

AGENDA 2030

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

Avaliação do progresso das principais metas globais para o Brasil

ODS 11

TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS



Governo Federal

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2024

Ministério do Planejamento e Orçamento

Ministra Simone Nassar Tebet

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Coordenação

Enid Rocha Andrade da Silva

José Eduardo Brandão

Equipe técnica

Valeria Rezende de Oliveira

Rubia Quintão

Presidenta

Luciana Mendes Santos Servo

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Fernando Gaiger Silveira

**Diretora de Estudos e Políticas do Estado,
das Instituições e da Democracia**

Luseni Maria Cordeiro de Aquino

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

Cláudio Roberto Amitrano

**Diretor de Estudos e Políticas Regionais,
Urbanas e Ambientais**

Aristides Monteiro Neto

**Diretora de Estudos e Políticas Setoriais, de Inovação,
Regulação e Infraestrutura**

Fernanda De Negri

Diretor de Estudos e Políticas Sociais

Carlos Henrique Leite Corseuil

Diretor de Estudos Internacionais

Fábio Vêras Soares

Chefe de Gabinete

Alexandre dos Santos Cunha

**Coordenadora-Geral de Imprensa e
Comunicação Social**

Gisele Amaral

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Como citar:

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Agenda 2030**: objetivos de desenvolvimento sustentável: avaliação do progresso das principais metas globais para o Brasil: ODS 11: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Brasília: Ipea, 2024. 18 p. (Cadernos ODS, 11). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/ri2024ODS11>

As publicações do Ipea estão disponíveis para download gratuito nos formatos PDF (todas) e ePUB (livros e periódicos). Acesso: <https://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério do Planejamento e Orçamento.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

APRESENTAÇÃO

A iniciativa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) em lançar os *Cadernos ODS* em 2018 representou um passo significativo na divulgação de estudos e pesquisas que visam fortalecer o compromisso nacional com os desafios delineados durante a Cúpula de Desenvolvimento Sustentável da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), em 2015.

Nos últimos quatro anos, porém, o Brasil passou por mudanças significativas em sua abordagem em relação a várias agendas internacionais, impulsionadas por fatores políticos, econômicos e sociais. A mudança na liderança e na orientação política do governo, no período 2019-2022, resultou na definição de novas prioridades e estratégias, levando à redução do envolvimento em fóruns e iniciativas globais. Ademais, questões internas, como crises econômicas e instabilidade política, desviaram a atenção do Brasil das agendas internacionais, incluindo a retirada da Agenda 2030 da pauta de políticas públicas do governo federal.

O retorno do Brasil à Agenda 2030 foi marcado por eventos importantes. Primeiramente, o retorno do projeto democrático participativo ao governo federal foi crucial, sendo o principal impulsionador das mudanças. Em seguida, a recriação da Comissão Nacional para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (CNOODS) pelo presidente Lula da Silva em setembro de 2023 foi outro ponto significativo, restaurando uma estrutura essencial que havia sido extinta no governo anterior.

Durante a AGNU, o presidente Lula reafirmou o compromisso do Brasil com a Agenda 2030 e anunciou ao mundo que o Brasil apresentaria seu segundo Relatório Nacional Voluntário (RNV) no High Level Political Forum de 2024. Nesse fórum, o presidente anunciou também a criação de um 18º Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) no Brasil, centrado na igualdade racial, um desafio primordial no país.

Todos esses marcos revitalizaram o compromisso do Ipea com o acompanhamento e a análise da Agenda 2030, levando-o a reassumir seu papel de assessoramento técnico à nova CNOODS ao lado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz).

Proseguindo com seus esforços em apoio à nova CNOODS, o Ipea lança agora a segunda edição dos *Cadernos ODS*. Este conjunto de dezessete cadernos apresenta as contribuições do Ipea para a elaboração do RNV 2024, concentrando-se especificamente na avaliação do progresso das metas dos ODS pelo Brasil. A elaboração dessas análises contou com a valiosa colaboração de pesquisadores do IBGE e da Fiocruz.

Para cada ODS, destacamos as principais metas em consonância com os desafios enfrentados pelo país e sua integração com os eixos estratégicos de desenvolvimento delineados no Plano Plurianual 2024-2027. Posteriormente, as metas foram minuciosamente avaliadas e categorizadas em quatro conjuntos distintos: i) aquelas que foram alcançadas; ii) as que demonstraram evolução positiva durante o período; iii) as que sofreram impacto devido à pandemia de covid-19; e iv) aquelas que não puderam ser analisadas devido à falta de indicadores ou à existência de séries de indicadores incompletas ou irregulares. Ademais, as análises contemplam as principais políticas que contribuem para o alcance dos ODS pelo país e uma seção sobre os avanços, os desafios e as dificuldades críticas para o alcance de cada um dos ODS até 2030.

Os *Cadernos ODS* não se limitam apenas à análise do progresso de cada indicador; eles também oferecem uma análise elucidativa da trajetória de cada um desses indicadores ao longo do período 2016-2022, reforçando o compromisso da transparência à sociedade. Com esta publicação, o Ipea reitera sua firme adesão à agenda do desenvolvimento sustentável, alinhada com os princípios fundamentais da “prosperidade compartilhada” e do imperativo de “não deixar ninguém para trás”.

A Agenda 2030, ao destacar e priorizar a “prosperidade compartilhada”, reconhece a necessidade de criar e sustentar um ambiente econômico e social onde todas as pessoas, independentemente de sua origem, gênero, raça, etnia ou condição socioeconômica, tenham acesso igualitário às oportunidades e aos frutos do desenvolvimento. Isso requer a implementação de políticas e medidas que não apenas gerem riqueza, mas também que a distribuam de maneira justa e inclusiva, reduzindo as desigualdades sociais.

Além disso, o compromisso de “não deixar ninguém para trás” reforça a importância de adotar uma abordagem holística e abrangente para o desenvolvimento, garantindo que as políticas e os programas sejam implementados de forma a alcançar todas as pessoas. Isso requer a implementação de estratégias específicas para abordar as desigualdades estruturais, fornecendo acesso igualitário a serviços essenciais, como educação, saúde, habitação e emprego, e garantindo a proteção dos direitos humanos de todos os cidadãos.

