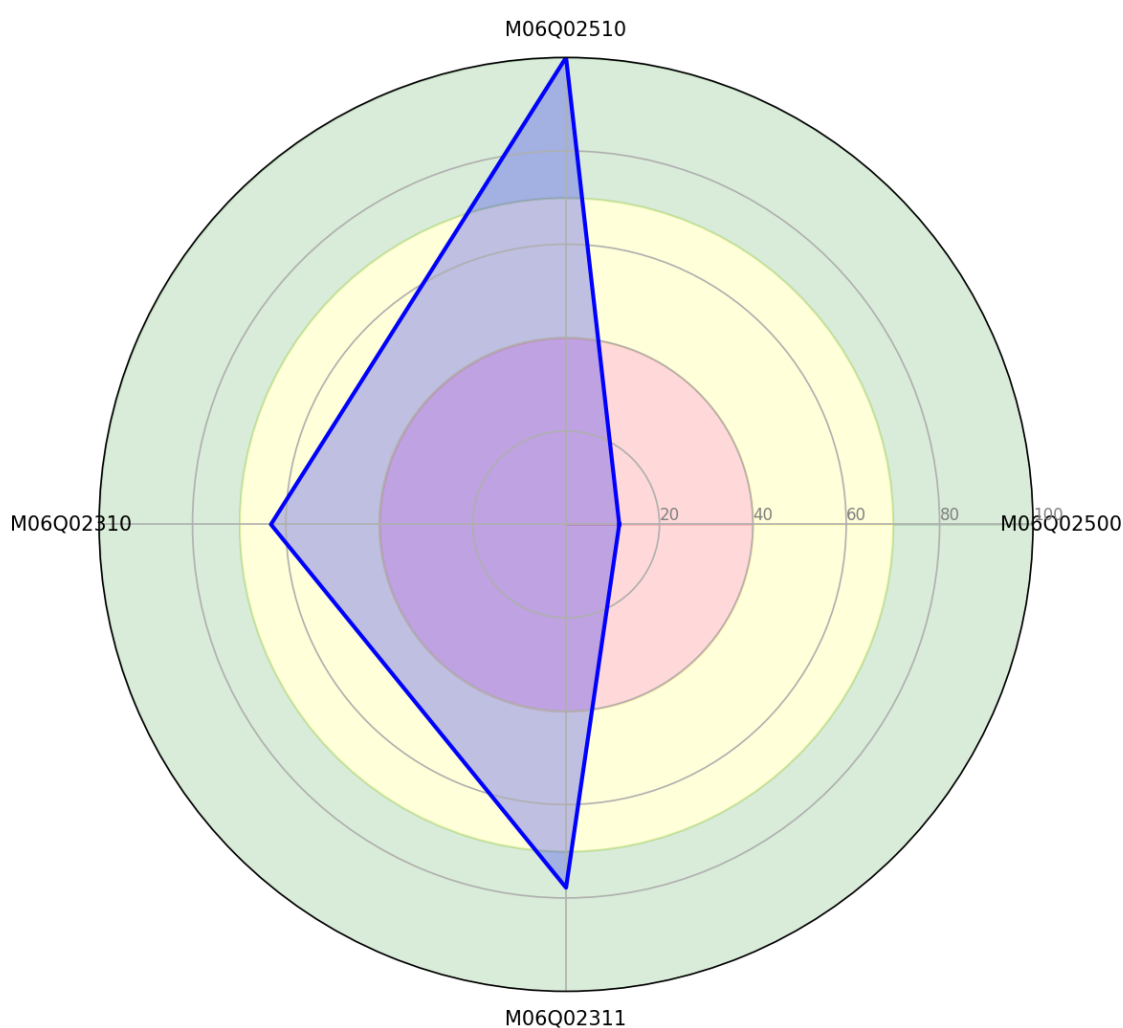
Não possui cronograma: 36,8% (21 municípios)

Dos municípios com cronograma, a manutenção no prazo foi observada integralmente (todos os trechos) por apenas 55,6% deles.

Alerta Analítico: Com quase 90% dos municípios não realizando ações para modais não motorizados, a mobilidade ativa em Minas Gerais ainda não é tratada como política de Estado, contrapondo os preceitos de sustentabilidade ambiental inerentes aos ODS.

Figura 3 - Mandala de Desempenho Estadual em Sustentabilidade e Modos

Ativos - MG (2024)⁷



⁷ Elaborado pelos organizadores.

A figura acima apresenta um comportamento geométrico altamente revelador logo que o polígono exibe uma assimetria severa: de um lado, expande-se de forma expressiva em direção à borda externa (zona verde de excelência) nas variáveis de execução técnica; de outro, sofre um estrangulamento radical que puxa o vértice diretamente ao centro (zona crítica) na variável de universalização. Esse desenho peculiar reflete uma realidade estatística muito clara sobre a dimensão das respostas dos municípios mineiros.

Metodologicamente, o comportamento das quatro variáveis avaliadas pelo IEGM 2024 elucida essa dinâmica:

1. **Ações de Estímulo aos Meios Não Motorizados (M06Q02500):** Este é o ponto focal do estrangulamento da mandala, onde o vértice recua para a zona crítica. O gráfico correspondente revela que a esmagadora maioria das administrações locais — 681 municípios (88,6% do total) — respondeu negativamente, confirmando que não realizou qualquer ação de estímulo à mobilidade ativa em 2024. Apenas um restrito grupo de 88 municípios (11,4%) respondeu positivamente. É essa minoria absoluta que baliza os excelentes resultados das variáveis seguintes.
2. **Especificação das Ações Realizadas (M06Q02510):** Representando o pico mais avançado na porção superior do polígono, este indicador atinge a zona de excelência porque, dentro do universo qualificado de 88 municípios que agiram, as respostas foram altamente consistentes. O gráfico de detalhamento mostra que 46 municípios (52,3%) focaram com precisão na instalação e manutenção de ciclovias ou ciclofaixas, enquanto outros eixos integrados (como ciclovias associadas a pontos de locação de bicicletas ou patinetes) somaram participações adicionais de destaque. Como a parametrização pontua a qualidade da ação executada, o vértice atinge o topo.
3. **Cronograma de Manutenção da Infraestrutura (M06Q02310):** Este indicador posiciona-se em um patamar intermediário confortável, mais próximo à faixa

verde do que à vermelha. Isso se justifica porque, das cidades que possuem a infraestrutura ativa, 36 municípios (63,2%) informaram possuir um cronograma formal de manutenção estabelecido, enquanto 21 (36,8%) admitiram não possuir o instrumento regulatório.

4. **Manutenção das Ciclovias Realizada no Prazo (M06Q02311):** O vértice inferior estende-se novamente de forma satisfatória em direção à excelência verde. Essa sustentação deve-se ao fato de que, dentre os municípios que planejam a manutenção, 20 deles (55,6%) declararam cumprir o prazo rigorosamente para todos os trechos. Uma parcela de 13 cidades (36,1%) realizou para a maioria e apenas 3 (8,33%) limitaram-se à menor parte dos trechos.

Desta forma, o resultado proposto pela Figura 3 demonstra que o pilar de Sustentabilidade e Modos Ativos em Minas Gerais vive uma realidade de "ilhas de excelência". O desempenho é tecnicamente sólido, pontual e muito satisfatório onde existe a infraestrutura, mas o volume geral de municípios integrados a essa realidade ainda é drasticamente reduzido. O polígono diagnostica visualmente que o Estado possui capacidade técnica de execução e manutenção, mas carece urgentemente de políticas de fomento que expandam e universalizem essas práticas para além dos 11,4% que hoje sustentam o topo do gráfico, cumprindo o que de fato preconiza o ODS 11.2.

3.5. NOVA DIMENSÃO INTEGRADORA: GOVERNANÇA E PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA (TRANSVERSAL AOS ODS)

O planejamento macro é o instrumento base que possibilita a articulação e implementação efetiva de todos os quatro pilares descritos (Segurança, Acessibilidade, Transporte Coletivo e Modos Sustentáveis). A eficácia da Meta ODS 11.2 demanda um marco regulatório local sólido.

Dimensão Transversal ODS 11	Pergunta/Código IEGM 2024
Planejamento participativo e integrado para assentamentos humanos sustentáveis	[M06Q00900] O Município elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana?

3.5.1 Evidências e Resultados

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (M06Q00900):

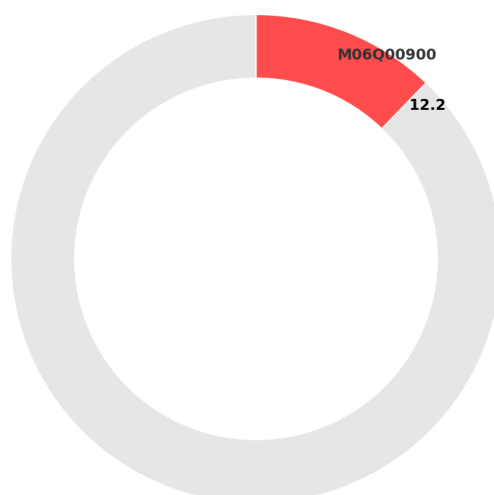
Não se aplica (Não obrigado por lei): 47,1% (362 municípios)

Não elaborou (apesar de obrigado): 40,7% (313 municípios)

Sim, elaborou: 12,2% (94 municípios)

Alerta Analítico: Apenas 12,2% dos municípios mineiros possuem o Plano de Mobilidade Urbana concluído. O fato de 40,7% dos municípios estarem em situação de inércia ou inadimplência frente a esta obrigação explica a fragmentação dos resultados observados nos Pilares A a D. Sem o Plano de Mobilidade, as ações de transporte coletivo, rotas acessíveis e segurança viária permanecem isoladas, dificultando o alcance sistêmico do ODS 11.2.

Gráfico 3 - Barra radial de governança e planejamento em Mobilidade Urbana - MG (2024)⁸



⁸ Elaborado pelos organizadores.

A síntese visual do gráfico acima, expressa por uma barra radial única de apenas 12.2 pontos, materializa de forma contundente o principal gargalo estrutural da mobilidade urbana no Estado. Por se tratar de uma dimensão transversal mensurada por uma única variável metodológica do IEGM 2024, o preenchimento mínimo do arco circular evidencia que a ausência de planejamento macro não é um problema isolado, mas sim a causa raiz da fragilidade observada nos demais eixos.

Em termos práticos e finalísticos, o resultado expõe que o avanço pontual de infraestruturas locais ocorre à revelia de um direcionamento estratégico integrado. A escassez de planos municipais concluídos atesta que a gestão da mobilidade em Minas Gerais ainda opera sob uma lógica reativa, carecendo de um marco regulatório sólido e participativo que garanta a sustentabilidade e a perenidade das ações. Conclui-se, portanto, que a superação da zona crítica e o alcance sistêmico das metas preconizadas pelo ODS 11.2 dependem, obrigatoriamente, da superação dessa inércia institucional no planejamento macro, sem o qual as intervenções em transporte, acessibilidade e segurança viária continuarão fragmentadas e sem potencial de universalização.

4. Marcos Legais

No tocante às normativas relacionadas à mobilidade urbana, observa-se que o ordenamento jurídico brasileiro passou, especialmente nas últimas décadas, por um processo de consolidação normativa voltado à promoção do desenvolvimento urbano sustentável, da acessibilidade e da garantia do direito à cidade.

