

MONITOR

O BOLETIM DAS FINANÇAS MUNICIPAIS

UMA PUBLICAÇÃO DA

Nº 25 MARÇO/ABRIL 2024



TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL



CARTA DO PRESIDENTE

Informação que não dorme no ponto

A Confederação Nacional de Municípios (CNM) apresenta o "Monitor – O Boletim das Finanças Municipais", uma publicação que apresenta conteúdo de grande relevância para os gestores(as), secretários(as) e técnicos da área de finanças dos Municípios.

O objetivo principal é sempre apresentar temas que são importantes para as administrações locais, com ênfase em uma análise bimensal do comportamento das principais receitas próprias, tornando-se assim uma grande fonte de pesquisa e planejamento municipal.

Também a cada edição é apresentado um tema principal, aonde discutimos vários aspectos relacionado a ele, com enfoque nas finanças públicas, temos entrevistas, artigos e conteúdo de qualidade.

Convidamos a todos(as) para que leiam o "Monitor" e se quiser contribuir com as edições enviando sugestões, críticas, boas práticas de seu município ou alguma dúvida, entre em contato conosco.

A CNM é a casa dos Municípios, e a casa é sua!

Paulo Ziulkoski
Presidente da CNM

**Sede**

SGAN 601 – Módulo N

CEP: 70830-010

Asa Norte – Brasília/DF

Tel/Fax: (61) 2101-6000

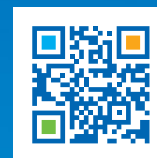
Escritório Regional

Rua Marçílio Dias, 574

Bairro Menino Deus

CEP: 90130-000 – Porto Alegre/RS

Tel/Fax: (51) 3232-3330

 /PortalCNM @portalcnm /TVPortalCNM /PortalCNM /portalcnmwww.CNM.org.br

**Municipalismo forte
se faz com a
participação de todos**

ENTREVISTA – MONITOR

A experiência do Programa Tarifa Zero em Leopoldina/MG

Entrevista com **Sarah Dutra Moraes Ferraz**, Secretária de Administração de Leopoldina/MG

Como você avalia a situação atual do transporte público municipal de Leopoldina/MG?

Atualmente o transporte público municipal de Leopoldina é executado através do Programa Tarifa Zero, que consiste em transporte público de qualidade, ininterrupto, seguro, gratuito e eficiente. O Tarifa Zero é uma política pública de inclusão e de desenvolvimento, proporcionando à população não só transporte gratuito, mas igualdade de condições para acesso a trabalho, serviços, educação, saúde, esporte, lazer, entre outros.

Como a demanda por transporte público evoluiu ao longo dos anos e quais desafios isso trouxe para a gestão?

Com o surgimento de outros meios de transportes, muitas vezes mais baratos e confortáveis que os tradicionais e obsoletos ônibus, a demanda por esse meio de transporte sofreu impactos, tornando aquele modelo antigo de concessão desse tipo de serviço inviável para os particulares, bem como para a própria Administração Pública, que não conseguiria manter os serviços sem subsidiar as empresas operadoras dos serviços e, ainda, manter cobrança da tarifa da população.

O maior desafio foi encontrar o equilíbrio, mantendo o serviço disponí-

vel para a população e remunerando o particular de forma coerente e equilibrada, obtendo por consequência a eficiência tão almejada.

Quais foram as principais motivações por trás da decisão de implementar o Tarifa Zero no transporte público?

A motivação para implantar o Tarifa Zero partiu da ideia de que se seria para dar benefício a alguém, que fosse para a população, assim foi possível chegar na ideia de contratação por quilômetro roda-

do, remunerando a empresa pela execução do serviço efetivamente realizado, independente do número de passageiros, e concedendo à população o transporte sem tarifa, integralmente gratuito e sem limite de utilização.

Como a ausência de tarifas afetou o financiamento do sistema de transporte público?

Tendo em vista o modo escolhido de contratação, que foi por quilômetro rodado em rotas e horários predefinidos pela Admi-



nistração Pública, independente do número de passageiros, o particular pode avaliar seu real custo de operação, tornando segura e previsível. Por outro lado, a Administração, através de estudos técnicos minuciosos, foi capaz de identificar que com o custo já existente de vale transporte e passe escolar, somado a suposto subsídio pleiteado, poderia contratar nos moldes mencionados sem necessidade de cobrança de tarifa.

Quais são as fontes de financiamento do transporte público municipal e como você busca novas alternativas?

A fonte de financiamento do Tarifa Zero é a de recurso próprio e a administração vem trabalhando para aumentar a arrecadação com a municipalização do trânsito, implantação de estacionamento rotativo, entre outros.

Quais são as ferramentas e os métodos que você utiliza para coletar, analisar e divulgar esses dados e informações?

O monitoramento eletrônico gera relatórios que são conferidos por auxiliar de fiscalização do con-



tratado e toda a comunicação é feita por meio eletrônico.

As informações são divulgadas por meio do site oficial da prefeitura e redes sociais.

Como a comunidade reagiu à implementação do Tarifa Zero?