Enid Rocha Andrade da Silva
Coordenadora do Comitê ODS Ipea

Cleandro Krause¹

Renato Balbim²

Vanessa Gapriotti Nadalin³

1 O BRASIL E O ODS 11

As cidades brasileiras são, de modo geral, carentes de moradias dignas e de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos que propiciem boas condições de vida a todos os seus habitantes. Nas médias e nas grandes cidades, as desigualdades socioespaciais ganham contornos mais dramáticos. Nesse sentido, de um lado, há extensas áreas – com pouca ou nenhuma infraestrutura – densamente ocupadas por favelas e loteamentos precários. De outro lado, há áreas servidas por infraestruturas, mas com a presença de vazios intraurbanos de longa data, os quais permanecem sem ser utilizados. São as duas faces de uma urbanização historicamente excludente e insustentável, que predomina no país.

Entre esses problemas urbanos, a moradia ganha preponderância e vem sendo alvo de ações governamentais, a exemplo do Programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV). Implementado desde 2009, já entregou mais de 5 milhões de unidades habitacionais até 2020. Contudo, o MCMV não foi capaz, por si só, e até o momento, de reduzir o déficit habitacional nem de diminuir o contingente de domicílios com inadequações, bem mais numeroso que o mencionado déficit, o que exigiria ações específicas de melhoria habitacional em vez da provisão de unidades novas. Além disso, a localização de empreendimentos habitacionais, predominantemente periférica, não tem contribuído para reduzir as desigualdades socioespaciais das grandes cidades brasileiras.

No planejamento do desenvolvimento de médio prazo do país, o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) vincula-se marcadamente ao eixo estratégico *Desenvolvimento social e garantia de direitos*, do Plano Plurianual (PPA) 2024-2027 do governo federal. Entre os principais desafios desse eixo, há os que dizem respeito ao ODS 11: i) construção de um conceito de cidades sustentáveis; ii) definição de uma política habitacional e urbana; iii) acesso ao saneamento básico; iv) acesso à cultura, ao esporte e ao lazer; e v) combate à pobreza e às desigualdades sociais. As questões tratadas pelo ODS 11 também estão contempladas em vários programas do PPA 2024-2027, com destaque para os programas do Ministério das Cidades, principal órgão do Executivo dedicado ao tema. Além disso, o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que é prioridade no PPA, também abarca temas do ODS 11, como o transporte eficiente e sustentável; a infraestrutura social inclusiva; e as cidades sustentáveis e resilientes.

Com base na diversidade de programas e entregas previstas no PPA 2024-2027, pode-se afirmar que os temas e os desafios encerrados no ODS 11 encontram-se entre as prioridades nacionais, com destaque para a habitação e as infraestruturas urbanas, notadamente de mobilidade e saneamento.

1. Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea). E-mail: cleandro.krause@ipea.gov.br.

2. Técnico de planejamento e pesquisa na Dirur/Ipea. E-mail: renato.balbim@ipea.gov.br.

3. Técnica de planejamento e pesquisa na Dirur/Ipea. E-mail: vanessa.nadalin@ipea.gov.br.

BOX 1

Diálogo entre as recomendações do Relatório Luz 2023 e as iniciativas do governo federal

O VII Relatório Luz da Sociedade Civil da Agenda 2030, apresentado em 2023, avaliou que não houve progresso nas metas do ODS 11. Isso indica que as políticas habitacionais e de mobilidade urbana são frágeis, assim como é insuficiente e desigual o acesso ao saneamento básico e a várias outras políticas setoriais importantes para as cidades e seus moradores. A política habitacional se sobressai pelo enorme déficit de moradias, principalmente aquelas de interesse social, e pelo potencial de redução das múltiplas e colossais desigualdades que atravessam o espaço das cidades.

Recomendação

Revisar o MCMV, concluir as obras paralisadas e ampliar os programas habitacionais para além da produção de novas moradias, incluindo alternativas para o déficit qualitativo (melhorias habitacionais com assistência técnica, aluguel social e *retrofit*).

Iniciativas governamentais

O novo MCMV, o qual está sendo executado desde 2023, contempla novas linhas de atendimento – além daquelas voltadas para a aquisição de novas unidades habitacionais –, que vão ao encontro das recomendações do Relatório Luz, a saber, locação social de imóveis em áreas urbanas; provisão de lotes urbanizados; e melhorias habitacionais. A assistência técnica é tanto uma diretriz do novo MCMV quanto um item que pode compor o investimento de operações nas demais modalidades. As melhorias habitacionais com assistência técnica gratuita, conforme a Lei nº 11.888/2008, destinam-se às famílias com renda mensal de até três salários mínimos e buscam contribuir para a redução do chamado “déficit qualitativo”, ou seja, reparar inadequações nos domicílios. Uma vez executadas as reformas e as complementações de infraestrutura, tais famílias seguirão morando na mesma localização, o que reforça princípios como permanência, consolidação da urbanização e sustentabilidade.

Fonte: GTSC A2030 (2023).
Elaboração dos autores.

2 ANÁLISE DO PROGRESSO DAS METAS

As dez metas do ODS 11 desdobram-se em quinze indicadores globais, e nove destes contam com séries que permitem a análise de sua evolução. Quanto aos demais, um deles já foi calculado, mas não conta com dados atualizados, e cinco não foram calculados.

Conforme se observa no quadro 1, de modo geral, houve evolução positiva dos indicadores relacionados à habitação (meta 11.1); à mobilidade e ao transporte urbano (meta 11.2); e à proteção e à salvaguarda do patrimônio cultural e natural (meta 11.4). Entre as metas de implementação, houve evolução positiva do indicador *11.b.2 – Estratégias locais de redução de risco de desastres*. Outros dois indicadores, apresentados de forma binária (com resposta “sim” para todos os quesitos), mostram que o Brasil já teria atingido as metas globais quanto à existência de políticas urbanas nacionais (meta 11.a) e à adoção de estratégias nacionais de redução de risco de desastres (meta 11.b).

Por sua vez, o indicador que mede o desempenho relacionado ao impacto ambiental causado pelos resíduos sólidos, compreendido na meta 11.6, não mostrou evolução no período, e isso gera uma preocupação que advém da continuidade do descarte inapropriado de resíduos com potencial danoso ao meio ambiente. É também preocupante a tendência de evolução negativa, ainda que muito volátil, mostrada pelos dois indicadores globais da meta 11.5, tanto o que contabiliza perdas humanas causadas por desastres quanto o que cuida das perdas econômicas.

Por fim, cabe apontar que, no mínimo, duas metas possuem fortes interações com a covid-19, quais sejam, a habitação que, inadequada, não foi capaz de prover as condições necessárias para que os moradores atendessem ao apelo de “ficar em casa”; e a de afetados por desastres, especialmente pela perda de moradia durante o contexto pandêmico.

O quadro 1 resume a evolução dos indicadores e das metas globais do ODS 11, observadas no período de 2016 a 2022.