Esse arcabouço legal demonstra uma crescente preocupação do Estado brasileiro em estruturar políticas públicas capazes de assegurar deslocamentos urbanos seguros, inclusivos, eficientes e ambientalmente sustentáveis, em consonância com os princípios estabelecidos pela Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), especialmente no âmbito do ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis).

Em relação a uma perspectiva internacional, a Agenda 2030 estabeleceu metas relacionadas à promoção de sistemas de transporte acessíveis, seguros, sustentáveis e economicamente viáveis, com destaque para a meta 11.2, que prevê a ampliação do acesso ao transporte público, com atenção especial às populações em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, idosos e pessoas com deficiência.

Nesse contexto, verifica-se uma convergência entre os instrumentos internacionais de desenvolvimento sustentável e a formulação das políticas urbanas brasileiras, principalmente após a consolidação da PNMU.

No âmbito constitucional, a Constituição Federal brasileira de 1988 estabelece fundamentos essenciais para a política urbana e para a mobilidade nas cidades. O artigo 182 dispõe que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, deve ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Além disso, a Emenda Constitucional nº 90/2015 promoveu alteração no artigo 6º da CF/1988, inserindo o transporte entre os direitos sociais fundamentais. Dessa

forma, a mobilidade foi reconhecida como elemento indispensável à efetivação da cidadania e do acesso aos serviços urbanos.

Como desdobramento das diretrizes constitucionais, foi instituída a Lei Federal nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, considerada um dos principais marcos legais da política urbana brasileira. A norma regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, consolidando instrumentos de planejamento urbano voltados à promoção da função social da cidade, da gestão democrática e do desenvolvimento urbano sustentável.

Outro importante instrumento normativo relacionado à mobilidade urbana é o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997), responsável por disciplinar a circulação urbana, a segurança viária e as competências dos entes federativos na organização do trânsito e do transporte. A legislação contribuiu para a estruturação das políticas de segurança no trânsito e fiscalização da circulação urbana.

Em complemento, a Lei Federal nº 10.098/2000, conhecida como Lei de Acessibilidade, estabeleceu normas gerais para promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, determinando a eliminação de barreiras urbanísticas, arquitetônicas e nos sistemas de transporte coletivo. Posteriormente, a Lei Federal nº 13.146/2015, que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência, reforçou os princípios da acessibilidade universal e do desenho inclusivo, consolidando a mobilidade urbana como instrumento de inclusão social e garantia de direitos fundamentais.

No ano de 2012, foi promulgada a Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, considerada o principal marco regulatório da mobilidade urbana no Brasil. A legislação estabeleceu princípios, diretrizes e objetivos voltados à integração entre os diferentes modos de transporte, à priorização do transporte coletivo e dos meios não motorizados, à redução das desigualdades e à promoção do desenvolvimento sustentável das cidades. A PNMU consolidou a

mobilidade urbana como política pública estratégica para a promoção da inclusão social, da sustentabilidade ambiental e da eficiência dos deslocamentos urbanos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana também determinou a obrigatoriedade da elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para municípios com mais de vinte mil habitantes, fortalecendo o planejamento integrado da mobilidade e sua articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e uso do solo. Tal diretriz demonstra alinhamento direto com os princípios estabelecidos pelo ODS 11, especialmente no que se refere à ampliação do acesso aos sistemas de transporte sustentáveis e à promoção de cidades mais inclusivas e resilientes.

No âmbito estadual, Minas Gerais apresenta instrumentos institucionais relevantes para a gestão integrada da mobilidade urbana e metropolitana, especialmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). A organização metropolitana mineira, fortalecida pela Lei Complementar nº 89/2006, consolidou mecanismos de planejamento e governança regional voltados à integração das políticas públicas entre os municípios metropolitanos, incluindo transporte e mobilidade urbana.

No âmbito municipal, Belo Horizonte possui trajetória consolidada na formulação de políticas de mobilidade urbana. A Lei Municipal nº 5.953/1991 instituiu a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), responsável pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização da mobilidade urbana no município. A criação da empresa representou importante avanço institucional na organização do sistema de transporte urbano e na coordenação das políticas de circulação e trânsito da capital mineira.

Posteriormente, a Lei Municipal nº 10.134/2011 instituiu a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, estabelecendo princípios relacionados à acessibilidade, sustentabilidade, integração modal e priorização do transporte coletivo. A legislação municipal reforçou o compromisso da capital mineira com a

promoção de deslocamentos mais eficientes, inclusivos e ambientalmente adequados.

Em 2013, foi instituído o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), por meio do Decreto Municipal nº 15.317/2013. O plano consolidou diretrizes estratégicas voltadas à integração entre transporte coletivo, mobilidade ativa e planejamento urbano, estabelecendo metas, indicadores e mecanismos de monitoramento das políticas públicas de mobilidade. Entre seus objetivos, destacam-se a ampliação do acesso ao transporte coletivo de qualidade, a promoção dos modos não motorizados e a construção de uma matriz de mobilidade mais sustentável.

O PlanMob-BH passou, posteriormente, a incorporar mecanismos permanentes de acompanhamento e avaliação por meio do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH), estruturando indicadores de desempenho e metas relacionadas à melhoria das condições de deslocamento urbano até o horizonte de 2030. Essa sistemática de monitoramento demonstra alinhamento entre o planejamento municipal e as diretrizes internacionais de desenvolvimento sustentável.

Além disso, o Plano Diretor de Belo Horizonte, instituído pela Lei Municipal nº 11.181/2019, fortaleceu a integração entre mobilidade urbana, uso e ocupação do solo e desenvolvimento sustentável, incorporando princípios relacionados à Nova Agenda Urbana e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. O instrumento urbanístico consolidou diretrizes voltadas ao adensamento urbano orientado ao transporte coletivo, à valorização da mobilidade ativa e à promoção de centralidades urbanas integradas.

Dessa forma, observa-se que o conjunto normativo federal, estadual e municipal relacionado à mobilidade urbana demonstra progressiva convergência com os princípios estabelecidos pelo ODS 11 e pela Agenda 2030 da ONU. A consolidação de políticas voltadas à acessibilidade, integração modal, sustentabilidade ambiental,

inclusão social e governança metropolitana evidencia o fortalecimento da mobilidade urbana como instrumento fundamental para a promoção do direito à cidade e para a construção de cidades mais sustentáveis, resilientes e inclusivas.

5. Políticas públicas para o futuro

O planejamento do desenvolvimento urbano exige uma profunda articulação entre as diretrizes locais de mobilidade urbana e as metas globais de sustentabilidade. No epicentro dessa discussão encontra-se o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS 11) da Agenda 2030, que preconiza tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis⁹. Dentro desse escopo, a mobilidade atua como um elemento estruturante que interliga o espaço urbano, a qualidade de vida e a preservação ambiental.

Para que esse arranjo se materialize, a Lei Federal nº 12.587/2012 estipula em seu artigo 3º que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana deve congrega de maneira organizada e coordenada os modos de transporte, os serviços e as infraestruturas de deslocamento no território municipal¹⁰.

No parágrafo 3º desse mesmo dispositivo, a legislação federal enumera detalhadamente as infraestruturas que dão suporte a esse sistema: vias e logradouros públicos (incluindo expressamente metroferrovias, hidrovias e ciclovias), estacionamentos, terminais e estações de conexão, pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas, sinalização viária e de trânsito, além de equipamentos e instalações operacionais e os próprios instrumentos normativos de planejamento.

A articulação integrada desses componentes é o que dita a capacidade do poder público de responder aos preceitos de sustentabilidade urbana e inclusão social.

Este capítulo analisa como as iniciativas voltadas para a mobilidade urbana no Estado de Minas Gerais operam essa transição para o futuro, partindo do exame

⁹ UNITED NATIONS. **Sustainable Development Goal 11**: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable. Nova York: UN. Disponível em: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>. Acesso em: 25 maio 2026.

¹⁰ BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 25 maio 2026.

detalhado dos instrumentos normativos da capital, Belo Horizonte, avançando pelo mapeamento de frentes em diferentes esferas mineiras (estadual, municipal e universitária) e, por fim, observando o panorama de discussões conduzidas pelo Governo Federal.

5.1 Plano Diretor e PlanMob-BH

O planejamento da mobilidade urbana sustentável no município de Belo Horizonte está estruturado no PlanMob-BH, instituído pelo Decreto nº 15.317, de 2 de setembro de 2013¹¹.

Este instrumento foi concebido consoante a Lei Municipal nº 10.134/2011 (Política Municipal de Mobilidade Urbana) e com a Lei Federal nº 12.587/2012 (PNMU)¹², guardando direta compatibilidade com o Plano Diretor do município.

O PlanMob-BH estabelece expressamente compromissos alinhados com os conceitos modernos de sustentabilidade ao definir que sua finalidade é atender às necessidades atuais e futuras de deslocamento de pessoas e cargas no território¹³.

Ao analisar o documento, é perceptível o seu alinhamento com as diretrizes do ODS 11, que propõe o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a melhoria da segurança rodoviária, com especial atenção às

¹¹ BELO HORIZONTE. **Decreto nº 15.317, de 17 de setembro de 2013**. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Belo Horizonte: Leis Municipais, 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/2013/1532/15317/decreto-n-15317-2013-institui-o-plano-diretor-de-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-planmob-bh-e-estabelece-as-diretrizes-para-o-acompanhamento-e-o-monitoramento-de-sua-implementacao-avaliacao-e-revisao-periodica>. Acesso em: 25 maio 2026.

¹² BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 25 maio 2026.

¹³ BELO HORIZONTE. **Decreto nº 15.317, de 17 de setembro de 2013**. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Belo Horizonte: Leis Municipais, 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/2013/1532/15317/decreto-n-15317-2013-institui-o-plano-diretor-de-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-planmob-bh-e-estabelece-as-diretrizes-para-o-acompanhamento-e-o-monitoramento-de-sua-implementacao-avaliacao-e-revisao-periodica>. Acesso em: 25 maio 2026.

necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade; o texto evidencia as diretrizes e objetivos estratégicos essenciais¹⁴.

O plano determina como primeira diretriz a priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como a preferência do transporte público coletivo sobre o transporte individual privado¹⁵. Esse direcionamento visa reverter a lógica histórica centrada no automóvel, reduzindo os custos ambientais e os impactos negativos à qualidade de vida.

Entre as diretrizes expressas, consta a mitigação dos custos ambientais e sociais dos deslocamentos, além da obrigatoriedade do monitoramento e controle das emissões de gases de efeito local e de gases de efeito estufa originados pelos modos de transporte motorizados¹⁶.

O arcabouço normativo estabelece a busca por tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, promovendo a acessibilidade universal¹⁷. Ele prevê ainda o foco no planejamento da infraestrutura destinada especificamente aos deslocamentos a pé e por bicicletas, promovendo o estímulo à chamada mobilidade ativa.

Para garantir a efetividade destas ações, o decreto prevê o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito, além de prever revisões periódicas do plano e a consolidação de relatórios de acompanhamento de indicadores socioeconômicos e ambientais¹⁸.

¹⁴ UNITED NATIONS. **Sustainable Development Goal 11**: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable. Nova York: UM. Disponível em: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>. Acesso em: 25 maio 2026.