A comunidade reagiu com muita gratidão, tivemos um aumento de 30% da demanda por esse tipo de transporte. Diariamente recebemos elogio e agradecimento pelo

importante e grandioso projeto Tarifa Zero.

Quais são as expectativas para os resultados a longo prazo da implementação do Tarifa Zero?

A longo prazo a expectativa é que haja aumento de demanda real da população em mais 15% para utilização dessa modalidade de transporte, o que representará em redução de fluxo de veículos, meio ambiente mais equilibrado e mobilidade urbana mais eficiente.



Estudo

Panorama Geral de Transporte Público Coletivo nos Municípios Brasileiros

por Adilson Fernandes Indi¹ e Paulo Marcio Fernando Jesus Batista¹

Introdução

O transporte público coletivo, consignado no art. 6º da Constituição Federal, é um direito social básico (Brasil, 1988), como são a educação, a saúde, o trabalho, a segurança pública, a moradia, a alimentação, entre outros direitos amparados por este instrumento jurídico e que exigem atuação incisiva da União para atendimento das demandas populares e mitigação de problemas que afetam o livre exercício da cidadania.

Ou seja, se o cidadão for privado do direito de se deslocar (transportar), dificilmente chegará no hospital para cuidar da saúde, na escola para estudar, muito menos teria condições de se deslocar para procurar o emprego (trabalho) e acessar o lazer. Ter direito ao transporte implica na condição básica de acesso a outros direitos, inclusive ao de liberdade de ir e vir.



Marcelo Camargo / Ag. Brasil

Diante desse entendimento, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) estruturou o presente estudo com o objetivo de mapear o atual panorama de transporte públi-

co coletivo nos Municípios brasileiros e a adoção de ações estratégicas para fortalecimento de políticas públicas que apoiam o pleno funcionamento do setor.

¹ Área Técnica de Transporte e Mobilidade Urbana da CNM.

Método

Foram pesquisados 5.568 Municípios, tendo obtido respostas autodeclaratórias de 3.476, que correspondem a 62,4% do universo total dos Municípios, visto que 87% dos respondentes são Municípios de pequeno porte, 10,9% de médio porte e 2,1% de grande porte, conforme mostra a Tabela 1.

Dos Municípios que responderam à pesquisa, 1.348 (38,8%) afirmaram possuir transporte público coletivo, sendo que 322 deles receberam Auxílio Emergencial à Gratuidade dos Idosos no transporte público coletivo, como mostra a Tabela 2.



Tabela 1 – Distribuição das respostas por Região

Região	Qt. Munic.	Resp. Munic.	%	Qt. Faltam	Qtd Respostas por Porte			% Respostas por Porte		
					Pequeno	Médio	Grande	Pequeno	Médio	Grande
Centro-Oeste	466	351	75,3%	115	317	30	4	90,3%	8,5%	1,1%
Norte	450	181	40,2%	269	152	22	7	84,0%	12,2%	3,9%
Sudeste	1.668	1.345	80,6%	323	1.128	178	39	83,9%	13,2%	2,9%
Sul	1.191	1.094	91,9%	97	994	88	12	90,9%	8,0%	1,1%
Nordeste	1.793	505	28,2%	1.288	433	60	12	85,7%	11,9%	2,4%
BR	5.568	3.476	62,4%	2.092	3.024	378	74	87,0%	10,9%	2,1%

Fonte: CNM.

Tabela 2 – Auxílio Emergencial à Gratuidade dos Idosos no transporte público coletivo

Região	Municípios que possuem Transporte Público Coletivo	Municípios que receberam Auxílio Idoso	População
Centro-Oeste	93	13	7.374.531
Nordeste	151	14	15.507.572
Norte	52	4	6.924.273
Sudeste	666	175	64.338.868
Sul	386	116	21.454.382
Total	1.348	322	115.599.626

Fonte: CNM.

Resultados

Panorama atual de transporte público coletivo nos Municípios brasileiros



Marcello Casal Jr / Ag. Brasil

O transporte público coletivo, cada vez mais precário, inseguro, caro, vulnerável, não confiável, com longas distâncias de deslocamentos e congestionamentos vem perdendo espaço e sendo substituído por transporte particular, que apesar de múltiplas externalidades negativas, oferece a opção de viagem mais segura, com menor tempo e maior flexibilidade.

É importante destacar que o transporte particular (automóvel), além de impactar fortemente na qualidade de tráfego, provocando longas filas de congestionamentos, acidentes, estresse e outros efeitos inerentes, também afeta fortemente a qualidade ambiental, emitindo grande quantidade de poluentes que impactam o ar e a saúde das pessoas nas cidades (Indi, 2018).

Segundo demonstrado nos estudos realizados por esta instituição (2021), o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários, realizado pelo Ministério do Meio Ambiente, revela que o crescente aumento de automóveis e sua prio-

rização face ao transporte público coletivo causa danos irreversíveis ao meio ambiente, injetando na atmosfera uma grande quantidade de monóxido de carbono, dióxido de carbono, óxido de nitrogênio e materiais particulados. Todas essas emissões, além de produzirem gases tóxicos que afetam os pulmões e causam danos à saúde, contribuem também para o aquecimento global, aumentando a temperatura do planeta.