QUADRO 1
Evolução das metas globais do ODS 11

Meta	Indicadores globais	Evolução dos indicadores	Avaliação das metas
11.1 – Até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos e urbanizar as favelas.	11.1.1 – Proporção da população urbana vivendo em assentamentos precários, assentamentos informais ou domicílios inadequados (%).	✓	✓☀
11.2 – Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.	11.2.1 – Proporção de população que tem acesso adequado a transporte público, por sexo, idade e pessoas com deficiência.	✓	✓
11.3 – Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países.	11.3.1 – Razão da taxa de consumo do solo pela taxa de crescimento da população.	✗	✗
	11.3.2 – Proporção de cidades com uma estrutura de participação direta da sociedade civil no planejamento e gestão urbana que opera de forma regular e democrática.	✗	
11.4 – Fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo.	11.4.1 – Total da despesa (pública e privada) <i>per capita</i> gasta na preservação, proteção e conservação de todo o patrimônio cultural e natural, por tipo de patrimônio (cultural, natural, misto e por designação do Centro do Patrimônio Mundial), nível de governo (nacional, regional e local), tipo de despesa (despesas correntes/ de investimento) e tipo de financiamento privado (doações em espécie, setor privado sem fins lucrativos e patrocínios).	✓	✓
11.5 – Até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade.	11.5.1 – Número de mortes, pessoas desaparecidas e pessoas diretamente afetadas atribuído a desastres por 100 mil habitantes.	✗	☀✗
	11.5.2 – Perdas econômicas diretas em relação ao PIB, incluindo danos causados por desastres em infraestruturas críticas e na interrupção de serviços básicos (porcentagem do PIB).	✗	
11.6 – Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo <i>per capita</i> das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros.	11.6.1 – Proporção de resíduos sólidos urbanos regularmente coletados e com destino final adequado no total de resíduos sólidos urbanos gerados por cidades.	–	–
	11.6.2 – Nível médio anual de partículas inaláveis (por exemplo, com diâmetro inferior a 2,5 µm e 10 µm) nas cidades (população ponderada).	✗	

(Continua)

(Continuação)

Meta	Indicadores globais	Evolução dos indicadores	Avaliação das metas
11.7 – Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.	11.7.1 – Proporção da área construída das cidades que é espaço público aberto para uso de todos, por sexo, idade e pessoas com deficiência.	✗	✗
	11.7.2 – Proporção da população vítima de assédio físico ou sexual, por sexo, grupo etário, pessoas com deficiência e local da ocorrência, nos últimos 12 meses.	✗	
11.a – Apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento.	11.a.1 – Existência de políticas urbanas nacionais ou planos de desenvolvimento regional que (a) respondem à dinâmica populacional; (b) garantem um desenvolvimento territorial equilibrado; e (c) possuem responsabilidade fiscal.	–	–🎯
11.b – Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às mudanças climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o Marco de Sendai para a Redução do Risco de Desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis.	11.b.1 – Número de países que adotam e implementam estratégias nacionais de redução de risco de desastres em linha com o Marco de Sendai para a Redução de Risco de Desastres 2015-2030.	–	✅🎯
	11.b.2 – Proporção de governos locais que adotam e implementam estratégias locais de redução de risco de desastres em linha com as estratégias nacionais de redução de risco de desastres.	✅	
11.c – Apoiar os países menos desenvolvidos, inclusive por meio de assistência técnica e financeira, para construções sustentáveis e resilientes, utilizando materiais locais.	11.c.1 – Proporção do apoio financeiro aos países menos desenvolvidos destinado à construção e modernização de edifícios sustentáveis, resistentes e eficientes em termos de recursos, utilizando materiais locais.	✗	✗

✅ Evolução positiva

– Sem evolução

🎯 Meta global atingida

✗ Evolução negativa

☄️ Impactado pela covid-19

✗ Sem indicadores ou série curta ou irregular

Elaboração dos autores.

3 METAS EM DESTAQUE

As metas 11.1 (habitação), 11.2 (transporte urbano), 11.3 (urbanização) e 11.5 (perdas por desastres) foram selecionadas por integrarem a estratégia-chave do PPA 2024-2027, o que é evidenciado pela inclusão de seus indicadores nos indicadores estratégicos do plano. A meta 11.5 se destaca devido ao seu retrocesso e à relação com os objetivos de outros ODS, como o ODS 1 e o ODS 13. A meta 11.3, que aborda a urbanização, é crucial por sua influência nas outras metas e pela necessidade de monitoramento aprimorado.

Meta 11.1 – Até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos e urbanizar as favelas.

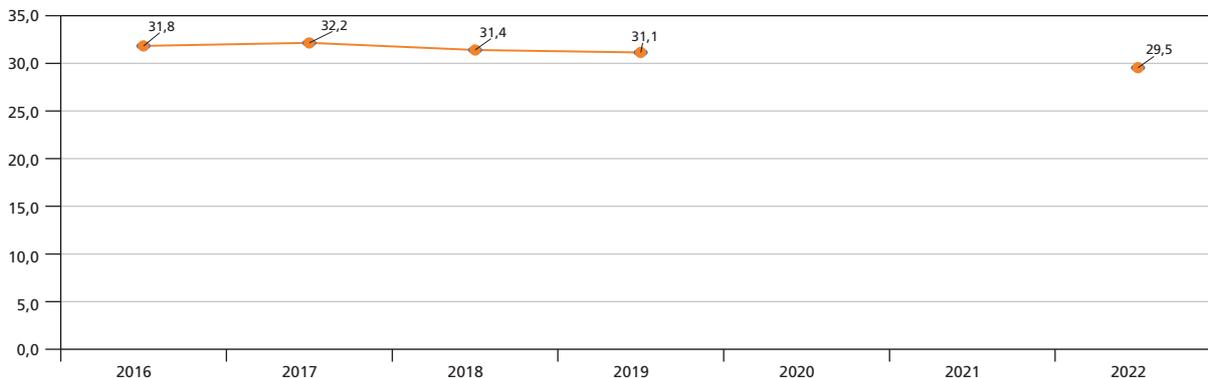
A meta 11.1 mira a universalização do acesso à habitação. O indicador 11.1.1 – *Proporção da população urbana vivendo em assentamentos precários, assentamentos informais ou domicílios inadequados* cobre a maioria das dimensões de habitação inadequada propostas pela Organização das Nações Unidas (ONU), conforme resumido a seguir:

- 1) abastecimento de água;
- 2) esgotamento sanitário;
- 3) coleta de resíduos sólidos;
- 4) densidade de moradores por cômodos que servem como dormitório (métrica disponível do tamanho da moradia);
- 5) ônus excessivo com o pagamento de aluguel (indicador de capacidade de pagamento ou *affordability*); e
- 6) condição de domicílios localizados em aglomerados subnormais (AGSNs), o que pode ser entendido como *proxy* de insegurança da posse do imóvel.