¹⁵ BELO HORIZONTE. Decreto nº 15.317, de 17 de setembro de 2013. **Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH**. Belo Horizonte: Leis Municipais, 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/2013/1532/15317/decreto-n-15317-2013-institui-o-plano-diretor-de-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-planmob-bh-e-estabelece-as-diretrizes-para-o-acompanhamento-e-o-monitoramento-de-sua-implementacao-avaliacao-e-revisao-periodica>. Acesso em: 25 maio 2026.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Idem.

¹⁸ Idem.

Apesar dessas diretrizes integradas de "Mobilidade Urbana Sustentável", conceituada legalmente como a realização de deslocamentos sem o comprometimento do meio ambiente, das áreas urbanas e do próprio transporte, o "Relatório Final de Auditoria Operacional MOBILIDADE URBANA: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte", elaborado pelo Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais, aponta desafios práticos na execução.

5.2 Contexto mineiro de mobilidade urbana

Para compreender a capilaridade das políticas públicas de mobilidade no Estado de Minas Gerais, a análise segmenta-se em três frentes de atuação: a esfera estadual, as iniciativas municipais e a contribuição do ambiente universitário.

5.2.3 O Estado de Minas Gerais

O planejamento da mobilidade no plano macro do Estado exige uma coordenação voltada à integração regional, uma vez que as pressões urbanas não se limitam às fronteiras administrativas de um único município.

Os movimentos diários de trabalhadores e estudantes demandam respostas coordenadas de infraestrutura e serviços integrados. Nesse contexto, a atuação estadual lida de forma direta com o desafio de articular os sistemas intermunicipais de transporte de caráter urbano.

Na Região Metropolitana de Belo Horizonte, por exemplo, a falta de uma integração tarifária plena e eficaz entre os sistemas de ônibus municipais da capital e os ônibus metropolitanos administrados pelo Estado é apontada como um fator de desestímulo ao transporte público, gerando prejuízos econômicos e perda de tempo para os trabalhadores da periferia metropolitana.

Por isso, Minas Gerais vem discutindo iniciativas para integração da capital e os municípios, em 2025 foi realizado o 1º Encontro Estratégico de Mobilidade, o objetivo do evento foi discutir políticas de integração

5.2.4 Os municípios mineiros

Na esfera local, diferentes municípios do estado de Minas Gerais vêm desenhando soluções próprias diante de suas realidades socioeconômicas e geográficas:

5.2.4.1 Ibirité:

Ibirité faz parte dos municípios mineiros com iniciativas de mobilidade urbana. Por meio de legislação municipal específica, o município estabeleceu diretrizes para a organização do serviço de transporte coletivo local, definindo-o como de caráter essencial¹⁹.

Uma das principais iniciativas aderidas pelo Município é a “Tarifa Zero”, a medida é instituída pelo Decreto nº 8.254/2024, autorizando o executivo a “conceder subvenção econômica e subsídio tarifário para o transporte coletivo urbano”^{20, 21}. A lei prevê que a isenção tarifária será tanto das linhas regulares quanto das linhas circulares.

Um dos mecanismos de controle no cumprimento da legislação é a aplicação de multa às concessionárias que fizerem cobrança de tarifas nas linhas que compõem o sistema de transporte coletivo²².

Com essa iniciativa, o Município fundamenta as suas diretrizes municipais explicitamente na acessibilidade universal, no desenvolvimento sustentável da cidade (nas dimensões socioeconômicas e ambientais), na equidade no acesso e no controle social da gestão.

¹⁹ IBIRITÉ. **Lei Complementar nº 190 de 2022**. Ibirité: Prefeitura Municipal, 2022. Disponível em: https://www.ibirite.mg.gov.br/arquivo/legislacao/lei-complementar_190_2022. Acesso em: 25 maio 2026.

²⁰ IBIRITÉ. **Decreto nº 8.401, de 2024**. Ibirité: Prefeitura Municipal, 2024. Disponível em: https://www.ibirite.mg.gov.br/arquivo/legislacao/decreto_8401_2024. Acesso em: 25 maio 2026.

²¹ IBIRITÉ. **Decreto nº 2.254, de 2024**. Ibirité: Prefeitura Municipal, 2024. Disponível em: https://www.ibirite.mg.gov.br/arquivo/legislacao/decreto_2254_2024. Acesso em: 25 maio 2026.

²² IBIRITÉ. **Lei Complementar nº 190 de 2022**. Ibirité: Prefeitura Municipal, 2022. Disponível em: https://www.ibirite.mg.gov.br/arquivo/legislacao/lei-complementar_190_2022. Acesso em: 25 maio 2026.

5.2.4.2 Mariana:

Outro exemplo a ser analisado, é o município de Mariana, que avançou na instituição de uma política pública de gratuidade integral por meio da criação do "Programa Tarifa Zero", regulamentado pela Lei nº 3.715/2023²³.

O programa visa assegurar o transporte coletivo gratuito para toda a população marianense, buscando a melhoria da mobilidade urbana e o fortalecimento da segurança no trânsito²⁴. Para sustentar a iniciativa financeira e operacionalmente, a prefeitura instituiu o Fundo Municipal de Transporte Coletivo (FMTC), alimentado por dotações orçamentárias específicas e gerido com a fiscalização direta do Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN)²⁵.

O sistema passou a custear integralmente linhas urbanas e rurais, promovendo a inclusão social no território²⁶.

São estes exemplos de políticas públicas de Mobilidade Urbana, assegurando acesso à cidade e seus meios de locomoção a toda a população.

²³ MARIANA. Lei Ordinária nº 3.715, de 13 de julho de 2023. **Institui no âmbito do município de Mariana o programa de prestação de serviço gratuito e/ou por subsídio de transporte coletivo de passageiros (Tarifa Zero)** [...]. Mariana: Leis Municipais, 2023. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/mg/m/mariana/lei-ordinaria/2023/372/3715/lei-ordinaria-n-3715-2023-institui-no-ambito-do-municipio-de-mariana-o-programa-de-prestacao-de-servico-gratuito-e-ou-por-subsidio-de-transporte-coletivo-de-passageiros-tarifa-zero-cria-o-fundo-municipal-de-transporte-coletivo-fmtc-e-da-outras-providencias?q=Lei+3.715%2C+de+13+de+julho+de+2023>. Acesso em: 25 maio 2026.

²⁴ MARIANA. Prefeitura Municipal. **Audiência pública vai debater transporte coletivo de Mariana**. Mariana: Portal de Notícias da Prefeitura de Mariana, 2023. Disponível em: <https://mariana.mg.gov.br/noticia/8064/audiencia-publica-vai-debater-transporte-coletivo-de-mariana>. Acesso em: 25 maio 2026.

²⁵ MARIANA. **Lei Ordinária nº 3.715, de 13 de julho de 2023**. Institui no âmbito do município de Mariana o programa de prestação de serviço gratuito e/ou por subsídio de transporte coletivo de passageiros (Tarifa Zero) [...]. Mariana: Leis Municipais, 2023. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/mg/m/mariana/lei-ordinaria/2023/372/3715/lei-ordinaria-n-3715-2023-institui-no-ambito-do-municipio-de-mariana-o-programa-de-prestacao-de-servico-gratuito-e-ou-por-subsidio-de-transporte-coletivo-de-passageiros-tarifa-zero-cria-o-fundo-municipal-de-transporte-coletivo-fmtc-e-da-outras-providencias?q=Lei+3.715%2C+de+13+de+julho+de+2023>. Acesso em: 25 maio 2026.

²⁶ MARIANA. Prefeitura Municipal. **Tarifa Zero é renovado por mais 4 anos**. Mariana: Portal de Notícias da Prefeitura de Mariana, 2023. Disponível em: <https://mariana.mg.gov.br/noticia/8453/tarifa-zero-e-renovado-por-mais-4-anos>. Acesso em: 25 maio 2026.

5.3 A Universidade

1) UFMG: Laboratório de Estudos Urbanos e Metropolitanos (LAB-URB) - Núcleo do Observatório das Metrôpoles-RMBH²⁷

O Laboratório de Estudos Urbanos e Metropolitanos (LAB-URB) é um grupo de pesquisa vinculado à Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (EA-UFMG). Criado em 2005, o grupo visa a produção de conhecimento aprofundado sobre a realidade urbana de Minas Gerais, particularmente a Região Metropolitana de Belo Horizonte, bem como reflexões sobre as transformações recentes e as possibilidades de planejamento urbano e metropolitano, de modo a contribuir para a formulação de políticas públicas.

O grupo de pesquisa encontra-se vinculado à rede de pesquisa denominada “Observatório das Metrôpoles”, que é um Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) sediado na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), responsável por estudar os desafios metropolitanos vivenciados pelas grandes aglomerações urbanas brasileiras, atuando na construção de um desenvolvimento urbano mais igualitário, justo, inclusivo e ambientalmente sustentável.

Atualmente, a rede nacional do “Observatório das Metrôpoles” possui 21 núcleos regionais, incluindo o “Núcleo Belo Horizonte” (Núcleo RMBH) que, desde 2023, está sediado no LAB-URB, na UFMG. O referido núcleo possui uma equipe multidisciplinar que reúne profissionais oriundos das áreas de Arquitetura e Urbanismo, Ciências Sociais, Direito, Economia e Geografia, além de estudantes de graduação e pós-graduação, reunindo docentes e pesquisadores da UFMG, da PUC-Minas, da UFOP e da Fundação João Pinheiro.

²⁷ UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. Escola de Arquitetura. **Laboratório de Estudos Urbanos e Metropolitanos (LAB-URB)**. @laburb.ufmg. Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/laburb.ufmg/>. Acesso em: 8 jun. 2026.

2) UFOP: Grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra²⁸

Este projeto extensionista visa assessorar a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH) no acompanhamento do processo de Regularização Fundiária Urbana (REURB) relacionado à Novelis, analisando de que forma os terrenos a serem repassados podem contribuir para a redução do déficit habitacional em Ouro Preto. A proposta também visa colaborar na elaboração de um projeto de habitação de interesse social que atenda, de forma qualitativa e quantitativa, às demandas habitacionais do município.

A Prefeitura Municipal de Ouro Preto, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, solicitou a colaboração técnica do Grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra para assessorá-la no processo de regularização fundiária em curso (REURB-E Novelis), objetivando o desenvolvimento de uma metodologia para a análise da viabilidade das glebas de repasse do programa. Ao final dos trabalhos, o grupo desenvolveu um projeto arquitetônico para o primeiro empreendimento previsto na gleba B2 — um conjunto multifamiliar destinado a 90 famílias — e a qualificação paisagística de todas as áreas livres de uso comum. Na etapa subsequente, buscou-se fornecer subsídios técnicos adicionais para garantir a análise e a implantação segura, eficiente e sustentável do conjunto habitacional, considerando as características geotécnicas do terreno, a drenagem, as vias de acesso e as soluções de contenção propostas.

A metodologia adotada incluiu a caracterização geológico-geotécnica do terreno, com visitas de campo detalhadas, coletas de amostras representativas, realização de ensaios laboratoriais e modelagens computacionais, visando fundamentar um laudo técnico que seja capaz de atestar a viabilidade das soluções projetuais propostas, incluindo cortes, retaludamentos e arrimos. Dessa forma, este projeto de extensão contribui de modo efetivo para o desenvolvimento de um

²⁸ UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO. Departamento de Engenharia Urbana. **Grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra.** @plusultraufop. Instagram. Disponível em: <<https://www.instagram.com/plusultraufop/>>. Acesso em: 8 jun. 2026.

empreendimento habitacional de interesse social capaz de atender, de forma segura e sustentada, às demandas da população e colaborar de maneira significativa na redução do déficit habitacional local.