Não restam dúvidas de que, mantidas as diretrizes atuais e a falta de coordenação e compromisso por parte do governo federal em apoiar os Municípios financeira e tecnicamente, o Brasil poderá atravessar a maior crise de transporte público coletivo já vista no mundo nos próximos anos, com efeitos e impactos negativos diretamente na economia, no meio ambiente e na vida social dos cidadãos.

A pandemia foi apenas uma demonstração de como o problema de transporte público coletivo pode se alastrar rapidamente para vários Municípios que operam esse

serviço. O agravamento da crise no setor causou fortes desequilíbrios financeiros, inclusive com interrupções parciais ou totais dos serviços e até mesmo as paralisações (NTU, 2022). A salvação de muitos Municípios foi o recebimento do Auxílio Emergencial à Gratuidade dos Idosos no transporte público coletivo.

Inicialmente previsto para todos os Municípios, Estados, Distrito Federal, empresas, e consórcios que gerenciam ou operam transporte público coletivo, o auxílio emergencial disponibilizado no valor de 2,5 bilhões beneficiou poucos Municípios, visto que apenas 539 entidades municipalistas obtiveram o benefício, o que totaliza aproximadamente 1,5 bilhão, sendo o restante do valor distribuído pelos Entes e organizações citadas anteriormente. Algumas das dificuldades para essa baixa adesão estão relacionadas aos critérios estabelecidos, às dificuldades de acesso às informações (pouca publicização) e ao pouco tempo para organização e participação no processo de candidatura e seleção.

Impacto do Auxílio Emergencial à Gratuidade dos Idosos no transporte público coletivo

Os dados levantados mostram que 63% dos Municípios pesquisados estavam com contratos desequilibrados financeiramente, precisando de apoio para custeio de operações. Sendo que 51,6 % declaram que se não fosse auxílio emergencial, a previsão para colapsar os sistemas de transporte público coletivo seria de um a dois anos. Esse número alcança 66% quando se amplia para até cinco anos, como mostra a Figura 1.

É com base nessa constatação que diversas organizações, inclusive a CNM, demandam uma política federal permanente de custeio de transporte público coletivo. A proposta trazida no Projeto de Lei (PL) 4.392/2023, que trata da instituição do Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), é um exemplo das alternativas viáveis para manter em funcionamento vários sistemas de transporte público coletivo nos Municípios.

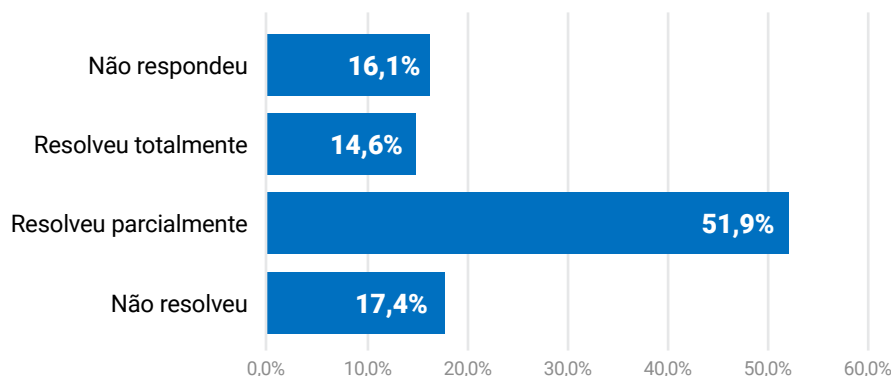
Não basta apenas criar obrigações financeiras e deixar a car-

go dos Municípios; é preciso que o governo federal cumpra o seu papel constitucional de garantir os direitos sociais, como é o caso de transporte público coletivo, e incorpore essas obrigações nas macropolíticas de transferência de renda aos Entes municipais e todos os atores que atuam nesse segmento.

Observa-se que 90% dos Municípios pesquisados entendem que a União deve participar no financiamento e custeio de transporte público coletivo permanentemente, por

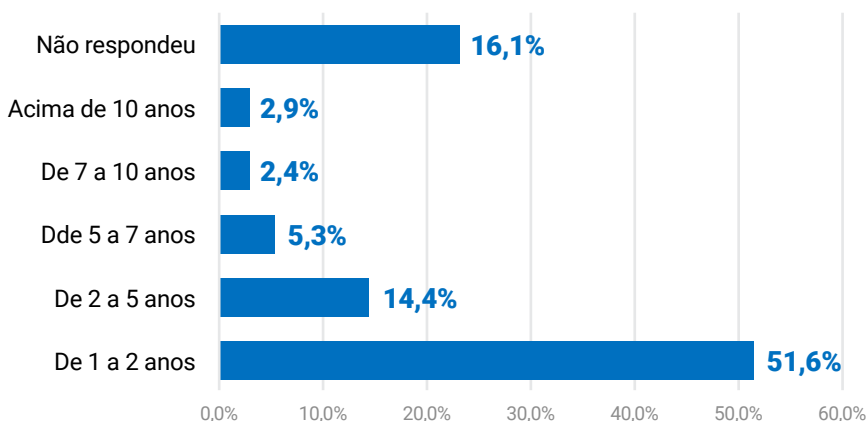
se tratar de um direito social previsto na Constituição Federal. Ainda segundo a pesquisa, 65% dos Municípios que vinham enfrentando problemas financeiros para manter a operação de transporte e reequilibrar os contratos afirmaram que o auxílio emergencial ajudou a resolver o problema de forma total ou parcialmente. Esse número é expressivo e revela que programas permanentes do gênero podem ajudar a transpor dificuldades existentes hoje.