Como o levantamento dos AGSNs é atualizado apenas nos Censos Demográficos, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), recorreu-se ao indicador alternativo de domicílios precários, já utilizado no PPA 2024-2027, que abarca cinco dimensões – das seis informadas anteriormente – e deixa de fora apenas a insegurança da posse.

GRÁFICO 1

Proporção de população urbana que vive em domicílios precários (sem contabilizar a localização do domicílio em AGSNs)
(Em %)



Fonte: Brasil (2023).

Elaboração: Ipea.

Obs.: A pandemia da covid-19 acarretou a diminuição da taxa de aproveitamento da amostra da PNAD Contínua, o que dificultou a mensuração de dados correspondentes às características gerais dos domicílios em 2020 e 2021, os quais não foram divulgados.

As informações contidas no gráfico 1 mostram um pequeno declínio da proporção da população que vive em domicílios precários, de 31,8% em 2016 para 29,5% em 2022, o que pode ser interpretado como positivo. Contudo, ao seguir a mesma tendência, em 2030 o Brasil ainda terá cerca de um quarto dos domicílios urbanos inadequados.

Uma das dimensões cobertas pelo indicador mencionado anteriormente merece atenção especial por ter apresentado evolução com tendência inversa, ou seja, de crescimento: o número de domicílios em ônus excessivo com o pagamento de aluguel urbano. No período de 2016 a 2019, o indicador variou de 2,81 milhões a 3,04 milhões de unidades habitacionais, crescimento médio geométrico de 2,6% ao ano (FJP, 2021). Assim, pode-se dizer que o crescimento do ônus com o aluguel estaria “anulando” o relativo decréscimo de outras dimensões do indicador composto.

Meta 11.2 – Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A meta 11.2 destaca as necessidades de públicos-alvo prioritários, além de focar aspectos de segurança e de acessibilidade (física e financeira) ao transporte público. O indicador global 11.2.1 – *Proporção de população que tem acesso adequado a transporte público por sexo, idade e pessoas com deficiência* considera como adequado um sistema em que uma parada ou uma estação estejam a uma distância de até 0,5 km de um ponto considerado local de moradia. Além disso, a parada deveria ser segura, e os serviços deveriam ser frequentes e acessíveis a pessoas com deficiência, idosos e crianças. No entanto, por indisponibilidade de dados, esse indicador ainda não foi calculado.

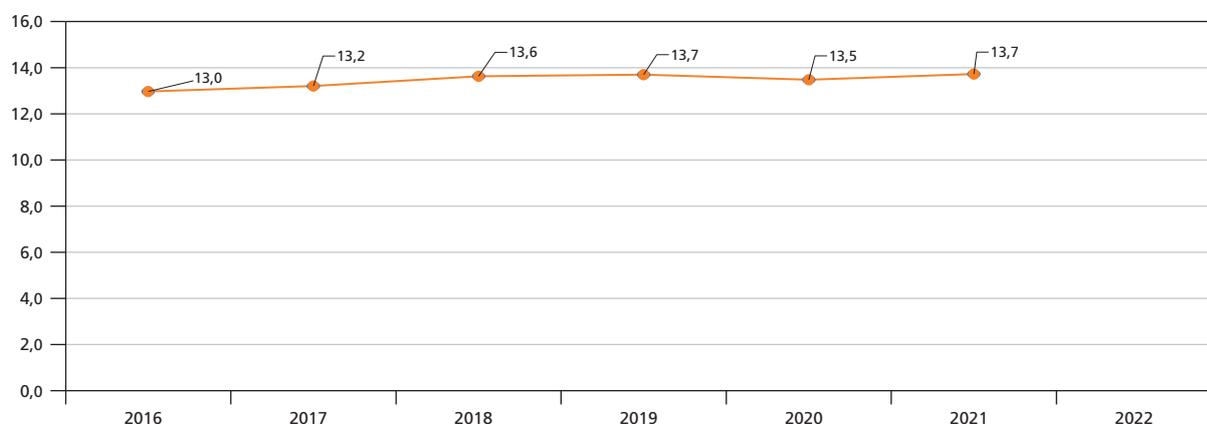
Por essa razão, a análise dessa meta será feita a partir de uma proposta do indicador nacional *Proporção da população vivendo próxima (num raio de 1 km) a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade*, que é calculado anualmente pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) e que também foi utilizado no PPA 2024-2027. Esse indicador considera a proximidade da população aos corredores de transporte de média e alta capacidade. Nas grandes cidades, onde o tempo de deslocamento é maior, o transporte público de média e alta capacidade contribui para diminuir esse tempo, além de ser mais eficiente em termos de emissão de gases de efeito estufa.

O gráfico 2 mostra variação positiva do indicador, ainda que pequena. Nas projeções do PPA 2024-2027, em um cenário desejável, de nove regiões metropolitanas (RMs), chegar-se-ia a cerca de 15% da população que vive próxima das estações de transporte. Estendendo-se a projeção até 2030, o indicador chegaria a 16% da população. Contudo, cabe reiterar que, ao selecionar apenas redes de transporte de média e alta capacidade, isso não poderia ser o único indicador no acompanhamento do acesso a “todos”, pois há linhas alimentadoras e outros modos de transporte que devem complementar as primeiras. Ademais, a população das cidades menores, em que não há escala para esse tipo de solução, também não é considerada ao analisar esse indicador.

GRÁFICO 2

Proporção da população que vive próxima (em um raio de 1 km) a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade¹

(Em %)



Fonte: Brasil (2023).

Elaboração: ITDP e Ipea.

Nota: ¹ Média ponderada pela população das RMs de Belo Horizonte (MG); Distrito Federal (DF) e entorno; Curitiba (PR); Recife (PE); Rio de Janeiro (RJ); São Paulo (SP); Salvador (BA); Belém (PA); e Fortaleza (CE).

Quanto ao transporte ativo, ou não motorizado, dispõe-se da proposta de indicador nacional *Percentual de viagens feitas a pé ou de bicicleta em áreas urbanas*, calculado a partir de dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), do IBGE. A comparação é possível entre os anos de 2013 e 2019, em que se verifica um decréscimo de 25% para 22,2%, o que significa que menos pessoas, proporcionalmente, passaram a caminhar ou ir de bicicleta aos locais de estudo ou trabalho. Cabe pontuar que grande parte daqueles que optam pelo transporte ativo o fazem por indisponibilidade financeira para usar outras opções.