Esta ação visa dar continuidade ao apoio dado à Prefeitura Municipal de Ouro Preto (PMOP) na realização de projetos de intervenção em espaços livres de uso público da cidade. Desde 2019, o grupo colabora com a PMOP em diversas iniciativas, como o desenvolvimento de projetos de requalificação de espaços livres de uso público consolidados; a elaboração de manuais de manejo de jardins públicos; a consultoria em projetos de espaços públicos dedicados ao lazer ativo; o desenvolvimento de projetos de melhoria da mobilidade urbana; e projetos de parcelamento do solo para fins de interesse social, entre outros.

Programa vinculado: Espaços Públicos em Ouro Preto: Apoio às Iniciativas Municipais e Requalificação dos Espaços de Lazer e de Mobilidade

3) UFOP: Pílulas da Mobilidade (extensão universitária)²⁹

O objetivo central deste projeto abrange o incentivo às discussões acerca da Mobilidade Urbana e sua dinâmica com o espaço urbano, apoiadas no tripé composto por quatro ações, a saber, a produção de conteúdo digital por meio das “Pílulas da Mobilidade”, o desenvolvimento de Programetes/Podcasts, a organização de webinários, com a presença de convidados externos à instituição, e a realização de campeonatos de perguntas e respostas em escolas. Nesse sentido, o resultado esperado com esta proposta é a integração dialógica entre a universidade e a sociedade, construindo o conhecimento com base na troca de saberes, vivências, experiências e competências, em parceria com movimentos, organizações e setores sociais.

²⁹ UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO. Departamento de Engenharia Civil. **Pílulas da Mobilidade.** Instagram: @pilulasdamobilidade. Disponível em: <https://www.instagram.com/pilulasdamobilidade>. Acesso em: 8 jun. 2026.

4) UFSJ: Apoio à Comissão Municipal de Mobilidade Urbana (ação de extensão)³⁰

A fim de prestar auxílio na execução do novo Plano de Mobilidade Urbana do município de São João del Rei, instituído pela Lei municipal nº 7.985/2024, a UFSJ, por meio do Curso de Arquitetura e Urbanismo, foi convidada a auxiliar na parte técnica, com o objetivo de auxiliar na realização de pesquisas e análise de dados, entre outros fatores, que são de suma importância para dar suporte à Prefeitura Municipal de São João del Rei. Dessa forma, a atuação do projeto visa auxiliar na execução de projetos específicos para as seguintes subdivisões do plano: “ônibus e legislações”; “calçadas e acessibilidade”; “desenho urbano e estacionamentos”. Além disso, visa construir um Projeto Piloto para testar a viabilidade das propostas e corrigir as falhas que forem identificadas.

5) UFLA: Laboratório de Mobilidade Terrestre (projeto de extensão)³¹

Criado em 2014, o Laboratório de Mobilidade Terrestre (LMT) possui um conceito inovador em veículos inteligentes - automação, comunicação e eficiência energética - no contexto dos Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS). O LMT incentiva programas inovadores no alcance de resultados em escala com os veículos inteligentes, providenciando contribuições significativas para a sociedade, aumentando a segurança nas ruas e desenvolvendo uma mobilidade mais eficiente, principalmente para pessoas idosas ou com alguma deficiência física.

Neste contexto, o trabalho do LMT inclui o provimento de serviços de consultoria para companhias privadas e entidades públicas, assim como a colaboração com organizações de pesquisa para melhorar a tecnologia utilizada e

³⁰ UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO JOÃO DEL-REI. Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Artes Aplicadas. **Apoio à Comissão Municipal de Mobilidade Urbana:** ação de extensão. São João del-Rei: UFSJ, 2026. Disponível em: <https://sigaa.ufsj.edu.br/sigaa/link/public/extensao/visualizacaoAcaoExtensao/91793622>. Acesso em: 8 jun. 2026.

³¹ UNIVERSIDADE FEDERAL DE LAVRAS. Departamento de Automática. **Laboratório de Mobilidade Terrestre (LMT)**. Lavras: UFLA, 2026. Disponível em: <http://www.lmt.ufla.br/nlmt/>. Acesso em: 8 jun. 2026.

para garantir a inserção segura de veículos inteligentes nas várias modalidades do transporte público. Além disso, o LMT almeja se tornar o maior representante da estratégia brasileira para desenvolver políticas, estratégias e planos no contexto dos veículos inteligentes. Por fim, a atuação do LMT busca contemplar soluções para alcançar uma mobilidade integrada, inteligente e multimodal.

6) UFJF: Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades, Patrimônio Cultural e Ambiental nos Municípios inseridos na Bacia do Rio Paraíba do Sul (programa de extensão)³²

O Programa Urbanismo em Minas Gerais envolve a continuidade dos trabalhos de apoio técnico aos municípios na temática da gestão pública municipal, com ênfase nos campos do Urbanismo e do Planejamento Urbano e Regional. A proposta compreende reuniões e oficinas de capacitação ministradas nas escolas municipais e estaduais, com leituras comparadas dos instrumentos de gestão municipal vigentes em relação aos marcos legais nos âmbitos federal e estadual. O apoio aos municípios objetiva alcançar as diretrizes dos ODS preconizados pela ONU, por meio do apoio à requalificação dos patrimônios cultural e ambiental. Seu intuito é buscar o entendimento sobre os problemas vivenciados pelas realidades urbanas e rurais no presente, com os fundamentos do passado e a perspectiva do futuro.

A proposta envolve o apoio técnico aos municípios para fortalecer a capacidade da gestão pública municipal por meio de instrumentos urbanísticos, a saber, o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e o Plano de Saneamento, como marcos legais para a organização e o controle do urbanismo e do planejamento urbano e regional.

³² UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. **Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades, Patrimônio Cultural e Ambiental nos Municípios inseridos na Bacia do Rio Paraíba do Sul.** Instagram: @urbanismo.mg. Disponível em: <https://www.instagram.com/urbanismo.mg/>. Acesso em: 8 jun. 2026.

7) UNIFEI: Sustentabilidade Urbana em Itajubá: Avaliação de Indicadores Ambientais, de Mobilidade e de Consumo para Apoio à Agenda 2030 (ação de extensão)³³

O projeto visa avaliar os indicadores de sustentabilidade urbana do município de Itajubá, considerando dimensões como bens naturais comuns, consumo responsável, planejamento urbano, gestão hídrica e mobilidade. Por meio do levantamento de dados secundários, visitas técnicas, análise espacial e elaboração de materiais informativos, o projeto visa identificar lacunas e potencialidades que podem influenciar a sustentabilidade urbana. Assim, o projeto resultará em um relatório técnico detalhado e em materiais gráficos de divulgação para sensibilização pública, alinhando-se aos ODS e contribuindo com diagnósticos que auxiliem o planejamento municipal

5.4. Atuação do Governo Federal nas políticas de mobilidade

No plano nacional, o Governo Federal atua como o principal formulador das diretrizes gerais que orientam as políticas locais e como o viabilizador de repasses financeiros estratégicos para o setor. O pilar dessa atuação é a PNMU, Lei nº 12.587/2012, que estabelece o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana³⁴.

A legislação federal condiciona e impulsiona a atuação dos municípios ao impor balizas rígidas de planejamento urbano:

- **Obrigatoriedade do Plano de Mobilidade:** A legislação nacional estipula que os municípios acima de 20.000 habitantes, além de outros obrigados por lei (como capitais e regiões metropolitanas), devem aprovar um Plano de

³³ UNIVERSIDADE FEDERAL DE ITAJUBÁ. Laboratório de Geoprocessamento. **Sustentabilidade Urbana em Itajubá: Avaliação de Indicadores Ambientais, de Mobilidade e de Consumo para Apoio à Agenda 2030: ação de extensão.** Itajubá: UNIFEI, 2026. Disponível em: <https://sigaa.unifei.edu.br/sigaa/link/public/extensao/visualizacaoAcaoExtensao/3163>. Acesso em: 8 jun. 2026.

³⁴ BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 25 maio 2026.

Mobilidade Urbana próprio³⁵. O descumprimento dessa exigência legal resulta em sanções severas, impedindo o município de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que a situação seja regularizada³⁶.

- **Instrumentos de Apoio e Orçamento:** A PNMU determina que a União, os Estados e os Municípios devem fazer constar em seus planos plurianuais (PPA) e leis de diretrizes orçamentárias (LDO) as ações programáticas e os instrumentos de apoio financeiro voltados ao aprimoramento dos sistemas de transporte e à melhoria da qualidade do serviço³⁷.

Paralelamente às diretrizes consolidadas da PNMU, as discussões federais contemporâneas no Congresso Nacional concentram-se na reestruturação do financiamento do setor³⁸.

Ganhou relevância a tramitação e aprovação do Marco Legal do Transporte Coletivo na Câmara dos Deputados, uma iniciativa voltada a viabilizar repasses diretos e previsíveis de recursos da União para o custeio e investimento em sistemas de transporte nos municípios^{39, 40}.

O texto do Projeto de Lei nº 3278/21, em seu artigo 3º, define os princípios que o serviço de transporte público coletivo deve seguir, sendo eles: a universalização do

³⁵ BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 25 maio 2026.

³⁶ Idem.

³⁷ Idem.

³⁸ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Potencial e Desafios de uma Contribuição Social para Financiar o Transporte Público.** Brasília, DF: Ipea, 2026. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/7b6a816e-53d4-4c5a-95db-142f6db18248/content>. Acesso em: 25 maio 2026.

³⁹ BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 4392/2021. **Institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo.** Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2481715>. Acesso em: 25 maio 2026.

⁴⁰ CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Com participação de Curitiba, Marco Legal do Transporte Coletivo é aprovado e viabiliza repasses da União para o setor.** Curitiba: Portal de Notícias da Prefeitura de Curitiba, 2023. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/com-participacao-de-curitiba-marco-legal-do-transporte-coletivo-e-aprovado-e-viabiliza-repasses-da-uniao-para-o-setor/83073>. Acesso em: 25 maio 2026.

acesso, a qualidade do serviço prestado e a sustentabilidade em todos os seus níveis, tanto social quanto econômico⁴¹.

O objetivo desse marco legal é combater a crise crônica do setor, reduzir o peso das tarifas sobre o usuário final e assegurar subsídios que garantam a sustentabilidade financeira, a modernização das frotas e a transição para matrizes energéticas limpas nos serviços de transporte público de passageiros de caráter urbano em todo o território nacional^{42, 43, 44}.

⁴¹ BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 4392/2021. Institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2481715>. Acesso em: 25 maio 2026.

⁴² BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 4392/2021. Institui o Marco Legal do Transporte Público Coletivo**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2481715>. Acesso em: 25 maio 2026.

⁴³ CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Com participação de Curitiba, Marco Legal do Transporte Coletivo é aprovado e viabiliza repasses da União para o setor**. Curitiba: Portal de Notícias da Prefeitura de Curitiba, 2023. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/com-participacao-de-curitiba-marco-legal-do-transporte-coletivo-e-aprovado-e-viabiliza-repasses-da-uniao-para-o-setor/83073>. Acesso em: 25 maio 2026.

