

DADOS, FINANCIAMENTO E INFRAESTRUTURA: os pilares da nova agenda da mobilidade urbana

A atual política de mobilidade urbana do Ministério das Cidades (MCid) busca integrar o investimento em infraestrutura pesada à modernização regulatória. Com programas como o PAC Mobilidade Grandes e Médias Cidades, Refrota e Pró-Transporte em plena execução, o foco da pasta transita agora para a criação de uma inteligência de dados nacional, com o objetivo de otimizar o planejamento urbano brasileiro.

Quem coordena essa transição é o paraense Marcos Daniel Souza dos Santos. Com 41 anos, ele integra o corpo de Analistas de Infraestrutura do governo federal desde 2008. Sua experiência na formulação de políticas públicas foi desenvolvida na coordenação de programas voltados a grandes e médias cidades, além de passagens estratégicas pela diretoria do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional.

À frente da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do MCid desde abril de 2026, Marcos Daniel tem capitaneado diálogos decisivos com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o setor produtivo. Nesta conversa exclusiva para a NTUrbano, o secretário discute o futuro do financiamento do transporte público, a expansão da infraestrutura e as metas do governo federal para uma mobilidade mais eficiente e sustentável.

— com **Marcos Daniel Souza dos Santos**

[A] Alf Ribeiro/Shutterstock.com; [B] Arquivo Pessoal; [C] Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

Quais serão as prioridades da sua gestão à frente da SEMOB?

Entre as prioridades da nossa gestão está a continuidade dos investimentos do Novo PAC voltados à mobilidade urbana, tanto na área de infraestrutura quanto na de renovação de frota. O foco é garantir que os projetos já pactuados avancem na contratação, execução e entrega de resultados concretos para a população.

Estamos falando tanto de investimentos para Estados e prefeituras, quanto para o setor privado. A ideia é assegurar que os recursos cheguem efetivamente à ponta e que os projetos sejam concluídos. Além disso, seguimos com as seleções abertas para novas propostas.

Outra prioridade importante é consolidar a agenda institucional da mobilidade urbana. Estamos concluindo o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, realizado em parceria com o BNDES, que reúne projetos de BRTs, VLTs, metrôs e corredores estruturantes em 21 regiões metropolitanas do país.

Também seguimos acompanhando os desdobramentos da aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo e, também, fortalecendo parcerias institucionais, nacionais e internacionais, para ampliar assistência técnica, capacitação e apoio aos municípios.

Vários temas importantes para a mobilidade estão em discussão no Congresso. Quais destacaria e por quê?

O principal tema hoje é o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. A SEMOB acompanhou toda a construção desse texto, que foi elaborado de forma ampla, com consulta pública e participação de entidades do setor, operadores e sociedade civil.

É importante destacar que não se trata de texto do Ministério das Cidades, mas de construção coletiva do setor de transporte público. O objetivo é modernizar a regulação, melhorar o planejamento e criar mais segurança jurídica para estados, municípios e operadores.

Com a aprovação do Marco Legal, o debate agora é garantir clareza sobre como a lei funcionará na prática e como será estruturado o financiamento do sistema.

O Refrota e o PAC Mobilidade tiveram aumento de recursos e ampliaram sua execução. Qual é o quadro atual? Teremos novas seleções de projetos ainda este ano? Como o setor privado está respondendo aos programas?

O Refrota tem sido uma experiência muito positiva para a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. O programa levou um tempo para começar a operar plenamente porque foi necessário estruturar com os bancos e instituições financeiras mecanismos que permitissem que os recursos do FGTS chegassem efetivamente aos operadores e aos municípios.

Hoje, temos duas linhas funcionando: uma voltada ao setor público, para prefeituras e governos estaduais financiarem aquisição de ônibus; e outra direcionada aos operadores privados para renovação de frota.

Desde 2023, já selecionamos mais de 6 mil ônibus para o setor privado, com volume de recursos próximo de R$ 7 bilhões. E o programa continua aberto. Nossa expectativa é lançar novas seleções ainda este ano, tanto para o setor público, quanto para o privado.

O setor privado vem respondendo muito bem ao programa. Na medida em que os bancos passaram a compreender melhor as especificidades do transporte coletivo urbano, houve crescimento expressivo na adesão às linhas de financiamento.

Nosso objetivo é superar a marca de 10 mil ônibus selecionados neste ciclo de governo. Além dos veículos elétricos, também estamos apoiando tecnologias de baixa emissão, como os ônibus Euro 6, alinhando renovação de frota e metas ambientais do Plano Clima.

> “QUEREMOS TRANSFORMAR INVESTIMENTO EM MELHORIA CONCRETA PARA A POPULAÇÃO E RECUPERAR A PRIORIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO NAS CIDADES.”

Haverá limitação no uso de recursos do FGTS para novos financiamentos via Refrota?

Não há previsão de limitação. O que existe atualmente é previsão orçamentária anual de cerca de R$ 6 bilhões para as operações da SEMOB. Esses recursos são destinados tanto ao Refrota, quanto aos projetos de infraestrutura. E, caso haja boa execução e aumento da demanda, existe a possibilidade de solicitar suplementação de recursos no Ministério gestor da aplicação do FGTS. Desta forma, hoje trabalhamos com previsão orçamentária, não com teto rígido que impeça novas operações.