De modo a contribuir com a análise dessa meta, utiliza-se também outra proposta de indicador nacional, *Proporção do orçamento familiar comprometido com transporte público (affordability)*, calculado a partir dos dados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF), também do IBGE, com comparação possível entre 2008 e 2017. O comprometimento do orçamento familiar com o pagamento de transporte público diminuiu de 8,5% para 5,9%, ou seja, uma queda de 2,6 pontos percentuais – p.p. (Pereira *et al.*, 2021). Essa redução reflete, à primeira vista, melhoria da acessibilidade econômica ao transporte público, mas o desempenho desse indicador deve ser visto com reservas, pois essa diminuição ocorreu em um período em que houve aumento das tarifas de transporte público e decréscimo no número de famílias que o utilizam no Brasil. Assim, não se pode descartar a hipótese de que a referida queda na proporção do indicador esteja relacionada à migração de passageiros do transporte público para modos de transporte individuais motorizados. No mesmo período, observou-se no país que a posse de motocicletas subiu, o que sugere que parte desse público pode ter optado por usar esse meio de transporte.

Meta 11.3 – Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países.

A meta 11.3 postula *urbanização inclusiva e sustentável* em suas dimensões físico-territorial e de planejamento-gestão. A noção de sustentabilidade urbana implícita nessa meta sugere que, se as áreas urbanas fossem mais intensamente ocupadas, as cidades seriam mais compactas e os deslocamentos, mais curtos e menos poluentes. Assim, um crescimento urbano em que a área urbanizada aumente menos que a população indicaria uso eficiente da infraestrutura urbana.

Dada a atual impossibilidade de calcular o indicador *11.3.1 – Razão da taxa de consumo do solo pela taxa de crescimento da população*, com base em dados do IBGE, este relatório analisa o progresso da referida meta a partir das sugestões da UN-Habitat (2018). Desse modo, é possível observar as mudanças entre os períodos 2010-2015 e 2015-2020.⁴

TABELA 1

Razão da taxa de consumo de terra pela taxa de crescimento da população: Brasil¹

Áreas de concentração urbana	2010-2015	2015-2020
Médias ACUs	1,22	1,05
Grandes ACUs	1,01	0,88
Brasil (médias + grandes ACUs)	1,12	0,98

Fonte: Elaboração do Ipea com base em dados do GHSL.
Obs.: ACUs – áreas de concentração urbana.

A tabela 1 revela que as médias e as grandes cidades brasileiras, vistas em conjunto, têm apresentado uso mais intensivo do solo urbano com o passar do tempo, já que, entre 2015 e 2020, a taxa de consumo da terra foi inferior à taxa de crescimento populacional (o que está

4. Indicador elaborado a partir do Global Human Settlement Layer (GHSL). Disponível em: <https://human-settlement.emergency.copernicus.eu/>.

expresso pela razão inferior a 1). No entanto, os resultados não foram homogêneos, registrando-se diferença entre grandes e médias áreas de concentração urbana, em que as últimas apresentam taxa de consumo do solo 5% superior à taxa de crescimento populacional entre 2015 e 2020.

Quanto à dimensão de planejamento, gestão e controle da expansão urbana, a série histórica disponível do indicador *11.3.2 – Proporção de cidades com uma estrutura de participação direta da sociedade civil no planejamento e gestão urbana que opera de forma regular e democrática* foi interrompida em 2012, o que impede qualquer avaliação de sua evolução no período de vigência da Agenda 2030.

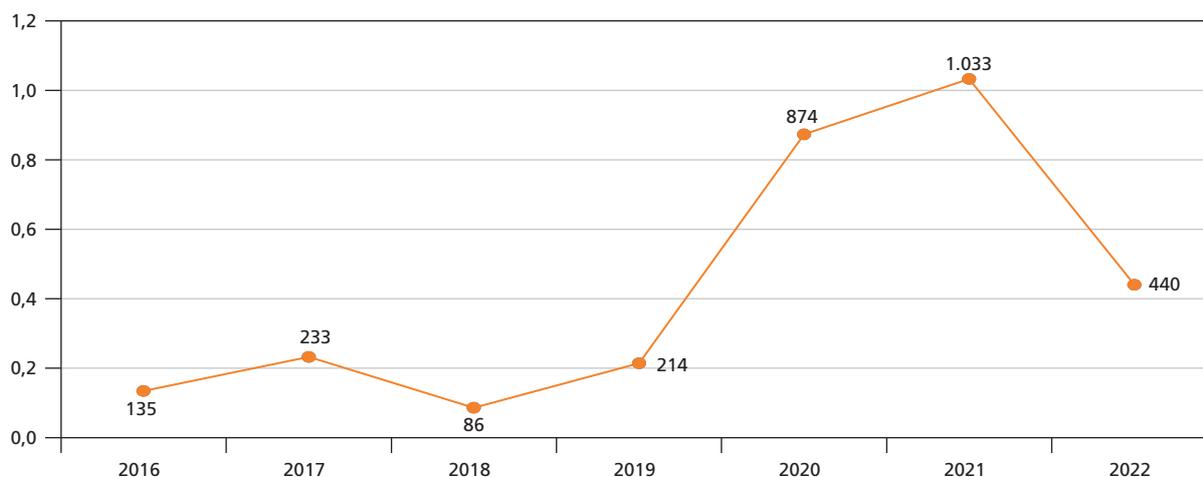
Meta 11.5 – Até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade.

Trata-se dos impactos de catástrofes sobre as vidas humanas e das perdas econômicas diretas. O indicador *11.5.1 – Número de mortes, pessoas desaparecidas e pessoas diretamente afetadas atribuído a desastres por 100 mil habitantes* está retratado no gráfico 3.

GRÁFICO 3

Número de mortes, pessoas desaparecidas e pessoas diretamente afetadas: atribuído a desastres por 100 mil habitantes (indicador 11.5.1)

(Em 1 mil)



Fonte: IBGE. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/objetivo11/indicador1151>.

O indicador mostra comportamento bastante volátil no intervalo observado, o que também se observa no indicador *11.5.2 – Perdas econômicas diretas em relação ao PIB, incluindo danos causados por desastres em infraestruturas críticas e na interrupção de serviços básicos*, que possui uma série mais curta (apenas até 2020). Tal volatilidade se deve à incerteza do período de recorrência de eventos climáticos extremos. Vale comentar que a ocorrência desses eventos é intimamente ligada à instalação de situação de emergência climática e que, portanto, eles deverão ser mais frequentes, além de mais severos. Dessa maneira, é temerário analisar a tendência da série histórica desse indicador como contrapartida das políticas públicas que deveriam agir sobre ele.