⁴⁴ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Potencial e Desafios de uma Contribuição Social para Financiar o Transporte Público**. Brasília, DF: Ipea, 2026. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/7b6a816e-53d4-4c5a-95db-142f6db18248/content>. Acesso em: 25 maio 2026.

6. Desafios e Recomendações

O diagnóstico da mobilidade urbana nos municípios mineiros no ano base de 2024 revela um cenário de contrastes significativos, caracterizado pela coexistência de ilhas de excelência técnica e profundos déficits estruturais. Por um lado, observam-se resultados positivos na dimensão de Sustentabilidade e Modos Ativos, que obteve o maior desempenho do estudo (63,1 pontos), impulsionada pela alta eficácia e rigor no cumprimento de cronogramas de manutenção de infraestruturas cicloviárias naqueles municípios que já as possuem. Iniciativas de Segurança Rodoviária e Acessibilidade também demonstram conformidade em intervenções pontuais, como a fiscalização de passeios públicos e o rebaixamento de calçadas. No entanto, esses bons resultados esbarram em graves lacunas sistêmicas, especialmente nos Sistemas de Transporte Coletivo, que figuram em zona de alerta crítico (35,8 pontos) devido à ausência do serviço em 72,2% das cidades e à frágil regulação contratual para o cumprimento de metas de qualidade.

O principal obstáculo transversal identificado, contudo, reside na Governança e Planejamento, dimensão que obteve a pontuação mais baixa e alarmante do relatório (12,2 pontos). Constatou-se que 40,7% dos municípios obrigados por lei encontram-se inadimplentes quanto à elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana. Esta inércia institucional atua como a causa raiz da fragmentação das políticas locais. Sem o instrumento de planejamento macro, as ações de infraestrutura permanecem isoladas, operando sob uma lógica puramente reativa que inviabiliza o alcance sistêmico das metas do ODS 11.2. Ademais, a ausência do plano bloqueia o acesso a repasses orçamentários federais destinados ao setor, conforme as rigorosas sanções previstas na PNMU.

Para superar a barreira da deficiência de capacidade técnica local na elaboração e execução dos Planos de Mobilidade Urbana, recomenda-se fortemente o estabelecimento de cooperações e parcerias estratégicas com as instituições de ensino superior. O mapeamento de políticas futuras demonstra uma frutífera sinergia

de oportunidades por meio da extensão universitária. Destacam-se ações como o programa "Urbanismo em Minas Gerais" da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), focado no apoio técnico direto aos municípios para o fortalecimento da capacidade de gestão pública e formulação de instrumentos urbanísticos integrados. Da mesma forma, a Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ) atua no auxílio técnico à Comissão Municipal de Mobilidade Urbana de sua cidade-sede, suportando a pesquisa, a análise de dados e a execução prática do plano local. A articulação institucional destas competências acadêmicas com as prefeituras é uma via altamente recomendada para a construção de marcos regulatórios sólidos, participativos e adequados às exigências da legislação nacional.

No que tange aos Sistemas de Transporte Coletivo, a superação da crise de oferta e de qualidade exige modelos de financiamento inovadores e o fomento de consórcios intermunicipais. O estabelecimento de cooperações regionais é passo fundamental para otimizar custos operacionais e promover a integração tarifária, atendendo aos fluxos diários de trabalhadores e estudantes nas zonas metropolitanas. Como casos práticos de sucesso e de excelência em gestão a serem replicados, destacam-se as iniciativas implementadas por Ibirité e Mariana. O município de Ibirité instituiu a "Tarifa Zero" em linhas regulares e circulares mediante subvenção econômica municipal. Já Mariana consolidou o Programa Tarifa Zero com sustentabilidade orçamentária por meio da criação de um Fundo Municipal de Transporte Coletivo (FMTC) exclusivo, assegurando o transporte gratuito de forma integral para as áreas urbanas e rurais, aliado a forte fiscalização.

Por fim, é imperativo que os gestores alinhem o planejamento local às novas frentes de atuação do Governo Federal. A reestruturação da mobilidade nos municípios mineiros deve observar as oportunidades do Marco Legal do Transporte Público Coletivo (Projeto de Lei nº 4392/2021), que prevê repasses diretos e subsídios da União para o custeio do setor. A convergência entre o rigor técnico acadêmico, o espelhamento em casos municipais de sucesso e a captação de recursos federais

forma a tríade recomendada para que Minas Gerais avance em direção a um ecossistema de mobilidade urbana plenamente inteligente, inclusivo e sustentável.

7. Anexos

Gráfico 1: Situação da Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana nos Municípios Mineiros (2024)

O Município elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana?

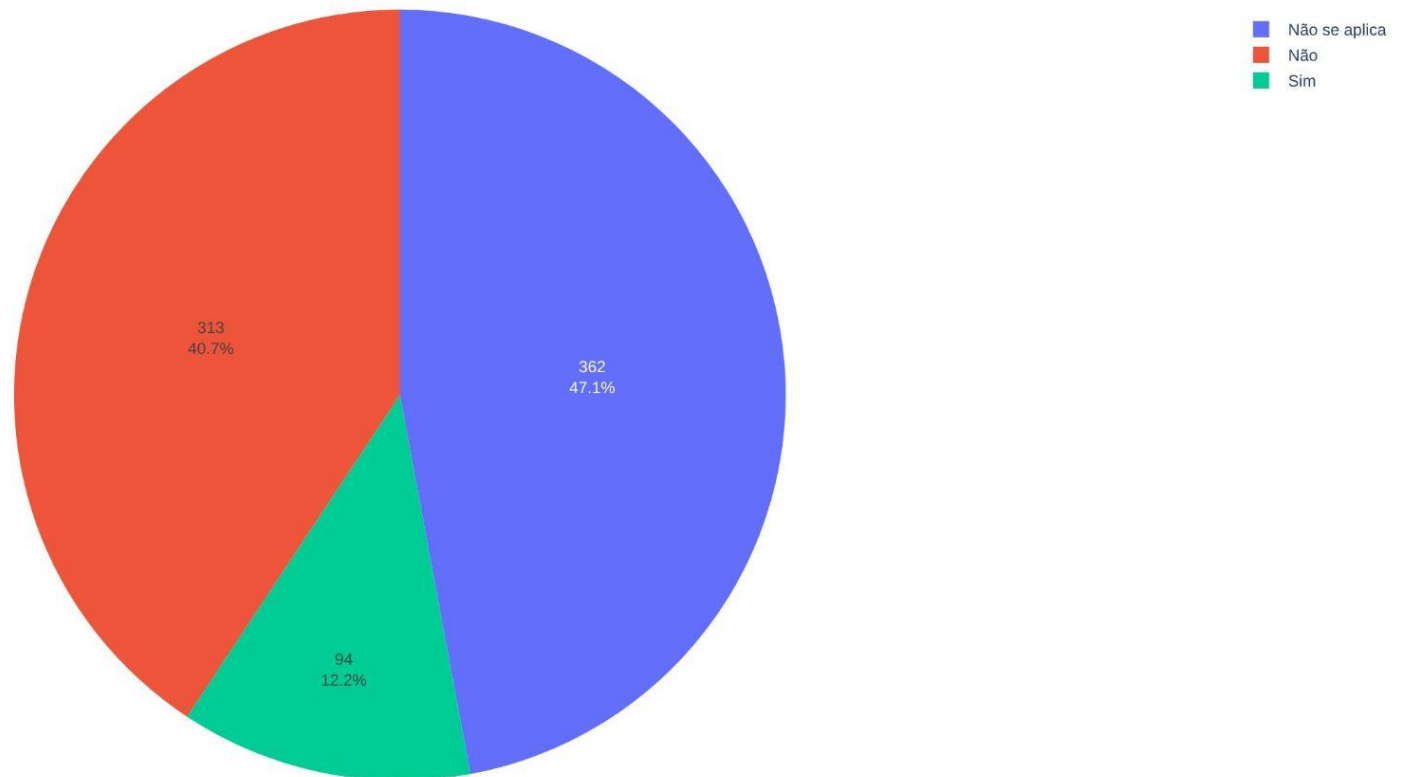


Gráfico 2: Nível de Adequação da Sinalização Viária nas Vias Públicas Municipais



As vias públicas pavimentadas estão devidamente sinalizadas (vertical e horizontalmente) de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação?

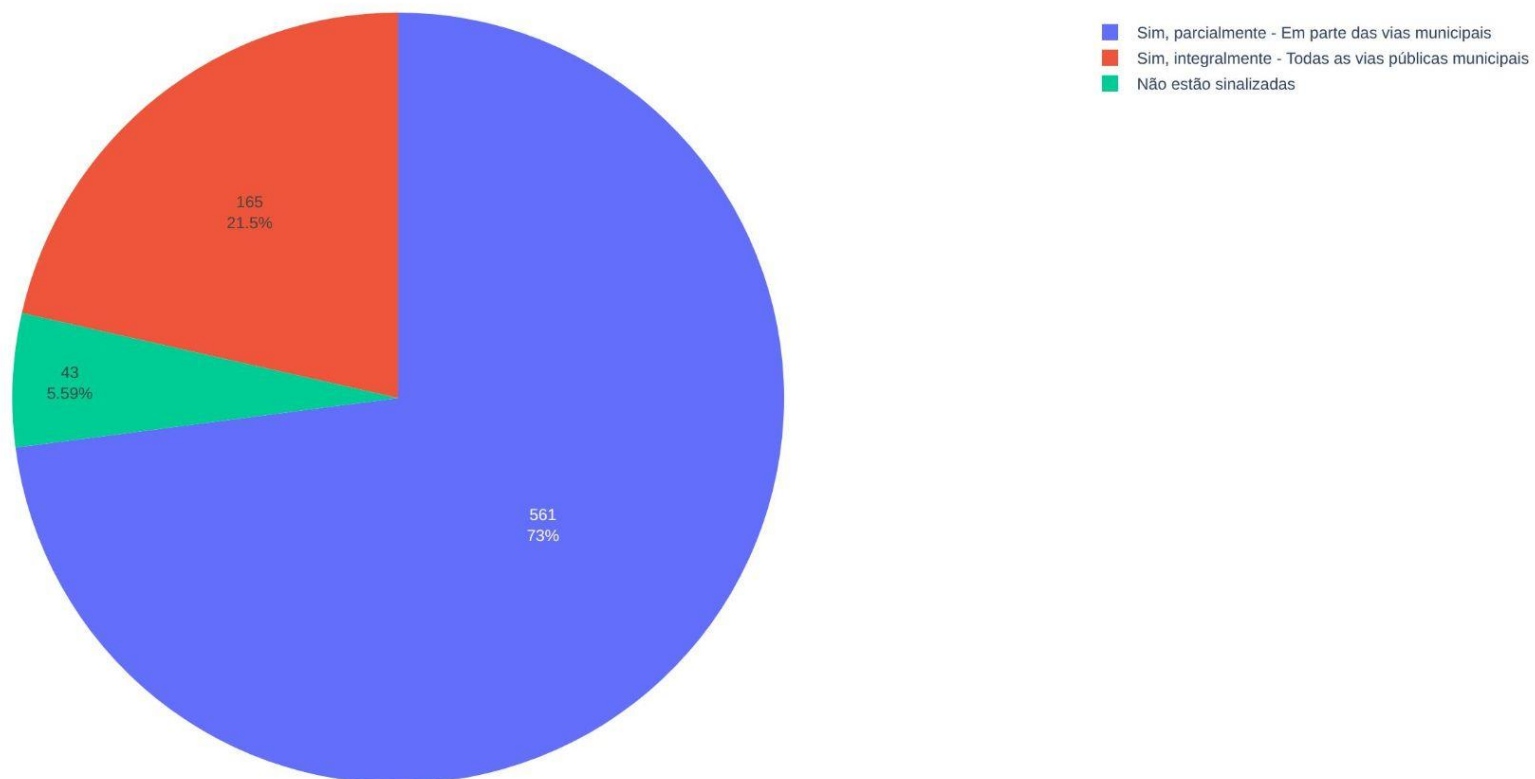


Gráfico 3: Frequência e Abrangência da Manutenção de Vias Públicas

Há manutenção adequada das vias públicas no Município?