Figura 2 – Impacto do auxílio emergencial na resolução do problema financeiro de transporte público coletivo local



Fonte: CNM.

Figura 1 – Quanto tempo operaria transporte público coletivo sem subsídio



Fonte: CNM.

Considerações finais

Fica evidente a complexidade e a profundidade do problema de transporte público coletivo nos Municípios brasileiros e a necessidade da participação da União para manutenção desses serviços, evitando caos e a privação do direito de ir e vir da população nessas localidades. É preciso que haja união de esforços entre os Entes federados para transpor as barreiras que se apresentam e que possivelmente infringirão danos irreversíveis se nada for feito.

Conjuntura

Perspectivas da Economia brasileira

O último Relatório Focus, elaborado pelo Banco Central no dia 23 de fevereiro de 2024, indica que a expectativa de mercado aponta para o crescimento da economia brasileira em 1,75% neste ano. A Inflação, mensurada pelo IPCA, possui expectativa de fechar o ano em 3,8% – abaixo do limite superior da meta estipulada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN). Em relação à taxa de juros, fundamental para a retomada de investimentos e o financiamento dos débitos municipais, o mercado espera que a taxa Selic encerre o ano de 2024 a uma taxa de 9,0% a.a., abaixo do patamar atual de 11,25% a.a.

Crescimento da economia em 2023

Foi divulgado no dia 1º de março de 2024 que a economia brasileira cresceu 2,9% em 2023. Pelo lado da oferta de serviços, o PIB agropecuário se expandiu 15,1% no período, puxado pela supersafra ocorrida em 2023. O setor de serviços, responsável por mais de 60% do PIB, cresceu 2,4% e a indústria, 1,6%. A ótica pelo lado da demanda aponta que o motor do crescimento foi o consumo das famílias, que cresceu 3,1%.





O emprego formal nos Municípios

Foi criado em 2023 um total de 1,48 milhão de novos empregos com carteira assinada, levando o mercado de trabalho à sua marca histórica de 43,9 milhões de empregos com carteira assinada. O emprego cresceu mais rapidamente nos Municípios do Centro-Oeste e nas cidades de pequeno porte. Os Municípios do Sudeste concentram 51% do total de vagas formais. Explica esse crescimento a retomada das contratações no setor de serviços, em especial nas áreas de educação, saúde e apoio administrativo, no pós-pandemia.

O desempenho do FPM em 2024 até o mês de fevereiro

O forte crescimento da arrecadação de Imposto de Renda (IR) no início de 2024, entre janeiro e fevereiro, garantiu a elevação de 8,8% nos repasses do FPM contra o mesmo período de 2023, desconsiderando a inflação do período.

Segundo a Nota decencial publicada pela Confederação, do aumento de R\$ 20,5 bilhões na base do FPM em 2024, R\$ 17,5 bilhões deve-se a elevação do Imposto de Renda Retido na Fonte de Capital (IRRF) e o Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ). No período, elevaram-se os recolhimentos do IRRF-Capital em função da tributação dos fundos exclusivos, do IRRF-Trabalho devido ao aumento da massa salarial, e há uma eleva-

ção do IRPJ em função do aumento de lucro dos bancos.

Em que pese o crescimento dos repasses nos dois primeiros meses do ano, a CNM orienta os gestores para uso dos recursos com cautela e atenção. O cenário atual de crise nas prefeituras, com aumento generalizado das despesas e baixo crescimento das receitas, reforça a necessidade de controle das finanças públicas.

Comparação do repasse do FPM (R\$ bilhões)

R\$ bilhões	Período	2023	2024	%
Valores nominais	Janeiro	14,86	16,72	12,5%
	Fevereiro	20,00	22,74	13,7%
	Janeiro e Fevereiro	34,86	39,46	13,2%
Valores reais	Janeiro	15,53	16,72	7,7%
	Fevereiro	20,73	22,74	9,7%
	Janeiro e Fevereiro	36,25	39,46	8,8%

Fonte: STN. Elaboração: CNM

Tributos próprios

Arrecadação de impostos nos Municípios: 5º bimestre de 2023

A arrecadação dos impostos municipais – ISS, IPTU, ITBI e IRRF – somou R\$ 218,1 bilhões nos primeiros dez meses de 2023, valor 17,6% superior ao observado para o mesmo período de 2022. Avaliando os tributos em específico, a receita de ISS alcançou R\$ 103,5 bilhões, o que corresponde a 47% de todos os impostos arrecadados no período, representando uma