Sabe-se que, na realidade brasileira, os danos mais graves a pessoas costumam ocorrer em situações de inundações, alagamentos e deslizamentos de terra. Então, a exposição ao risco acontece entre os grupos mais vulneráveis socioeconomicamente, pois decorre

da construção de moradias em áreas impróprias. Apesar dos avanços da provisão direta de moradia nas políticas habitacionais, estas ainda não interferem na situação instalada de ocupação de áreas de risco.

Por fim, por sua interação com a presente meta, há que se acompanhar a meta 11.b, que busca aumentar o número de cidades que possuem políticas e planos desenvolvidos e implementados para mitigação, adaptação e resiliência a mudanças climáticas, bem como gestão integrada de riscos de desastres. Nesse sentido, o indicador *11.b.2 – Proporção de governos locais que adotam e implementam estratégias locais de redução de risco de desastres em linha com as estratégias nacionais de redução de risco de desastres* mostra aumento notável, entre 2017 e 2020, de 33,8% para 47%. Contudo, em 2020, a situação era mais crítica nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde oito estados ainda não haviam chegado ao patamar nacional observado em 2017, ou seja, menos de um terço dos municípios dispunham de estratégias de redução de risco de desastres.

4 PRINCIPAIS POLÍTICAS E AÇÕES GOVERNAMENTAIS QUE CONTRIBUEM PARA O ALCANCE DO ODS 11

De maneira geral, ao tratar de cidades e desenvolvimento urbano, o Brasil fez diversos e profundos avanços no seu quadro normativo, no reconhecimento de direitos e nos instrumentos de planejamento urbano e setorial. Entretanto, a existência de tais normas não tem assegurado a efetivação nos termos preconizados.

Em 2005, por exemplo, o Brasil instituiu o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), ao qual cabe o tratamento federativo da política habitacional. Em 2007, no âmbito do PAC, foram iniciados esforços para a urbanização de favelas em grande escala – tarefa de enorme complexidade. Ademais, a partir de 2009, foi iniciado o MCMV, responsável pela contratação de cerca de 6 milhões de unidades habitacionais até 2019. Após um período de inatividade, foi retomado em 2023.

Mesmo assim, a pequena evolução positiva do indicador correspondente (11.1.1) revela o baixo impacto do MCMV e dos demais programas e normas. Estes não foram acompanhados da efetivação de novas fontes de recursos, por vinculação constitucional, mas tiveram suas fontes existentes descontinuadas. Além disso, o combate ao ônus excessivo por aluguel exige políticas de natureza diversa das políticas de provisão habitacional efetuadas. Soma-se a isso a baixa aderência dos investimentos ao processo de planejamento criado nesses quadros normativos. Por exemplo, o Plano Nacional de Habitação (PlanHab), instituído na legislação que cria o SNHIS, não foi efetivamente aplicado pelo MCMV e pelo PAC, e tampouco avaliado ou atualizado no período de vigência (2009-2023).

De maneira similar, pode-se avaliar a efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que preconiza a priorização de projetos que garantam deslocamentos não motorizados, a urbanização de curta distância e a implantação de projetos de transporte público que sejam estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano. Ou seja, nos municípios, o planejamento do transporte público deveria ser visto de modo integrado, articulando-se com os instrumentos urbanísticos, jurídicos e tributários que incidem sobre o uso do solo urbano. Assim, os investimentos seriam feitos de modo a aproximar a demanda – representada pelas localizações residenciais – da oferta de transporte, e vice-versa. Contudo, tal articulação ainda é incomum, e a priorização de projetos desse tipo ainda não é feita nem no âmbito federal nem no municipal.

Os fortes investimentos públicos em redes de transporte urbano de média e alta capacidade no período avaliado são dignos de nota. Eles compuseram a primeira versão do PAC,

e a nova versão iniciada em 2023 prevê a construção de metrô, trens, veículos leves sobre trilhos (VLTs), sistemas de ônibus de trânsito rápido (*bus rapid transit* – BRTs) e corredores de ônibus. Para que esse ritmo de crescimento possa ser acelerado, seria necessário tanto priorizar investimentos federais, como os do novo PAC, quanto orientar esses investimentos segundo a legislação local em vigor, em especial os planos municipais e regionais de mobilidade urbana.

Diante desse quadro, houve pequena variação positiva do indicador correspondente, que abrange apenas as redes de transporte público urbano de média e alta capacidade, enquanto a meta refere-se ao transporte como um todo, para municípios de todas as classes de população.

Mirando-se o desenvolvimento urbano de modo mais amplo, constata-se que, entre o reconhecimento de direitos, a institucionalização de programas, o planejamento participativo e os investimentos, um descolamento foi aprofundado em função de mudanças drásticas no quadro político-institucional da gestão federal após a extinção do Ministério das Cidades, entre 2019 e 2022, e a cessação de processos participativos em nível nacional. Nesse segmento, pode-se citar a interrupção do ciclo de conferências nacionais das cidades (CNCs) depois de 2013 (ano da V CNC) e a desativação do Conselho Nacional das Cidades (ConCidades) em 2017. Felizmente, desde 2023, esses retrocessos vêm sendo revertidos.

Quanto ao patrimônio cultural e natural, não há dúvida de que houve evolução positiva no sentido de fortalecer iniciativas econômicas do poder público para salvaguardá-lo, com destaque aos entes subnacionais, os verdadeiros responsáveis pelo crescimento dessas despesas nos últimos anos. O quadro positivo de melhoria na gestão, expresso pela presença de conselhos municipais dedicados ao tema, também revela essa centralidade dos entes subnacionais.

É forçoso lembrar que, no período recente, particularmente entre 2019 e 2022, houve situações em que a preservação do patrimônio foi considerada como barreira a investimentos econômicos. Com a retomada, em 2023, dos investimentos e das políticas do Ministério do Meio Ambiente e com a recriação do Ministério da Cultura, aponta-se para o necessário reforço da ação pública nacional. Ainda, cabe salientar a necessidade de valorização de investimentos privados nessa área, pois, até o momento, não são medidos por qualquer indicador.