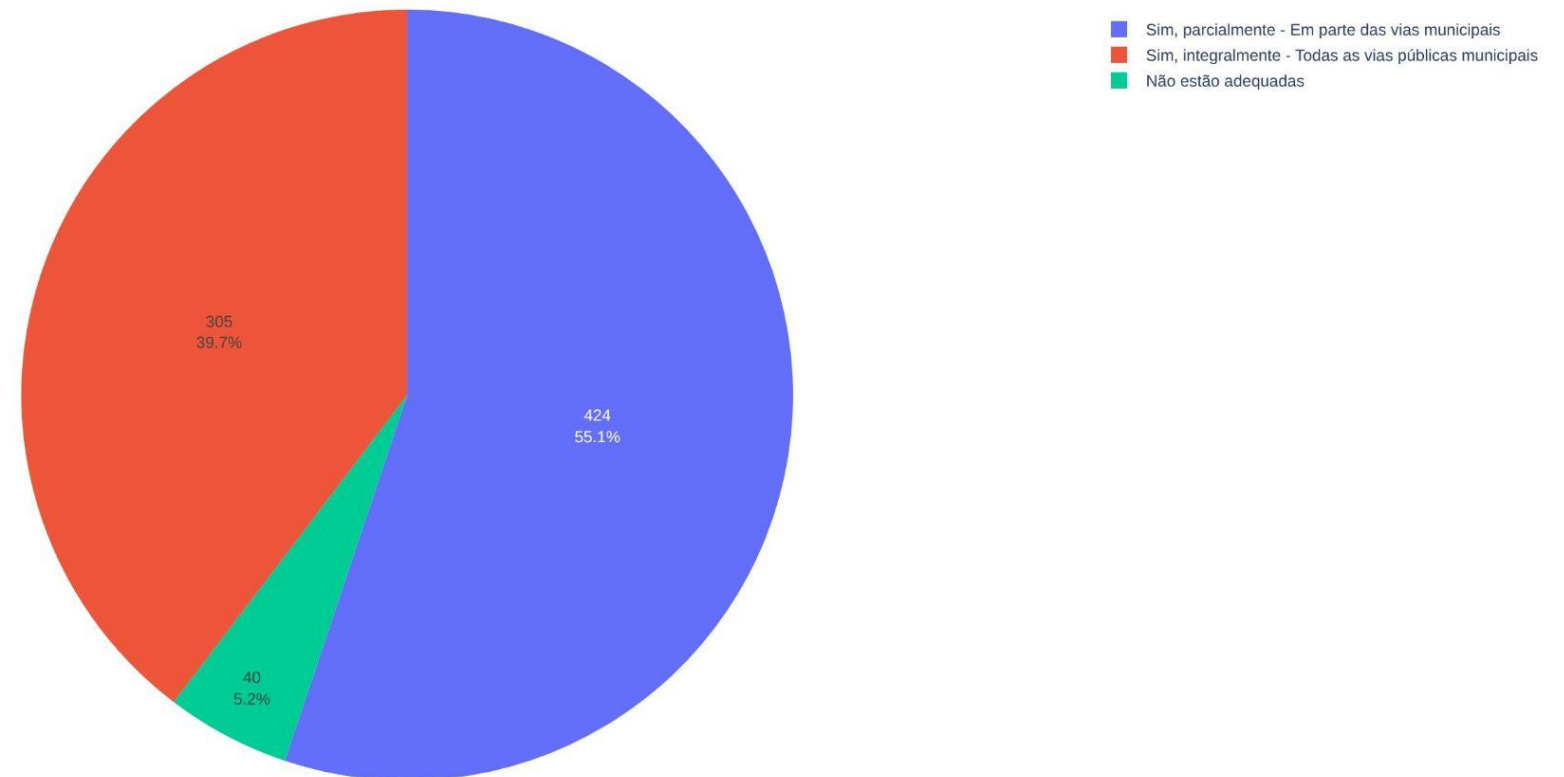
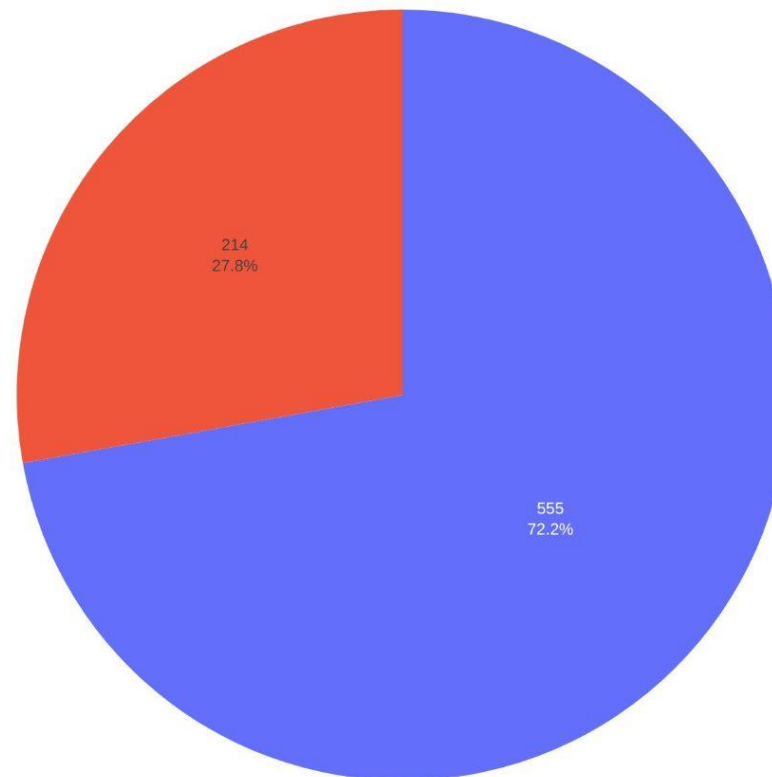


Gráfico 4: Disponibilidade de Transporte Público Coletivo nos Municípios

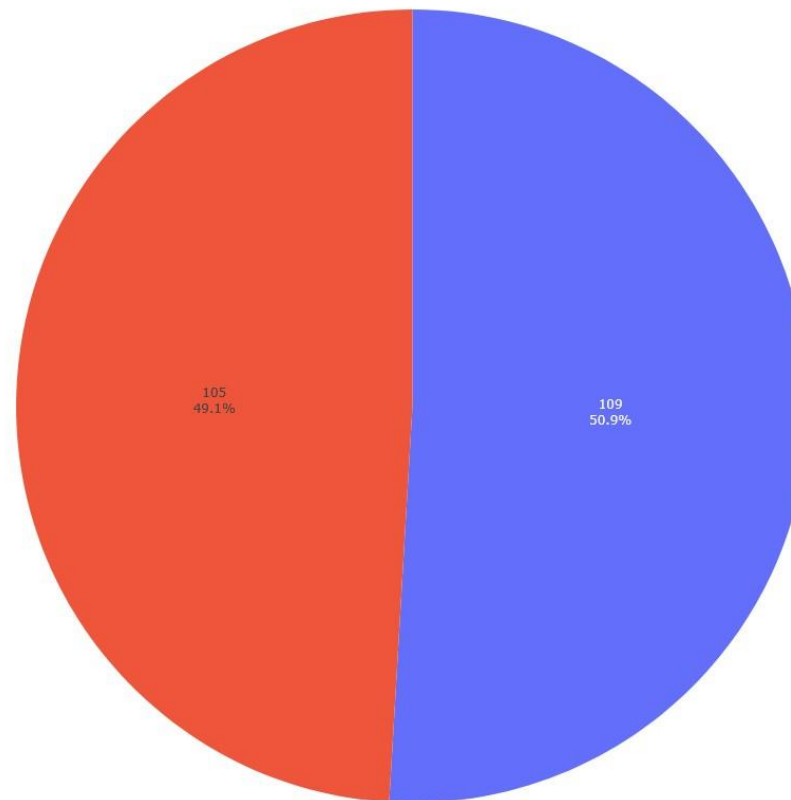
No Município existe transporte público coletivo?



■ Não
■ Sim

Gráfico 5: Estabelecimento de Metas de Qualidade e Desempenho Contratuais para o Transporte Público

Foram estabelecidas metas de qualidade e desempenho para o transporte público coletivo municipal?



■ Não
■ Sim

Gráfico 6: Índice de Cumprimento das Metas de Qualidade do Transporte Coletivo

As metas de qualidade e desempenho do transporte público coletivo estão sendo atingidas?