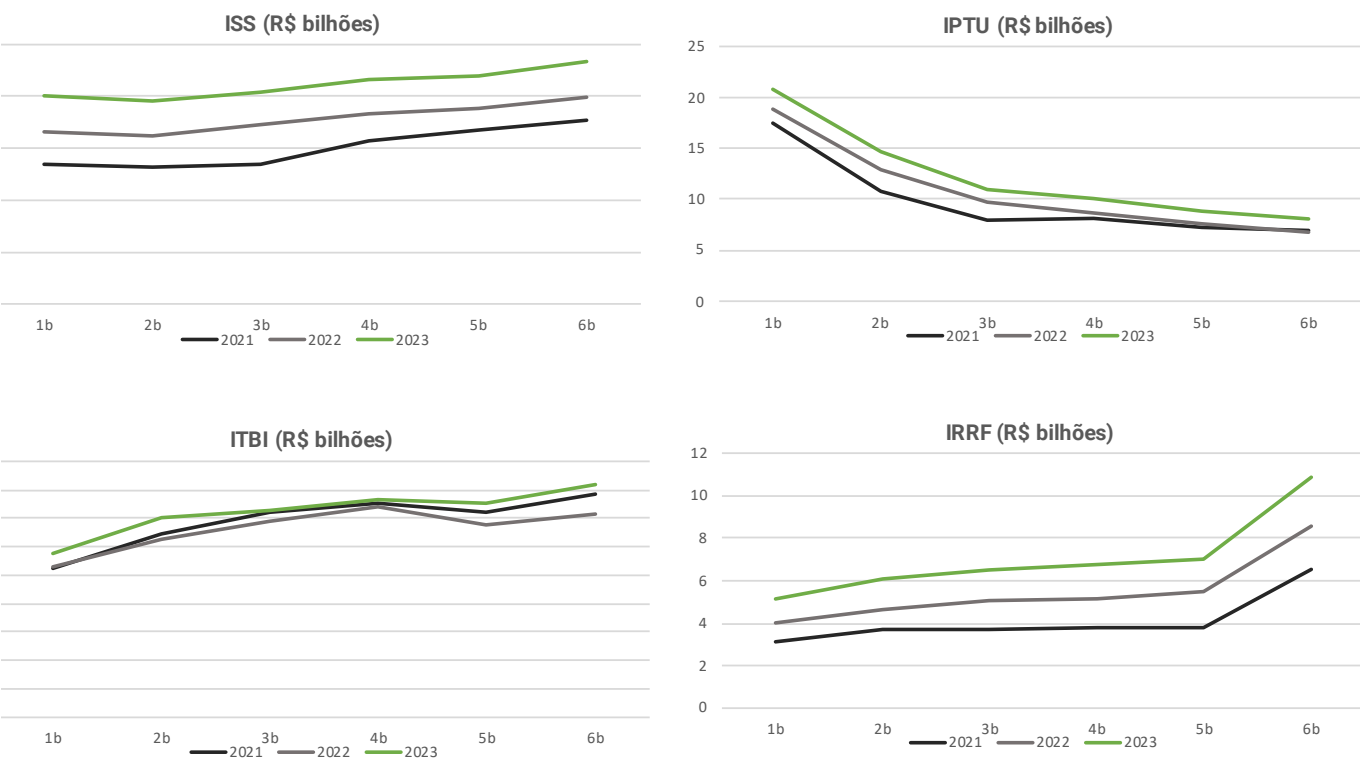
expansão de 18,9% no período. Em sequência, o IPTU – que corresponde a 30% da receita municipal – expandiu 13,4% nos primeiros dez meses de 2023. O IRRF e o ITBI apresentam posição minoritária no conjunto de impostos, sendo responsáveis por 13,4% e 8% do volume arrecadado. O crescimento dos dois tributos foi de 29,6% e 8,0%.

Arrecadação própria municipal (R\$ bilhões)

Receita	2021	2022	2023	2023/2022 (%)
ISS	72,4	87,1	103,5	18,9%
IPTU	51,5	57,7	65,4	13,4%
ITBI	16,8	16,3	17,6	8,0%
IRRF	18,2	24,3	31,5	29,6%
Total	158,9	185,5	218,1	17,6%

Fonte: Siconfi. Elaboração: CNM

A arrecadação bimestral de cada imposto, comparando o desempenho entre 2021 e 2023, é apresentada abaixo:



Fonte: Siconfi. Elaboração: CNM.

Cabe avaliar que a composição dos impostos tem muito a ver com o porte populacional dos Municípios. Nas grandes cidades, aproximadamente 80% de tudo que é arrecadado é ISS (51%) ou IPTU (31%), cabendo ao IRRF e ao ITBI uma menor relevância no volume total

arrecadado. Por outro lado, nas cidades pequenas – até 5 mil habitantes, por exemplo –, esses dois tributos correspondem a 51% do total, divididos entre ISS (36%) e IPTU (15%). São mais relevantes do que o IPTU, nesse caso, as arrecadações de IRRF e ITBI.