Relativamente à prevenção e à mitigação de desastres, destaca-se o trabalho da Defesa Civil na emissão de alertas às populações que vivem em áreas de risco. Quanto à adaptação das cidades para lidar com os riscos de desastres exacerbados pela emergência climática, cabe destacar que, com a recriação do Ministério das Cidades em 2023, duas secretarias nacionais ganharam essas atribuições. A Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano tem a atribuição de fomentar, com os municípios, a introdução de conteúdos sobre adaptação em seus planos diretores. Por sua vez, a criação de outra secretaria nacional, dedicada a periferias, foi justificada pela prioridade a ser dada às intervenções de urbanização aliadas a medidas estruturais e estruturantes de redução de riscos, com destaque para a retomada de obras de contenção de encostas.

Ressalta-se que essas medidas deverão produzir resultados mensuráveis em médio e longo prazos, enquanto os indicadores correspondentes à meta respectiva, influenciados por fenômenos climáticos extremos, apenas possibilitam retratos instantâneos e voláteis.

A redução do impacto ambiental das cidades mostra atenção maior da política pública à implantação, ainda que momentaneamente estagnada, da disposição final ambientalmente adequada de resíduos sólidos em aterros sanitários. Por um lado, até o momento, não houve políticas que tenham conseguido superar a dificuldade de implantar aterros sanitários.

Por outro lado, nem sequer houve políticas que atingiram o objetivo de destinação final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos, incluindo reutilização, reciclagem e compostagem, formas de recuperação ainda muito pouco desenvolvidas no país. Esse objetivo do Estado brasileiro está expresso na Lei nº 12.305/2010, que criou a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS).

O país conta com instrumentos de planejamento adequados – política e plano nacionais que cobrem o tema dos resíduos sólidos. Contudo, assim como em outras políticas e temas apontados, há dificuldade de avaliar se os planos foram efetivamente implementados, conforme também especifica a meta nacional. Esse é um motivo para que o acompanhamento do tema seja esmiuçado, preferencialmente a partir do governo federal, que reformulou recentemente o quadro normativo do saneamento ambiental no país, abrindo espaço ainda mais significativo para investimentos privados.

Em relação ao objetivo de assegurar espaços abertos e/ou áreas verdes que possam ser utilizados pela população urbana com segurança, o país não dispõe de políticas públicas exclusivas para que os municípios garantam, de modo transversal, essa provisão adequada e suficiente.

Quanto à ocorrência de casos de violência no espaço público, notadamente de assédio, o quadro é distinto, e existem diversos órgãos do governo federal envolvidos com o tema. A limitação, nesse caso, fica por conta das diferentes abordagens e das conseqüentes dificuldades de compatibilizar informações e, conseqüentemente, garantir efetividade aos esforços.

Por fim, relativamente às metas de implementação, verifica-se a existência indistinta de grande diversidade de normas, políticas e planos nacionais e regionais aderentes às metas do ODS 11. Entretanto, os indicadores baseados na atribuição de valor “sim” ou “não” revelam a inexistência de uma cultura de avaliação dos esforços empreendidos, que muitas vezes acontecem de maneira desassociada dos investimentos.

5 AVANÇOS, DESAFIOS E DIFICULDADES CRÍTICAS

Garantir o acesso de todos e todas ao desenvolvimento urbano sustentável, à moradia digna e ao transporte seguro – e a preço acessível – é o principal desafio apresentado pelo ODS 11 ao Brasil e aos demais países-membros da Agenda 2030.

A promoção do desenvolvimento urbano sustentável também acontece por meio de técnicas e materiais de edificação, como diminuição do impacto das construções, extração sustentável de recursos, cadeias de suprimentos curtas, eficiência energética e adequação a condições e eventos climáticos locais, além de estímulos a economias locais e populares. Entretanto, isso não ocorre apenas em construções novas, pois há todo um estoque imobiliário, presente nas cidades, em condição precária, o chamado “déficit qualitativo” – muito mais numeroso que o déficit habitacional “quantitativo” – à espera de requalificação, que deverá ser feita, por exemplo, pelo novo MCMV. A incorporação de melhorias habitacionais, com a oferta de assistência técnica aos moradores no novo MCMV, é um exemplo de iniciativas promissoras, populares e da sociedade civil organizada, que estão ganhando reconhecimento pela política pública.

Ao mesmo tempo, permanece como desafio a atenção a públicos historicamente “deixados para trás” pela política pública, como a população em situação de rua. O atendimento demanda soluções inovadoras, que associem serviços de moradia e assistência social. Nesse sentido, o país conta com um Programa Nacional de Promoção dos Direitos da População em Situação de Rua, que possui importante componente habitacional.

Já com relação ao alcance da meta de universalização de moradia digna para todos e todas até 2030, mostra-se pouco realista em face do enorme contingente de domicílios precários existentes no país e da escassez de recursos orçamentários que poderão ser mobilizados. Desse modo, torna-se ainda mais relevante o novo PlanHab, em elaboração, que definirá públicos em situação de vulnerabilidade para atendimento prioritário.

No escopo da temática do transporte público urbano, espera-se que os projetos de investimento selecionados pelo novo PAC considerem critérios que levem em conta os impactos ambientais e a contribuição para a melhoria do acesso da população a oportunidades de empregos, educação, lazer e serviços de saúde e assistência social. Dessa maneira, as oportunidades de mobilidade disponíveis nas cidades se tornarão, de fato, mais acessíveis a todos. Ainda, o financiamento extratarifário constitui relevante desafio técnico, normativo e federativo, sendo essencial para a modicidade tarifária do transporte público. Assim, dados esses desafios, não é factível o atingimento dessa meta em 2030.

Trazendo o foco para a mobilidade ativa, que envolve sistemas de transporte mais sustentáveis, o novo PAC buscará financiar infraestruturas urbanas que facilitem a caminhada e o uso da bicicleta. Essas infraestruturas devem estar localizadas em posição estratégica com relação aos bairros residenciais e às oportunidades de empregos. Nesse contexto, essas novas infraestruturas garantirão a acessibilidade a essas oportunidades e incentivarão a escolha de tais modais por serem mais convenientes que os demais, e não somente mais econômicos. Se concretizada, essa política dará boa contribuição ao atingimento da meta. No entanto, mais uma vez, não será suficiente para a universalização desse “serviço” urbano.

O adequado monitoramento da evolução da meta relativa à urbanização inclusiva e sustentável e às capacidades para o planejamento necessita que seja calculado pelo IBGE o indicador global 11.3.1 e que seja atualizado o indicador 11.3.2. Espera-se que, com a consideração dessa meta como prioritária, tais lacunas possam ser sanadas oportunamente, de modo que será possível verificar o aumento da eficiência da urbanização. Por ora, o cálculo experimental, com fonte de dados alternativa do indicador 11.3.1, sugere que o país, grosso modo, esteja utilizando suas áreas urbanizadas mais intensivamente, ou seja, com maior densidade populacional.