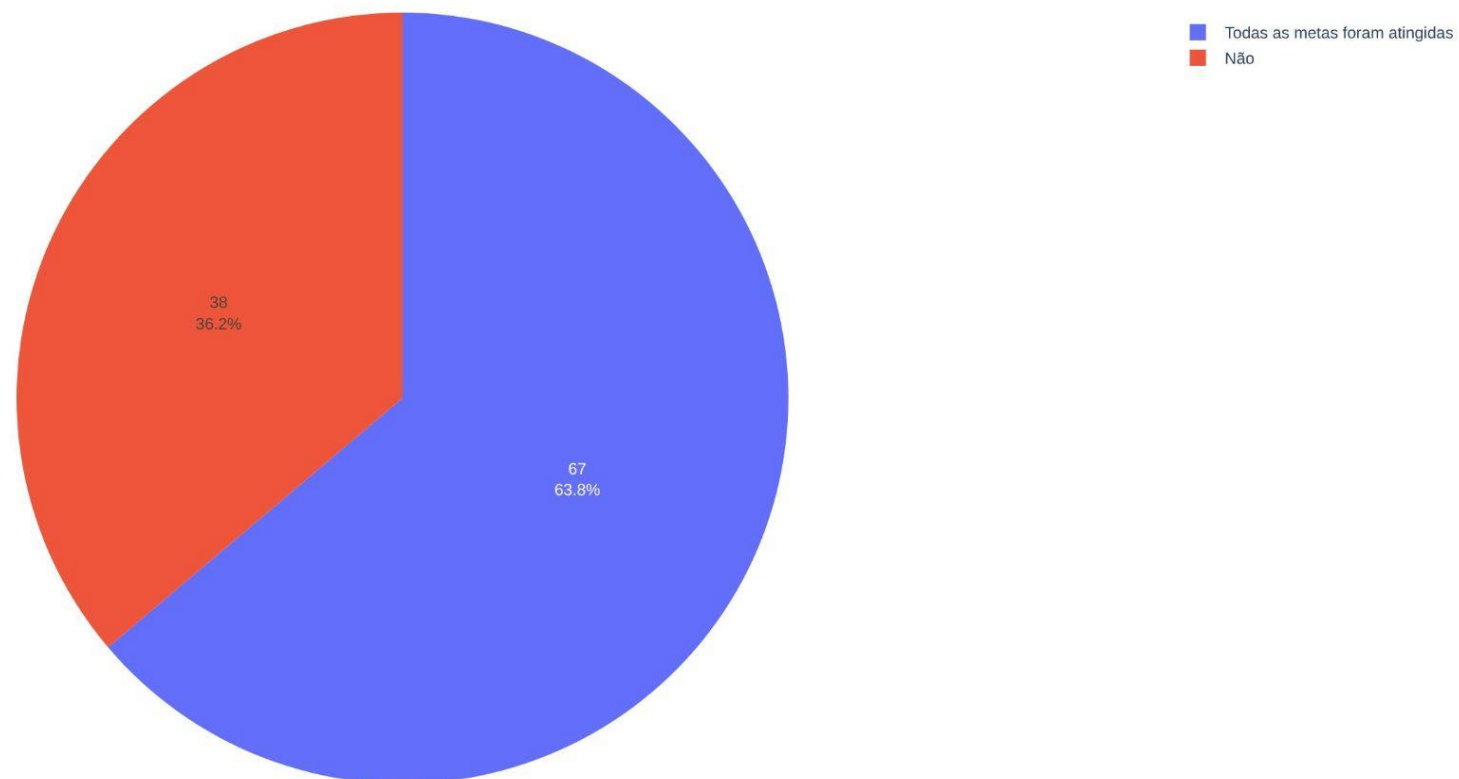


Gráfico 7: Aplicação de Penalidades Contratuais por Descumprimento de Metas Operacionais

Foi aplicada penalidade pela meta não cumprida?

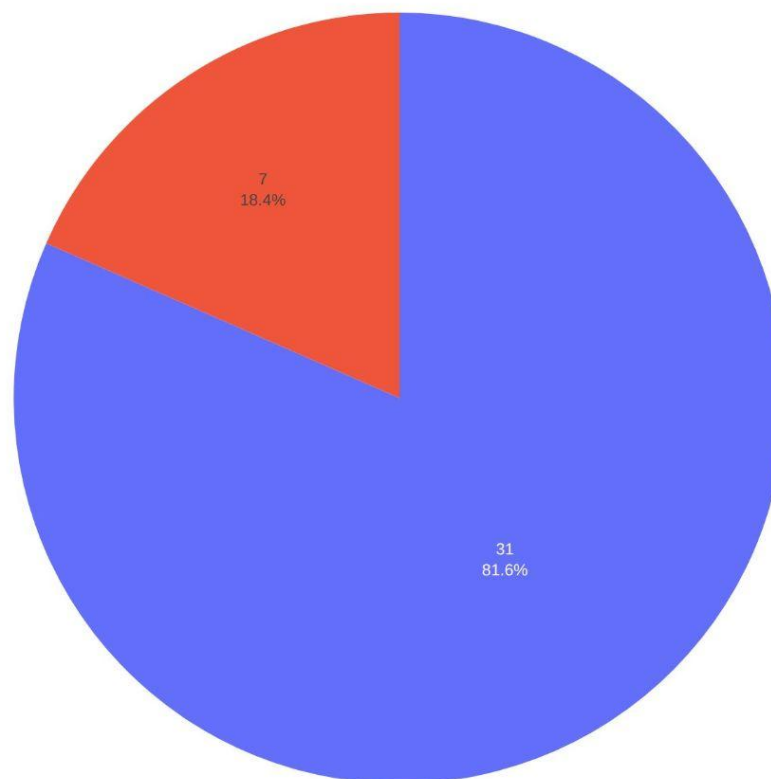
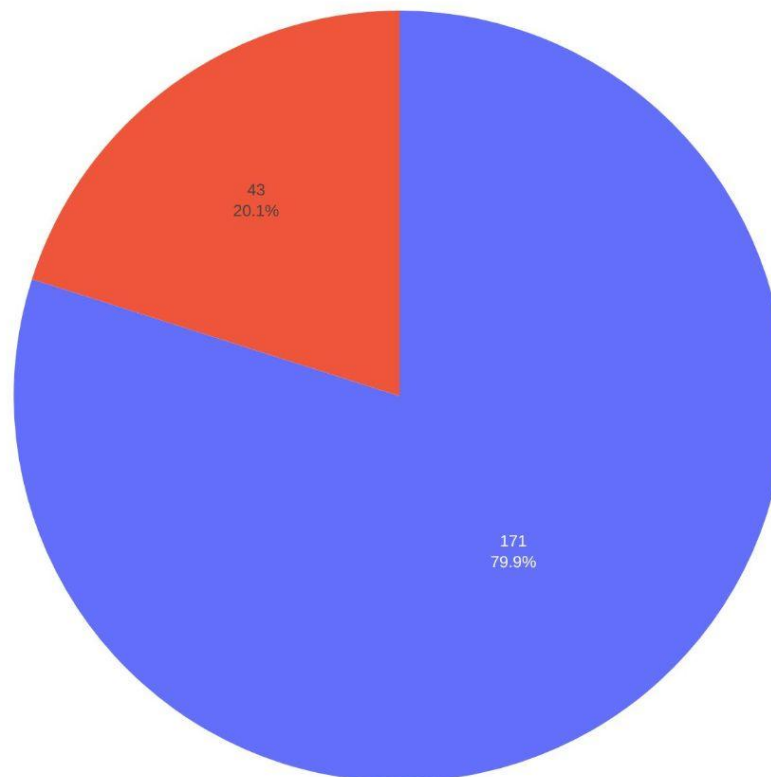


Gráfico 8: Realização de Pesquisas de Satisfação com Usuários do Transporte Público

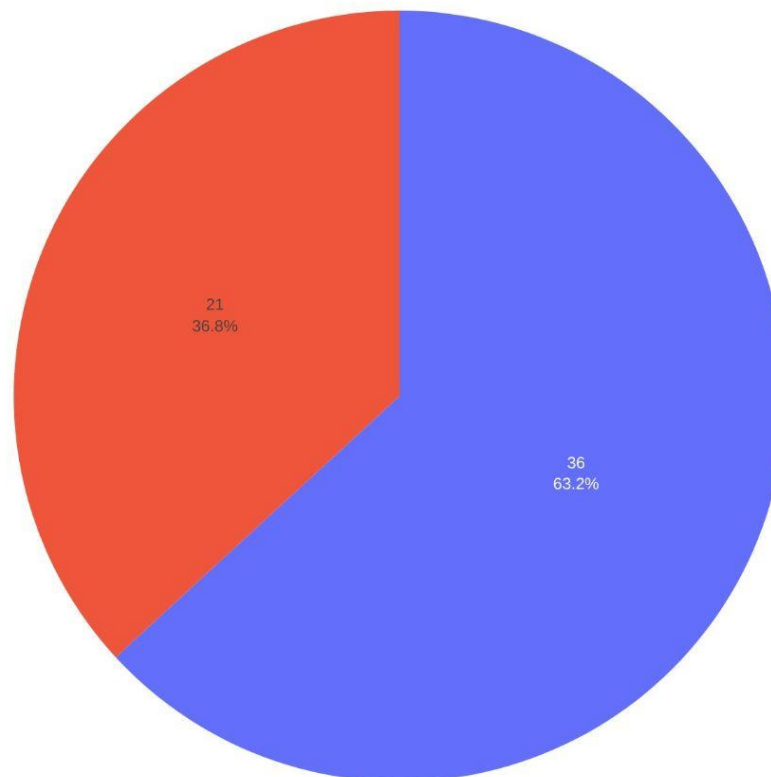
Foi realizada pesquisa de satisfação dos usuários do transporte público coletivo em 2024?



■ Não
■ Sim

Gráfico 9: Existência de Cronograma Formal para Manutenção da Infraestrutura Cicloviária

Possui um cronograma de manutenção da infraestrutura das ciclovias ou ciclofaixas?



Sim
Não

Gráfico 10: Cumprimento de Prazos na Manutenção Preventiva de Ciclovias e Ciclofaixas



As manutenções preventivas da infraestrutura das ciclovias ou ciclofaixas foram realizadas dentro do prazo?

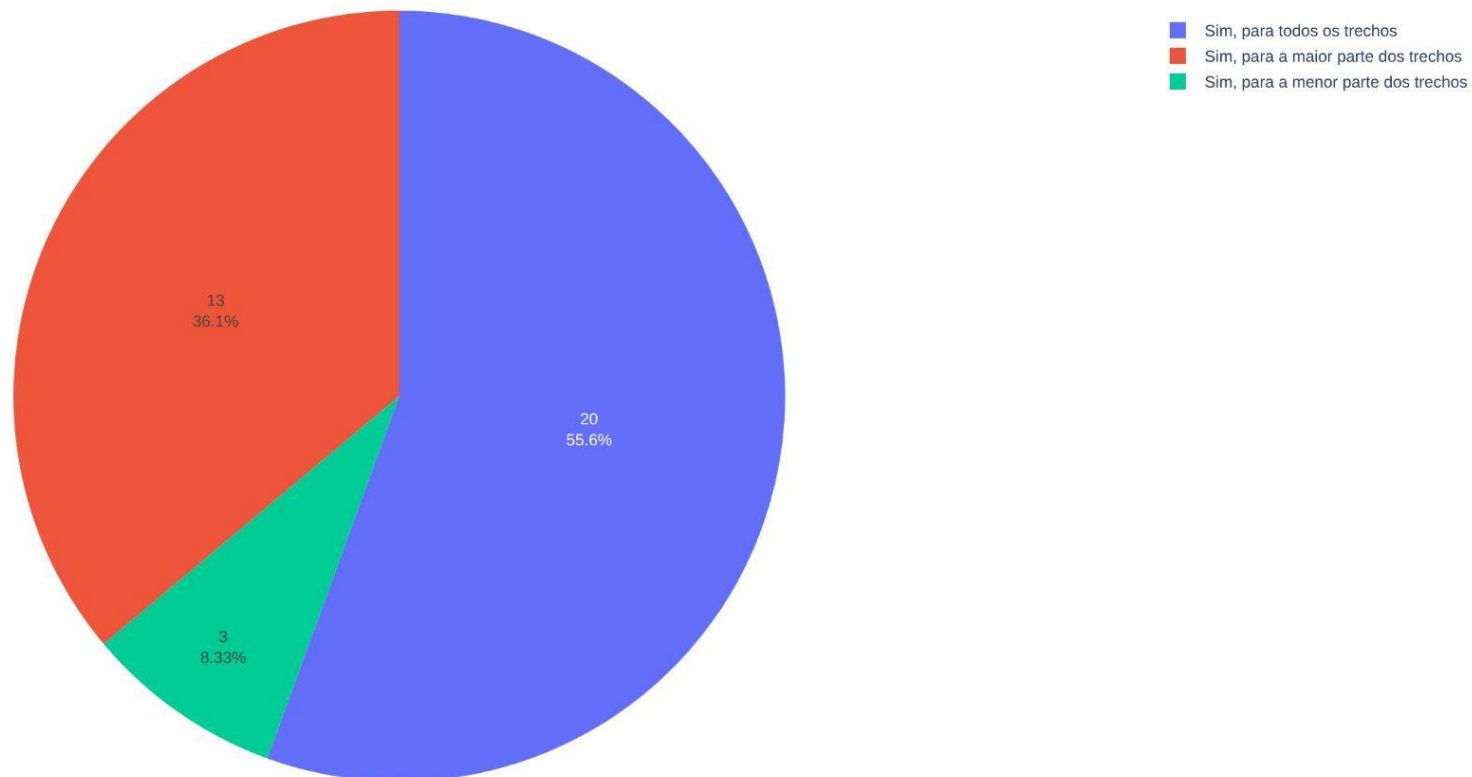


Gráfico 11: Adequação de Calçamentos Públicos para Acessibilidade e Inclusão



O Município adequou os calçamentos públicos para acessibilidade das pessoas com deficiência e restrição de mobilidade?