Há concentração dos financiamentos em poucos agentes financeiros. Existem planos de ampliação no número de agentes? Como facilitar o acesso do setor privado às linhas de financiamento?

Sim. Hoje já temos cerca de dez instituições financeiras habilitadas a operar o programa, entre bancos públicos, privados e bancos ligados às montadoras. E estamos trabalhando para ampliar ainda mais esse número.

O principal desafio é fazer com que os bancos compreendam melhor as especificidades do setor de transporte público. O modelo de negócio do transporte coletivo possui características próprias relacionadas a garantias, fluxo de caixa, contratos e prazos operacionais.

Além disso, diferentes tecnologias possuem estruturas distintas de financiamento. Um ônibus elétrico, por exemplo, possui dinâmica diferente de um veículo Euro 6.

A SEMOB vem trabalhando com as instituições financeiras justamente para aproximar os bancos da realidade operacional do setor. E isso já começa a gerar resultados positivos. Os bancos que passaram a operar o programa acumulam experiência, compartilham boas práticas e ajudam a ampliar a confiança do mercado nas operações do transporte coletivo urbano.

O que está previsto na área de infraestrutura para a mobilidade urbana?

Hoje temos uma carteira muito robusta de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana. Já selecionamos cerca de R$ 28 bilhões em projetos de BRTs, corredores exclusivos, terminais, metrôs, VLTs e outras intervenções voltadas ao transporte público.

Estamos retomando investimentos que praticamente haviam sido interrompidos nos últimos anos. Boa parte desses projetos já está em fase de contratação, licitação ou execução, e algumas obras já foram concluídas.

Além disso, seguimos trabalhando com diferentes fontes de financiamento, tanto recursos do FGTS, quanto recursos do Orçamento Geral da União.

Quando somamos infraestrutura e renovação de frota, estamos falando de quase R$ 40 bilhões investidos em mobilidade urbana nos últimos três anos. Isso representa uma retomada importante da prioridade dada ao transporte público no país.

Recentemente, a SEMOB firmou acordo de cooperação técnica com a NTU. Qual a expectativa em relação a essa iniciativa?

A parceria com a NTU é extremamente importante porque entendemos que disponibilizar recursos, por si só, não resolve todos os desafios do setor. Precisamos também fortalecer capacidades técnicas para que esses investimentos se transformem em melhorias concretas para a população.

O governo federal tem o papel de formular políticas públicas e estabelecer diretrizes nacionais, mas os operadores conhecem profundamente a realidade da operação do transporte público no dia a dia. Essa troca é fundamental.

Nossa expectativa é trabalhar inicialmente com algumas cidades-piloto, reunindo União, prefeituras e operadores para desenvolver soluções, aperfeiçoar projetos, melhorar contratos e disseminar boas práticas. Queremos apoiar especialmente cidades médias, que muitas vezes possuem mais dificuldades técnicas para estruturar projetos e acessar recursos federais.

> “ESTAMOS RETOMANDO OS INVESTIMENTOS, FORTALECENDO O DIÁLOGO COM O SETOR E ESTRUTURANDO UMA NOVA AGENDA NACIONAL PARA A MOBILIDADE URBANA.”



> A PROPOSTA NÃO É CRIAR CUSTOS ADICIONAIS OU AUMENTAR A BUROCRACIA PARA OS OPERADORES. PELO CONTRÁRIO. A IDEIA É APROVEITAR BASES JÁ EXISTENTES E AUTOMATIZAR O COMPARTILHAMENTO DESSAS INFORMAÇÕES.

Um dos projetos prioritários para este ano é o Sistema Nacional de Dados sobre Transporte Público que o Ministério das Cidades quer lançar. Qual a importância desse sistema e o que está sendo feito nesse sentido? Como pretendem obter os dados necessários? Isso impacta a operação das empresas?

Esse sistema é uma iniciativa estratégica para o futuro da mobilidade urbana no Brasil. Durante o desenvolvimento do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, percebemos grande dificuldade na coleta e padronização de dados do setor.

A informação já existe. O desafio é criar padronização e fluxo de compartilhamento para que esses dados cheguem de forma organizada e rápida ao governo federal, aos municípios e aos próprios operadores.

A plataforma vai trabalhar inicialmente com três grupos principais de informações: dados de passageiros e bilhetagem, dados de GPS dos veículos e informações em GTFS, que são os dados de itinerários, linhas e pontos de parada utilizados em aplicativos de mobilidade.

Com isso, será possível acompanhar indicadores como frota em operação, quilometragem percorrida, volume de passageiros transportados e até estimativas de emissões de poluentes.

A proposta não é criar custos adicionais ou aumentar a burocracia para os operadores. Pelo contrário. A ideia é aproveitar bases já existentes e automatizar o compartilhamento dessas informações.

Nossa expectativa é lançar a plataforma ainda no segundo semestre deste ano, inicialmente a partir de projetos-piloto desenvolvidos com municípios, operadores e entidades do setor.

MARCOS DANIEL SOUZA DOS SANTOS

é secretário Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades. Engenheiro Civil, especialista em Gestão Pública e mestre em Estruturas e Construção Civil pela Universidade de Brasília (UnB).