Até 5º bimestre/2023	ISS	IPTU	ITBI	IRRF	Total
Até 5 mil hab.	36%	15%	15%	34%	100%
5 a 10 mil hab.	40%	20%	15%	25%	100%
10 a 20 mil hab.	39%	23%	11%	27%	100%
20 a 50 mil hab.	41%	25%	12%	22%	100%
50 a 100 mil hab.	41%	30%	10%	19%	100%
100 a 300 mil hab.	43%	30%	9%	17%	100%
Acima de 300 mil hab.	51%	31%	7%	11%	100%

Fonte: Siconfi. Elaboração: CNM.

Arrecadação própria

Confira a receita estimada de IPTU, ISS, ITBI e IRRF nos cinco primeiros bimestres de 2022 e 2023

- Porte 1:** Até 5 mil habitantes

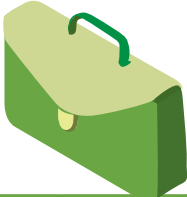
Porte 2: Acima de 5 mil habitantes até 10 mil habitantes

Porte 3: Acima de 10 mil habitantes até 20 mil habitantes

Porte 4: Acima de 20 mil habitantes até 50 mil habitantes
- Porte 5:** Acima de 50 mil habitantes até 100 mil habitantes

Porte 6: Acima de 100 mil habitantes até 300 mil habitantes

Porte 7: Acima de 300 mil habitantes.



ISSQN

	1º Bim/22	2º Bim/22	3º Bim/22	4º Bim/22	5º Bim/22	6º Bim/22	1º Bim/23	2º Bim/23	3º Bim/23	4º Bim/23	5º Bim/23
Porte 1	82.918.410	97.976.708	115.581.839	126.027.772	131.233.484	144.670.970	110.287.006	121.187.541	131.416.092	142.502.029	136.918.229
Porte 2	178.834.755	200.106.626	223.034.965	239.604.872	264.006.694	286.244.388	222.918.823	245.813.195	253.222.835	282.004.693	280.949.736
Porte 3	362.814.047	403.330.690	469.007.719	506.850.672	518.872.418	593.714.965	432.717.528	463.565.566	535.177.716	545.965.513	540.398.310
Porte 4	916.253.003	978.807.289	1.054.092.123	1.152.990.799	1.209.351.263	1.307.424.083	1.217.770.258	1.223.160.844	1.270.626.520	1.326.855.122	1.324.512.867
Porte 5	1.003.304.000	1.037.393.005	1.119.834.566	1.220.892.748	1.263.742.858	1.341.211.909	1.276.447.501	1.286.694.573	1.343.273.308	1.438.397.048	1.479.267.737
Porte 6	2.305.510.845	2.328.964.730	2.526.280.509	2.627.688.579	2.742.370.525	2.890.015.776	2.798.797.398	2.861.893.202	2.987.574.388	3.128.840.658	3.178.159.422
Porte 7	11.701.623.780	11.149.708.061	11.693.217.744	12.396.255.390	12.755.719.168	13.362.151.533	13.942.716.151	13.358.634.378	13.822.372.321	14.832.939.019	14.992.564.037
Total	16.551.258.840	16.196.287.111	17.201.049.466	18.270.310.832	18.885.296.409	19.925.433.624	20.001.654.667	19.560.949.299	20.343.663.180	21.697.504.083	21.932.770.337

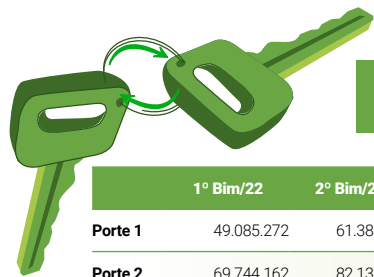
Fonte: Siconfi e CNM. Elaboração: CNM



IPTU

	1º Bim/22	2º Bim/22	3º Bim/22	4º Bim/22	5º Bim/22	6º Bim/22	1º Bim/23	2º Bim/23	3º Bim/23	4º Bim/23	5º Bim/23
Porte 1	19.787.813	58.762.341	56.350.751	40.718.022	28.502.747	22.704.010	28.272.604	79.402.755	79.451.966	50.421.726	31.020.918
Porte 2	50.570.171	138.348.203	118.997.398	88.239.793	64.774.723	83.800.181	177.544.814	178.934.841	133.444.340	94.769.642	60.679.045
Porte 3	176.452.680	322.442.174	282.446.338	232.782.156	148.741.761	166.724.736	302.923.540	369.683.174	327.002.050	265.525.942	193.076.572
Porte 4	675.942.281	1.000.423.162	740.197.127	573.667.662	425.570.914	396.176.077	763.023.810	1.166.571.038	897.770.849	668.059.567	483.920.348
Porte 5	1.114.867.974	1.243.973.670	787.367.294	668.693.241	517.753.097	508.729.294	1.195.808.839	1.450.936.245	935.920.653	724.279.115	600.133.860
Porte 6	2.628.754.553	2.688.423.476	1.688.393.655	1.388.094.884	1.110.881.582	1.156.035.026	2.774.047.644	3.048.605.306	1.811.974.759	1.528.543.851	1.320.948.640
Porte 7	14.181.609.142	7.486.173.858	6.102.084.069	5.589.828.148	5.267.037.361	4.433.501.684	15.553.863.405	8.461.098.620	6.767.886.489	6.815.950.269	6.098.322.543
Total	18.847.984.615	12.938.546.884	9.775.836.633	8.582.023.905	7.563.262.185	6.767.671.007	20.795.484.657	14.755.231.979	10.953.451.105	10.147.550.113	8.788.101.926

Fonte: Siconfi e CNM. Elaboração: CNM



ITBI

	1º Bim/22	2º Bim/22	3º Bim/22	4º Bim/22	5º Bim/22	6º Bim/22	1º Bim/23	2º Bim/23	3º Bim/23	4º Bim/23	5º Bim/23
Porte 1	49.085.272	61.386.269	76.496.020	67.540.612	69.117.933	65.624.746	44.580.534	46.934.041	60.771.170	64.281.520	61.895.862
Porte 2	69.744.162	82.137.396	100.791.877	110.292.774	106.585.423	126.215.228	64.346.857	78.315.451	103.471.422	99.092.979	117.014.448
Porte 3	113.984.234	148.577.558	162.119.305	163.459.841	172.494.495	208.419.740	101.395.279	123.271.390	134.875.193	161.434.533	161.057.875
Porte 4	227.323.455	286.455.605	306.183.950	326.653.241	316.893.949	347.213.936	327.823.602	361.847.840	358.671.240	371.502.339	403.395.526
Porte 5	239.319.067	270.766.947	292.894.412	313.827.829	287.259.678	304.597.698	260.189.629	322.591.880	320.398.466	342.136.182	349.402.700
Porte 6	453.484.395	519.981.679	599.677.024	606.162.557	577.093.552	569.233.988	473.842.614	590.760.071	616.034.693	659.950.809	650.833.136
Porte 7	1.492.952.767	1.769.088.998	1.908.554.570	2.113.588.489	1.847.809.557	1.961.534.636	1.608.595.637	2.001.457.150	2.027.431.328	2.123.031.040	2.028.110.061
Total	2.645.893.352	3.138.394.455	3.446.717.158	3.701.525.345	3.377.254.587	3.582.839.972	2.880.774.152	3.525.177.823	3.621.653.513	3.821.429.401	3.771.709.608

Fonte: Siconfi e CNM. Elaboração: CNM



IRRF

	1º Bim/22	2º Bim/22	3º Bim/22	4º Bim/22	5º Bim/22	6º Bim/22	1º Bim/23	2º Bim/23	3º Bim/23	4º Bim/23	5º Bim/23
Porte 1	55.100.598	86.537.848	83.809.479	87.782.982	94.367.520	168.994.152	95.919.945	122.807.131	128.605.507	122.943.820	141.655.461
Porte 2	78.022.254	104.956.063	117.798.564	124.515.664	134.035.254	240.161.250	123.300.309	157.900.137	162.758.901	164.164.526	180.847.729
Porte 3	194.499.446	242.342.040	283.840.645	295.387.226	307.689.101	556.856.052	265.829.517	356.234.540	355.469.362	355.915.350	408.551.311
Porte 4	393.257.078	497.240.269	547.715.914	571.714.571	591.467.915	983.943.472	533.470.388	697.837.082	727.978.034	716.655.044	816.698.211
Porte 5	380.525.834	434.306.292	493.631.855	528.184.460	516.535.705	868.511.144	509.435.791	662.504.835	627.883.968	657.359.295	715.995.819
Porte 6	719.249.790	876.575.260	996.299.213	1.007.141.119	1.043.741.036	1.653.350.770	890.638.071	1.146.946.438	1.266.167.758	1.299.867.789	1.383.474.482
Porte 7	2.191.560.142	2.370.649.466	2.504.744.585	2.571.061.014	2.811.808.666	4.093.112.844	2.720.677.953	2.920.450.779	3.276.761.230	3.460.573.422	3.369.896.774
Total	4.012.215.142	4.612.607.238	5.027.840.254	5.185.787.036	5.499.645.196	8.564.929.684	5.139.271.975	6.064.680.942	6.545.624.761	6.777.479.246	7.017.119.786

Fonte: Siconfi e CNM. Elaboração: CNM

Mobilidade

O direito à locomoção nas nossas cidades

Toda nossa evolução como espécie teve como diferencial a capacidade inerente de nós humanos de nos comunicarmos, nos locomovermos, vivermos em sociedade, além do dedo opositor como muito bem narrado no excelente documentário "Ilha das flores", de 1988, do diretor Giba Assis Brasil. Essas características, que nos diferenciaram das outras espécies que habitam o nosso planeta, foram caminhando para a complexa sociedade que vivemos atualmente. Fomos nos unindo e habitamos em cidades e grandes aglomerações humanas, com quase 8 bilhões de pessoas no mundo. Essas cidades e sua organização como espaço de convivência e de bem-estar social são um grande desafio para todos.

No último censo demográfico do IBGE, encerrado em 2022, o Brasil tinha 203,08 milhões de pessoas, distribuídas em 5.568 Municípios, sendo que 124 milhões de brasileiros estão concentrados nas capitais e nas regiões metropolitanas, e sobretudo nesses locais é que a mobilidade é um dos maiores desafios para a gestão pública. O direito de ir e vir que é assegurado a todos nós nem sempre é um direito de todos. Cada vez mais as cidades estão cheias de veículos. As vias, ruas, e avenidas não cres-

cem na mesma velocidade, tornando a locomoção das pessoas cada vez mais lenta, com mais engarrafamentos e horas perdidas no trânsito.

Além de um problema de mobilidade, temos um problema econômico, de produtividade, horas de trabalho e lazer que são perdidas na tentativa de nos locomovermos dentro de nossas cidades. Mas quais seriam as soluções para esse grande problema? Especialistas em mobilidade indicam alguns caminhos para minimizar esses problemas. O primeiro seria a adoção de transporte coletivo de boa qualidade, como metrô e trens de superfície, que possam levar grandes quantidades de pessoas em segurança e com conforto para retirar a circulação de carros de nossas vias, mas isto implica em grandes investimentos públicos, planejamento urbano eficiente e a tal da vontade política.

As alternativas seriam a adoção de outras formas de locomo-



Eduardo Stranz
Consultor da CNM

ção mais limpas e eficientes, como o uso de bicicletas, e o uso de veículos baseados em combustão menos poluentes, que não seja de petróleo, como a eletricidade, o hidrogênio e outros combustíveis não fósseis.

Conforme a equipe técnica da CNM apresenta neste monitor, os resultados de uma pesquisa sobre o transporte coletivo e os subsídios que o poder público precisa alocar para o atendimento a esse direito são desafios muito grandes e precisam da união dos esforços de todas as esferas do poder público, bem como de toda a sociedade para que as decisões que forem tomadas e os caminhos a serem seguidos sejam os melhores possíveis para a maioria da população, respeitando o direito universal à locomoção.



Marcello Casal Jr. / Ag. Brasil

Acesse as publicações periódicas dos Estudos Técnicos

Notas Decendiais do FPM

A CNM divulga uma Nota Decendial a cada repasse do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). A publicação apresenta a evolução do FPM no exercício financeiro, sua taxa de crescimento em relação ao mesmo decêndio, mês e ano anterior e os repasses para cada estado por coeficiente do Fundo de Participação. Confira no QR Code:



Informativos do Mercado de Trabalho do Agro

O Informativo CNM: Emprego no Campo é publicado mensalmente pela Confederação e apresenta a criação de empregos da cadeia do agro com carteira assinada nos Municípios a partir do Novo Caged. São apresentadas a evolução dos empregos por porte populacional, região geográfica, além de pontuar os segmentos do agro, atividades econômicas e Municípios que mais geraram empregos a cada mês. Confira no QR Code os Informativos CNM:



Informativos do Mercado de Trabalho

O Informativo CNM: Mercado de Trabalho é publicado mensalmente pela Confederação e apresenta a criação de empregos com carteira assinada nos Municípios a partir do Novo Caged. São apresentadas a evolução dos empregos nos últimos meses, a difusão da geração de emprego entre os Municípios e a sua expansão por porte populacional e região geográfica. Confira no QR Code os Informativos CNM:



Informativos de Inflação

O Informativo CNM: Inflação é publicado mensalmente pela Confederação e divulga a inflação mensal coletada pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. São apresentadas a evolução da inflação mensal e nos últimos doze meses, a sua difusão na cesta de produtos, além dos setores e itens mais e menos afetados. Confira no QR Code os Informativos CNM:



A CNM está presente também nas redes sociais e quer interagir com seu Município por lá também!



portalcnm

Portal CNM

cadastre-se na lista de transmissão



portalcnm

TV Portal CNM

<https://www.cnm.org.br/index.php/contato/whatsapp>

O Monitor CNM é uma publicação da Confederação Nacional de Municípios. Todo o conteúdo pode ser copiado, distribuído, exibido e reproduzido livremente, desde que seja citada a fonte.

Presidente: **Paulo Ziulkoski** • Editor responsável: **Vinícius de Almeida**

Equipe Técnica: **Eduardo Stranz, Hilton Leal, João de Sá, Vinícius de Almeida e Wanderson Rocha**

Revisão: **KM Publicações** • Design: **Eduardo Viana** | Themaz Comunicação

Endereço: **SGAN 601, Módulo N – Brasília/DF – CEP: 70.830-010**

Telefone: **(61) 2101-6000** • Fax: **(61) 2101-6008** • E-mail: **atendimento@cnm.org.br**