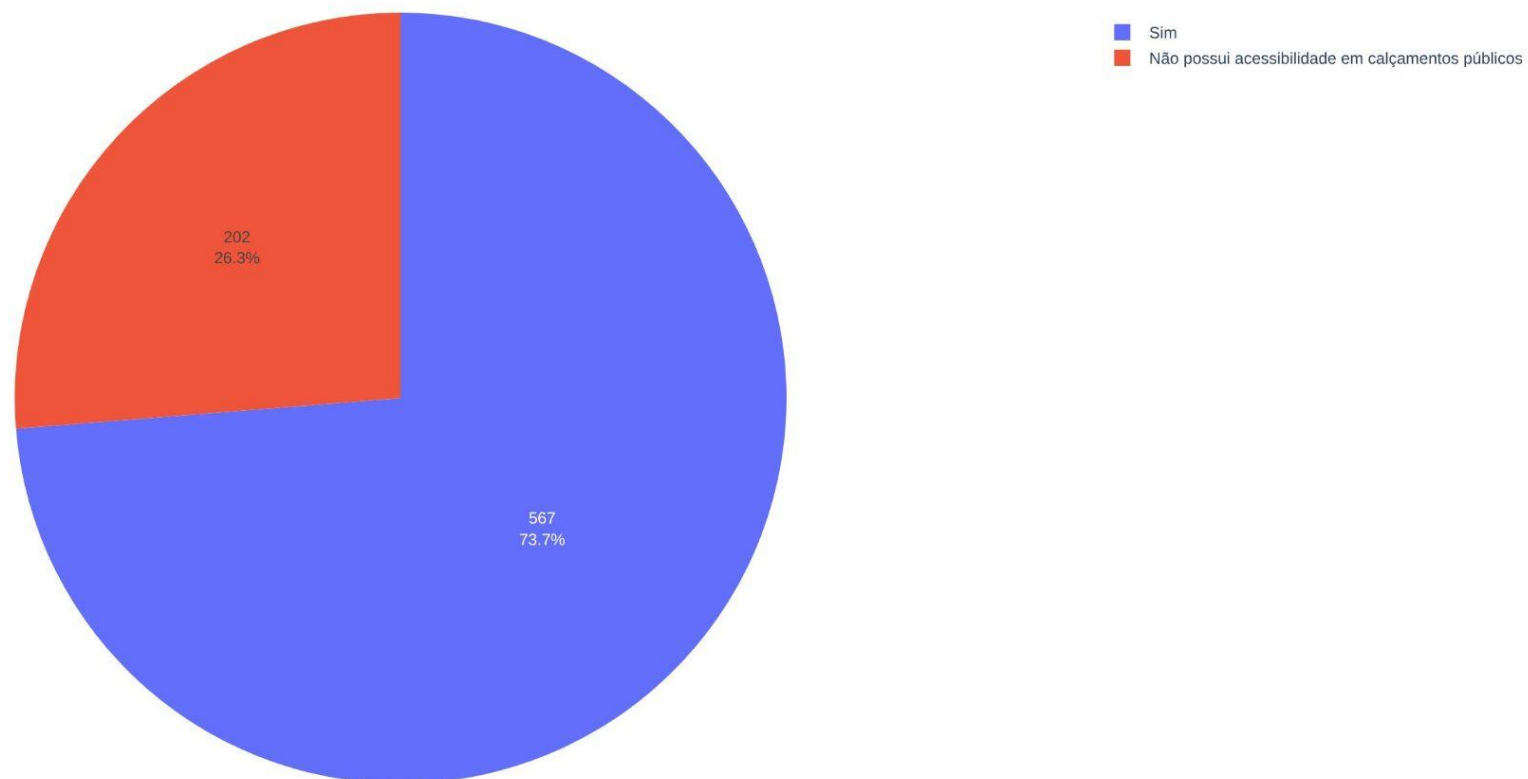


Gráfico 12: Tipologia e Incidência dos Recursos de Acessibilidade Oferecidos pelas Prefeituras

Informe os recursos de acessibilidade oferecidos pela Prefeitura:

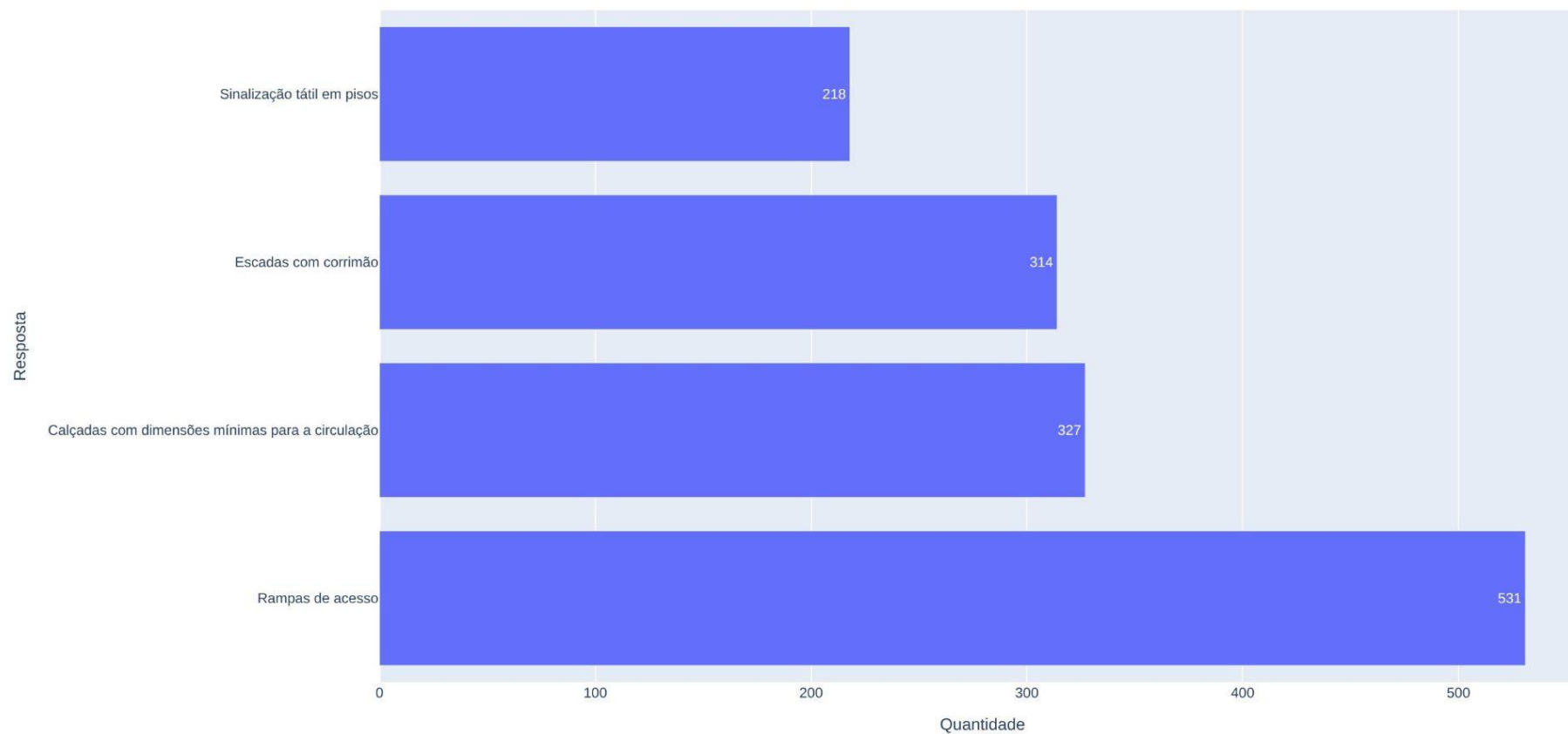
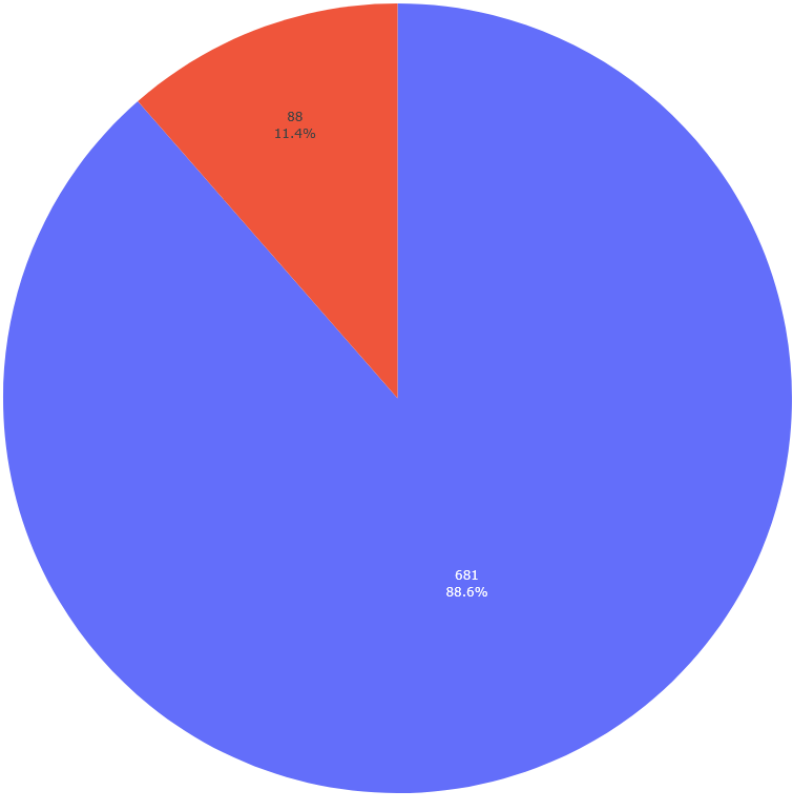


Gráfico 13: Promoção de Ações Governamentais de Estímulo aos Modos de Transporte Não Motorizados

Foram realizadas ações para estimular a adoção/uso dos meios de transporte não motorizados em 2024?



 Não

 Sim

Gráfico 14: Especificação das Ações Direcionadas à Mobilidade Ativa e Sustentável



Assinale as ações realizadas para estimular a adoção/uso dos meios de transporte não motorizados em 2024:

