

# **Fomento a infraestrutura de mobilidade urbana na implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelo governo federal.**

Anna Virgínia Antunes Fernandes<sup>1</sup>; Fernando Araldi<sup>1</sup>; Marcell Alexandre de Oliveira Costa<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ministério do Desenvolvimento Regional - Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos. Setor de Autarquias Sul, Qd. 01, Lt. 01/06, Bl. "H", Ed. Telemundi II, CEP: 70070-010, Brasília/DF, Telefone: (61) 2108-1589 - <http://www.mdr.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos>.

## **SINÓPSE**

Esta comunicação técnica tem o objetivo de avaliar o desempenho da União quanto a atribuição de prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios e de fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo, previsto na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

## **PALAVRA-CHAVE**

Infraestrutura, Mobilidade Urbana, Política Nacional de Mobilidade Urbana.

## **INTRODUÇÃO**

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município (BRASIL, 2012).

A referida lei definiu os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, as diretrizes para regulação dos serviços de transporte público coletivo, os direitos dos usuários, as atribuições dos Entes Federados e as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana.

Dentre outras atribuições dos entes federados, o marco regulatório da Mobilidade Urbana incumbiu à União a atribuição de prestar assistência financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios e de fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo:

“Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.” (BRASIL, 2012)

Atendendo a atribuição I e IV, do art. 16 supratranscrito, a União viabiliza o apoio financeiro aos outros entes fomentando a implantação de projetos por meio de repasse de recursos não onerosos do Orçamento Geral da União (OGU) com o Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito, e viabilizando financiamentos com recursos onerosos provenientes do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) com o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

O Plano Plurianual (PPA) é o principal instrumento de planejamento da esfera governamental federal. Ele estabelece, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da Administração Pública Federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada, conforme disposto no artigo 165 da Constituição Federal de 1988. O PPA declara as escolhas pactuadas com a sociedade e contribui para viabilizar os objetivos fundamentais da República. Além disso, organiza a ação de governo na busca de um melhor desempenho da Administração (MPOG, 2011, p. 9)

O Programa 2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito é o programa temático constante no Plano Plurianual entre os anos de 2012 a 2019 relacionado com a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que viabiliza o repasse de recursos do Orçamento Geral da União (OGU) aos outros entes federados.

Esse programa tem o objetivo de promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade universal a fim de proporcionar a qualificação do sistema de mobilidade urbana das cidades através do acesso amplo e democrático ao espaço, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável (MCID, 2018).

O Programa apoia tanto a elaboração de projetos e planos de mobilidade quanto à implementação de infraestrutura viária e de sistemas de transporte público coletivo, com as ações a seguir:

- Ação 10SS: Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano;
- Ação 10SR: Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano;
- Ação 10ST: Apoio a Sistemas de Transporte Não-Motorizados;
- Ação 2D47: Apoio a Medidas de Moderação de Tráfego.

A Ação 10SS - Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano tem por objetivo a requalificação e implantação de sistemas estruturantes de transporte público coletivo, visando à ampliação da capacidade e promovendo a integração intermodal, física e tarifária do sistema de mobilidade nos centros urbanos. Apoia a implantação de projetos de infraestrutura que promovam a mobilidade urbana através da priorização, qualificação e integração entre os sistemas de circulação não motorizada e de transporte público de passageiros.

A Ação 10SR - Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano contempla a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e projeto básico e executivo para a promoção da mobilidade urbana sustentável.

A Ação 10ST - Apoio a Sistemas de Transporte Não-Motorizados contempla intervenções que promovam a circulação não-motorizada, os preceitos da acessibilidade universal com conforto e segurança aos cidadãos e contribuam para a eliminação ou minimização dos conflitos intermodais. Prevê a implantação de passeios, passarelas, ciclovias e ciclofaixas, bicicletários, travessias, guias rebaixadas, bem como a sinalização necessária (vertical, horizontal, semaforica e de orientação), promovendo a integração deste com os demais modos dos sistemas de transporte e de circulação urbanos.

A Ação 2D47 - Apoio a Medidas de Moderação de Tráfego apoia a elaboração e implantação de projetos de infraestrutura que contribuam para a moderação do tráfego local com o objetivo de reduzir os conflitos entre os diversos modos de transporte e de circulação urbana, por meio de alterações na geometria da via, ondulações transversais, travessias de pedestres em nível, ordenamento de fluxos de tráfego, diferenciação de pavimentos, gerenciamento do tráfego, priorização da infraestrutura para uso do transporte público de passageiros, entre outros.

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (PRÓ-TRANSPORTE) é um programa de financiamento com recursos provenientes do Fundo de Garantia por

Tempo de Serviço (FGTS) destinado ao setor público e privado para a implantação e requalificação de sistemas de transporte público coletivo e para melhoria na mobilidade urbana das pessoas nas cidades.

O programa tem por objetivo promover a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade universal, da qualidade de vida e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais nas cidades brasileiras, por meio de investimentos em sistemas e outras infraestruturas de mobilidade urbana, compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados (MCID, 2017).

O PRÓ-TRANSPORTE possui seis modalidades. A Modalidade 1 - Sistemas de transporte público coletivo destina-se a implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de sistemas de transporte público coletivo urbano e intermunicipal/interestadual de caráter urbano, nos diferentes modos de transporte.

A Modalidade 2 - Qualificação viária apoia a implantação, ampliação, recuperação, e/ou qualificação de vias e da infraestrutura de mobilidade urbana, visando promover a democratização do espaço urbano, a acessibilidade e a salubridade.

A Modalidade 3 - Transporte não motorizado é voltada para ações que visem à melhoria da circulação dos pedestres e ciclistas, acessibilidade, entre outras atividades relacionadas ao transporte ativo ou não motorizado.

A Modalidade 4 - Estudos e Projetos financia elaboração de projetos executivos, estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), estudos de concepção e outros estudos para implantação de empreendimentos como de demanda, de origem/destino, de tráfego, etc.

A Modalidade 5 - Planos de Mobilidade Urbana é destinada a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e respectivo Termo de Referência incluindo os documentos de planejamento, diagnóstico, prognóstico, procedimentos de regulamentação e instrumentos de monitoramento e avaliação.

A Modalidade 6 - Desenvolvimento Institucional apoia a implantação de conjunto de ações integradas que visem à melhoria da gestão dos serviços de transporte público e de mobilidade urbana, e da qualidade da prestação dos serviços, contribuindo para a eficiência, eficácia e efetividade.

## **DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES RESULTADOS**

A Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos é o principal órgão do Governo Federal de cunho técnico-político responsável pela implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e apresenta suas principais realizações no Relatório Anual de Avaliação do Plano Plurianual.

Assim, para avaliar o desempenho da União quanto a atribuição de prestar assistência técnica e financeira aos outros entes federados e de fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo analisou-se os Relatórios Anuais da Avaliação dos Planos Plurianuais.

O fomento do Governo Federal para a implantação de projetos de transporte público coletivo de mobilidade urbana se deu de forma expressiva a partir de 2010, com a disponibilização de recursos de financiamento destinado a execução dos empreendimentos de mobilidade urbana associados à realização da Copa do Mundo FIFA 2014, com a autorização para contratação de R\$ 8 bilhões, exclusivamente de recursos de financiamento, visando melhorias dos deslocamentos nas cidades-sede (MPOG, 2016, p. 657).

Desde 2010, o Governo Federal também vem alocando recursos para pavimentação e qualificação de vias urbanas de regiões de baixa renda com adensamento populacional e

infraestrutura deficiente por meio do Programa PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas (MPOG, 2016, p. 661)

O Programa teve três etapas. A 1ª etapa selecionou 387 propostas perfazendo um montante de R\$ 2,4 bilhões em valores de financiamento, sem incluir as contrapartidas dos entes federados. A 2ª etapa teve processo de seleção finalizada em 2013 culminando na seleção de 488 propostas com valor total de R\$ 8,24 bilhões de financiamento, sem incluir as contrapartidas dos entes federados, beneficiando 331 municípios brasileiros. A 3ª etapa, lançada ainda no ano de 2013 alocou recursos da ordem de R\$ 3 bilhões para 1.222 propostas. Essas três etapas de seleções do PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas tiveram abrangência nacional e beneficiaram as 27 unidades federativas e 1.509 municípios com valor total de R\$ 13,6 bilhões alocados (MPOG, 2015, p. 222)

Em 2011 o Governo Federal lançou o PAC Mobilidade Grandes Cidades, com o objetivo de requalificar e implantar sistemas estruturantes de transporte público coletivo para cidades com mais de 700 mil habitantes. A seleção dos empreendimentos foi concluída em 2012, beneficiando 43 empreendimentos, em 51 municípios, totalizando investimentos de 32,5 bilhões, sendo R\$ 22,43 bilhões financiados pelo Governo Federal - R\$ 10,27 bilhões de recursos do Orçamento Geral da União (OGU) e R\$ 12,16 bilhões com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) (MPOG, 2015, 222)

Em 2012 foi lançado o PAC Mobilidade Médias Cidades, que teve sua seleção concluída em março de 2013 com 62 propostas (63 empreendimentos) beneficiando 59 municípios e disponibilizando R\$ 7,195 bilhões de recursos de financiamento para a aquisição de equipamentos, modernização e integração do transporte público, construção de estações e terminais de ônibus e melhorias de infraestrutura já existentes em cidades com população ente 250 e 700 mil habitantes (MPOG, 2014, p. 189,192)

No ano de 2013, em respostas as manifestações populares ocorridas em todo o país contra o aumento do preço das tarifas de transporte público coletivo o Governo Federal lançou o Pacto pela Mobilidade Urbana anunciando a disponibilização de recursos para serem utilizados no âmbito da mobilidade urbana pelos estados, municípios e Distrito Federal. No Pacto pela Mobilidade o Governo Federal iniciou pactuações com os outros entes para busca de soluções conjuntas visando melhorias na mobilidade urbana centradas em três eixos: redução de tarifa para os usuários, maior controle social e mais qualidade nos serviços de transporte público coletivo (MPOG, 2014, p. 188, 205)

As pactuações ocorreram em duas fases e resultaram em R\$ 32 bilhões de recursos alocados em 209 empreendimentos de mobilidade urbana até 2014. A primeira fase beneficiou os municípios brasileiros com mais de 700 mil habitantes e as oito regiões metropolitanas. A segunda fase abarcou os municípios entre 400 mil e 700 mil (MPOG, 2015, p. 211)

Em 2017, o Governo Federal lançou ainda o Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana, disponibilizando R\$ 3,7 bilhões de recursos de financiamento do FGTS com objetivo de melhorar a circulação das pessoas nos ambientes urbanos. O Programa apoia ações de mobilidade urbana voltadas à qualificação viária, ao transporte público coletivo sobre pneus, ao transporte não motorizado e à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos executivos. Essa seleção se deu em um primeiro momento, para os municípios abaixo de 250 mil habitantes (Grupo 1), e, posteriormente, foi aberta a seleção para municípios com população superior a 250 mil habitantes (Grupo 2) (MPOG, 2018, p. 210, 211)

A seleção das propostas do referido programa se dá de modo contínuo sem previsão de data final para a seleção das propostas. Assim, até o final de 2018 tinham sido selecionadas 108 propostas que somam R\$ 813,37 milhões de recursos de financiamento (MPOG, 2019, p. 162)

Nesse contexto, conforme explicitado no Relatório Anual da Avaliação do PPA 2016-2019, ano base 2016 (p. 230), nos quatro anos do PPA anterior (PPA 2012-2015), foi efetuada a etapa inicial de investimento com a seleção de empreendimentos e com a gradativa formalização dos termos de compromissos e das operações de crédito para a implantação das infraestruturas de mobilidade urbana, conforme explicitado no gráfico 1 a seguir.

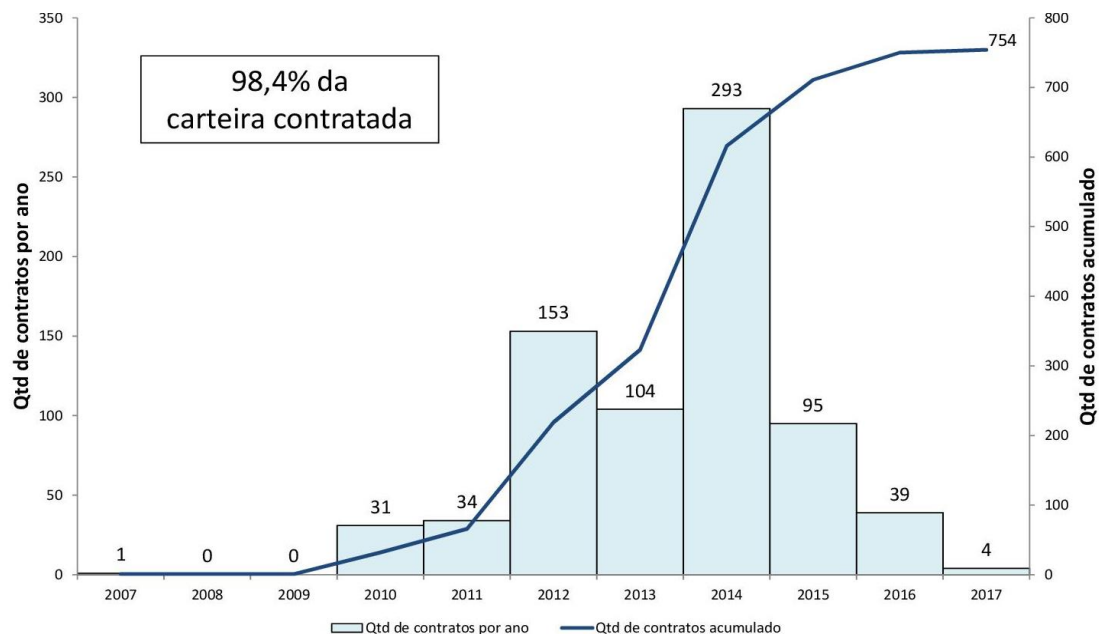


Gráfico 1 - Assinatura de contratos PAC

Fonte: Relatório de Gestão 2017 da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (p.93)

Desta forma, a partir do PPA 2016-2019, iniciou-se o ciclo de entregas à sociedade dos projetos selecionados, perfazendo 213 empreendimentos finalizados e R\$ 21,2 bilhões de recursos executados, conforme gráficos 2 e 3 (MPOG, 2017, p. 231).

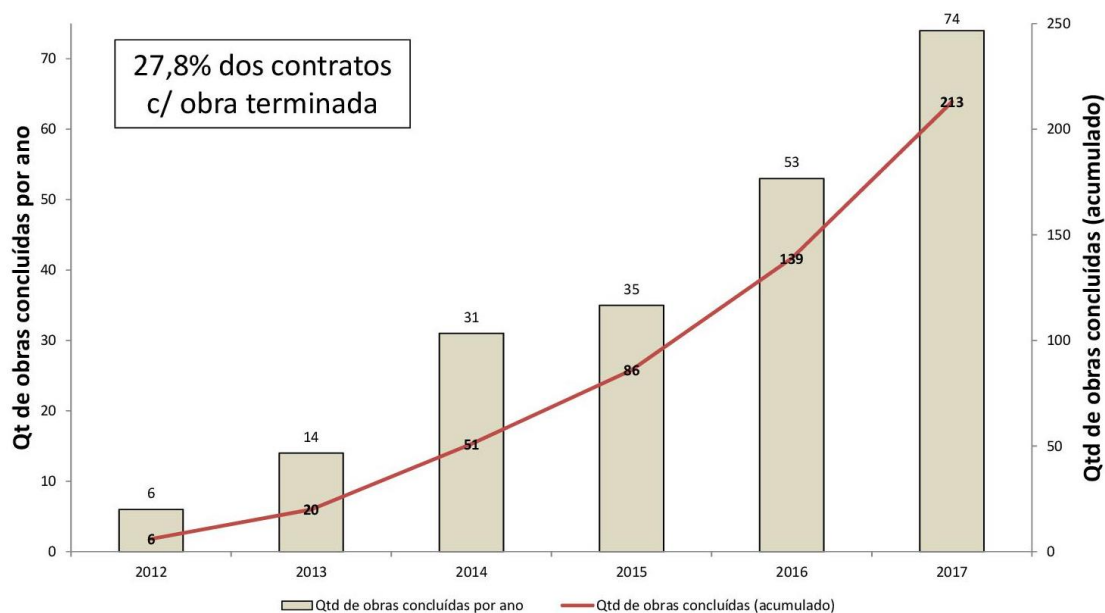


Gráfico 2 - Término de obras PAC

Fonte: Relatório de Gestão 2017 da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (p.94)

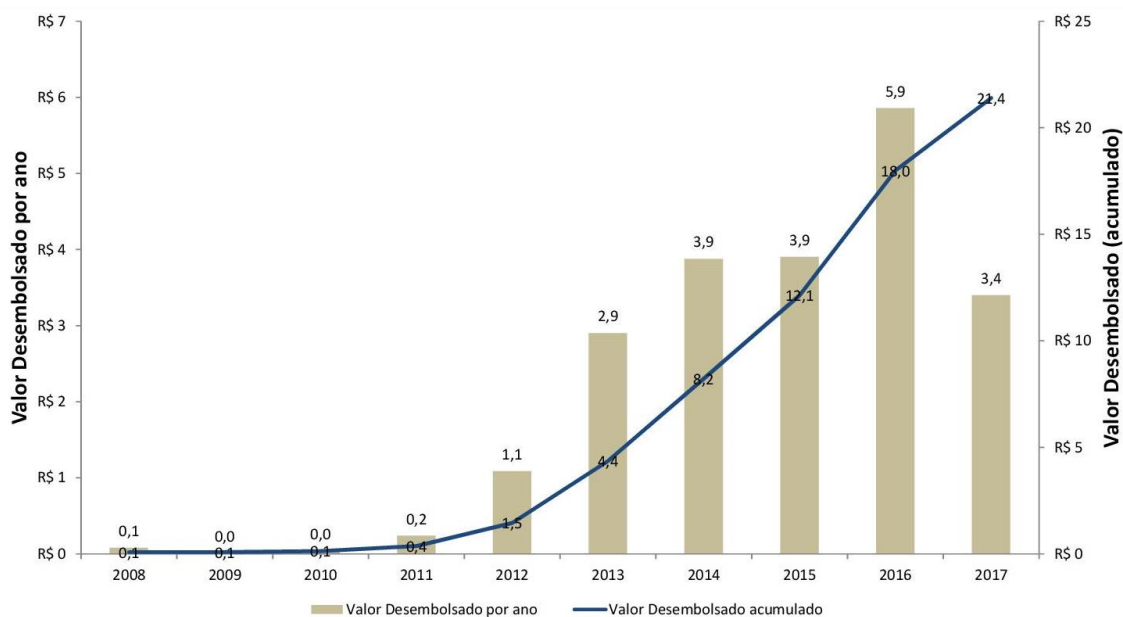


Gráfico 3 – Valor Desbloqueado PAC

Fonte: Relatório de Gestão 2017 da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (p.96)

Neste contexto, pode-se observar que apesar da expressiva e crescente disponibilização de recursos pelo Governo Federal desde 2010 visando a implantação de infraestrutura de mobilidade urbana a execução dos empreendimentos é bem inferior ao montante alocado.

No Relatório de Gestão do exercício de 2017 (p. 89-91), a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) ressalta os fatores que impactam a execução dos recursos alocados e conseqüentemente atrasam a finalização dos empreendimentos. Dentre eles destaca-se: a baixa qualidade dos estudos iniciais e projetos deficientes, cumprimento dos critérios estabelecidos na seleção, falta de capacidade técnica e econômico-financeira dos tomadores, cidades com Plano de Mobilidade não elaborado, deslocamentos involuntários, licença ambiental, judicialização de licitações e questionamento de Órgãos de Controle.

Além disso, a Secretaria observou naquele Relatório que a nova realidade orçamentária e financeira da União, determinada pela conjuntura econômica do país, impossibilitou o início de várias obras de mobilidade urbana e isso teve reflexos diretos na execução das obras, pois muitas acabaram por serem paralisadas ou diminuíram seu ritmo de execução por necessidade de adequação do fluxo financeiro (SEMOB, 2018, p. 85).

Por outro lado, diante da baixa eficiência dos entes federados na implementação dos empreendimentos de mobilidade urbana selecionados e com o objetivo de adequar a carteira de projetos ao novo cenário macroeconômico do país de restrição de recursos, a SEMOB tornou insubsistentes vários empreendimentos selecionados, em virtude desses empreendimentos não terem conseguido contratar as obras com o Governo Federal (SEMOB, 2018, p. 84).

Em 2016, o montante de recursos cancelados abrangeu 145 empreendimentos perfazendo R\$ 23,5 bilhões, sendo 43 deles com fonte de recursos de financiamento, no valor de R\$ 10,5 bilhões e 102 do Orçamento Geral da União (OGU), com valor de cerca de R\$ 12,94 bilhões, que resultou na diminuição de aproximadamente 35% da carteira gerida pela Secretaria Nacional naquele ano (SEMOB, 2017, p.72, 80).

No final de 2017 mais 17 propostas selecionadas perfazendo R\$ 5,35 bilhões perderam o prazo para contratação. Deste valor, R\$ 2,08 bilhões tinham como fonte de recursos o OGU e R\$ 3,27 bilhões eram de recurso de financiamento (SEMOB, 2018, p.84).

## CONCLUSÃO

Ao se avaliar o desempenho da União no cumprimento da atribuição de prestar assistência técnica e financeira aos outros entes federados e de fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo, observa-se que desde 2010 houve uma crescente e expressiva alocação de recursos pelo Governo Federal no setor.

Porém, ao se analisar a implantação desses empreendimentos percebe-se que o montante de recursos executados é bem inferior aos valores alocados pelo Governo Federal.

Assim, pode-se dizer que a execução dos empreendimentos selecionados pelo Governo Federal visando fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo, além de ser impactada pela atual conjuntura de recessão financeira, é prejudicada principalmente pelo fato de ser viabilizada de forma delegada, ou seja, por depender da implementação através dos estados e municípios, pois estes entes federados nem sempre possuem estruturas técnicas suficientes para o bom andamento das obras.

Neste contexto, conclui-se que houve avanços na implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana desde sua instituição legal, porém existem limitações de caráter formal, como o pacto federativo, e de caráter prático, como a carência de capacidade técnica dos outros entes que prejudicam e acarretam atrasos na execução dos projetos de transporte público coletivo no âmbito da assistência financeira fomentada pelo Governo Federal.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acessado em 11 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). Instrução Normativa nº 27, de 11 de julho de 2017. Brasília: 2017. Regulamenta a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE. Disponível em: [http://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19170407/do1-2017-07-12-instrucao-normativa-n-27-de-11-de-julho-de-2017-19170212](http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19170407/do1-2017-07-12-instrucao-normativa-n-27-de-11-de-julho-de-2017-19170212). Acessado em 11 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCID). **Manual para Apresentação de Propostas do programa 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito**. Brasília: 2018. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/sistematicamanualparapresentacaodepropostas2048.pdf>. Acessado em 07 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Orientações para Elaboração do Plano Plurianual 2012-2015**. Brasília: MP, 2011. Disponível em: [file:///F:/Relat%C3%B3rio%20PPA/Orientacoes\\_para\\_Elaboracao\\_do\\_PPA\\_2012-2015.pdf](file:///F:/Relat%C3%B3rio%20PPA/Orientacoes_para_Elaboracao_do_PPA_2012-2015.pdf). Acessado em 09 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Relatório Anual da Avaliação do PPA 2012-2015, ano base 2013**. Volume II - Programas Temáticos. Tomo II - Programas de Infraestrutura. Brasília: MP, 2014. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual/ppas-anteriores>. Acessado em 10 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Relatório Anual da Avaliação do PPA 2012-2015, ano base 2014**. Programas Temáticos. Tomo II - Programas de Infraestrutura. Brasília: MP, 2015. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual/ppas-anteriores>. Acessado em 10 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Relatório Anual da Avaliação do PPA 2012-2015, ano base 2015**. Volume II, Programas Temáticos. Brasília: MP, 2016. Disponível em [http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual/relatorio\\_final.pdf/view](http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual/relatorio_final.pdf/view). Acessado em 10 de agosto de 2018.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Relatório Anual da Avaliação do PPA 2016-2019, ano base 2016**. Brasília: MP, 2017. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual>. Acessado em 10 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Relatório Anual da Avaliação do PPA 2016-2019, ano base 2017**. Brasília: MP, 2018. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual>. Acessado em 10 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Relatório Anual da Avaliação do PPA 2016-2019, ano base 2018**. Brasília: MP, 2019. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual>. Acessado em 10 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MPOG). **Orientações para Elaboração do Plano Plurianual 2016-2019**. Brasília: MP, 2015. Disponível em: [http://www.planejamento.gov.br/servicos/central-de-conteudos/publicacoes/orientacoes\\_elaboracao\\_ppa\\_2016\\_2019.pdf](http://www.planejamento.gov.br/servicos/central-de-conteudos/publicacoes/orientacoes_elaboracao_ppa_2016_2019.pdf). Acessado em 09 de agosto de 2019.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA (SEMOB). **Relatório de Gestão do Exercício de 2016**. Brasília: 2017. Disponível em: <https://contas.tcu.gov.br/econtasWeb/web/externo/listarRelatoriosGestao.xhtml>. Acessado em 11 de agosto de 2019.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA (SEMOB). **Relatório de Gestão do Exercício de 2017**. Brasília: 2018. Disponível em: <https://contas.tcu.gov.br/econtasWeb/web/externo/listarRelatoriosGestao.xhtml>. Acessado em 11 de agosto de 2019.