Sobre a participação social em formulação, monitoramento e avaliação das políticas públicas, embora ainda não se tenha um quadro atualizado, que mostre a atuação retomada em 2023, há o reconhecimento da sua relevância, inclusive com estímulos à modernização dos formatos dessa participação. São desafios aos conselhos e às conferências setoriais, com destaque para o ConCidades, reconstituído em 2023, bem como para a VI Conferência Nacional das Cidades, que deverá ser realizada em 2025.

Quanto aos impactos dos desastres naturais, ainda há muito a avançar no país para reduzir o número de mortes e de pessoas afetadas por desastres relacionados a eventos climáticos extremos. Isso não impede o reconhecimento de iniciativas meritórias, desenvolvidas por diferentes atores, com potencial para ganharem escala e serem disseminadas em outros países do Sul global.

Há muito a fazer, também, no âmbito da adaptação das cidades aos impactos da emergência climática global. Antevê-se, assim, uma nova “onda” de revisão de planos diretores municipais, que organize todo um leque de instrumentos urbanísticos, jurídicos e tributários em prol da redução de riscos.

Cabe notar que ambas as secretarias nacionais que detêm essas atribuições no Ministério das Cidades contam com comitês técnicos específicos no recém-reabilitado ConCidades, aos quais cabe o detalhamento, por meio de gestão participativa, dos meios para implementação dessas políticas públicas.

No que diz respeito aos impactos ambientais negativos das cidades, deve-se reconhecer que é pouco provável que a meta respectiva possa ser alcançada até 2030 se for considerada a necessidade de recuperação de passivos ambientais e/ou de ampliação da massa recuperada dos resíduos sólidos, o que exige grande volume de investimentos e gestão convergente entre as três esferas de governo.

BOX 2

Ação preventiva aos riscos de desastres naturais

Em 2017, a Defesa Civil, com a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) e outros parceiros, iniciou um projeto de sucesso, que se mantém desde então. Consiste no cadastro de telefones celulares para receberem, por mensagem de texto (SMS), alertas da iminência de desastres. O número de linhas cadastradas cresceu rapidamente, e, atualmente, 6,3% dos usuários de telefones celulares do país recebem esses alertas. Esse percentual pode parecer pequeno, entretanto, constata-se que os alcances dos alertas são maiores do que a média nacional em estados que estão mais expostos a riscos de movimentos de massa, ou seja, deslizamentos de encostas causados por chuvas muito intensas e alto potencial de perdas humanas e econômicas. É o caso dos estados de São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Neste último, o percentual chega a 12,1% do total de usuários. Isso mostra a maior abrangência desse projeto nas localizações onde é mais necessário.

Tal projeto, que parte do governo federal e conta com as informações de um sistema federativo de Defesa Civil, pode ser complementado por ações locais, de mobilização comunitária, como a relatada a seguir.

Em Jaboatão dos Guararapes, município da RM de Recife, uma parceria entre o Núcleo Comunitário de Proteção e Defesa Civil (Nupdec) da cidade e o Programa de Educação do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden Educação) permitiu que 29 estudantes adotassem ações preventivas, orientando a evacuação de áreas sujeitas a deslizamentos de encostas. Por meio do projeto Dados à Prova D'Água, idealizado pelo Cemaden Educação, estudantes aprenderam a construir pluviômetros caseiros – feitos artesanalmente com garrafas de politereftalato de etileno (PET) – e a analisar o volume de chuva coletado. O projeto também possui um aplicativo que reúne as informações coletadas em todos os pluviômetros da rede e as envia para um banco de dados de precipitação. Como resultado notável dessa ação, os estudantes conseguiram convencer pessoas a deixarem suas casas, na comunidade do Retiro, durante as fortes chuvas de maio de 2022, cujo acumulado, em três dias, foi de 359 mm, mais que o esperado para o mês inteiro. A comunidade não registrou nenhum óbito, enquanto o total de vítimas no município chegou a 64 mortos.

Fontes: Agência Nacional de Telecomunicações – Anatel (disponível em: <https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/utilidade-publica/solucao-via-sms>; acesso em: 21 mar. 2024); e Agência Pública (disponível em: <https://apublica.org/2024/02/eles-salvaram-vidas-porque-aprenderam-sobre-mudancas-climaticas-na-escola/>; acesso em: 21 mar. 2024).

Elaboração dos autores.

Há impactos relacionados à qualidade do ar, que é precariamente monitorada. Ademais, não há vinculação com qualquer política nacional de redução da poluição atmosférica nas cidades e, conseqüentemente, das mortes prematuras causadas pela exposição a materiais particulados (MPs). Assim, reforça-se a necessidade de reduzir os níveis de MPs na atmosfera, bem como de prover evidência robusta para o desenvolvimento de estratégias que mitiguem os impactos econômicos da poluição do ar. É urgente e necessária a organização de um sistema de monitoramento, com suficiente abrangência e representatividade, que deverá fazer parte de uma ação do governo federal.

A questão dos espaços públicos abertos para uso de todos, apresentada pelo ODS 11, possui dificuldades inerentes à própria inexistência de indicadores no país, pois persistem problemas conceituais e operacionais que impedem, até o momento, o seu cálculo.

Por último, a violência urbana é hoje um dos maiores problemas no Brasil. Além dos fatos, há grande dificuldade de medição da ocorrência de assédio nos espaços públicos, o que demanda a realização de pesquisas de vitimização que contemplem todas as categorias de interesses previstas no ODS 11. Além disso, o painel de indicadores do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais, de Rastreabilidade de Armas e Munições, de Material Genético, de Digitais e de Drogas (Sinesp) deverá ser objeto de acompanhamento contínuo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Plano Plurianual 2024-2027**. Anexo de indicadores da dimensão estratégica do PPA 2024-2027. Brasília: MPO, 2023.

FJP – FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Déficit habitacional no Brasil: 2016-2019**. Belo Horizonte: FJP, 2021. p. 173.

GTSC A2030 – GRUPO DE TRABALHO DA SOCIEDADE CIVIL PARA A AGENDA 2030. **VII Relatório Luz da Sociedade Civil da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável – Brasil**. [s.l.]: GTSC A2030, 2023.

PEREIRA, R.H.M. *et al.* **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Rio de Janeiro: Ipea, jul. 2021. (Texto para Discussão, n. 2673).

UN HABITAT – UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME. **Metadata on SDGs Indicator 11.3.1 indicator category: tier II**. Nairóbi: UN Habitat, mar. 2018. Disponível em: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/07/metadata_on_sdg_indicator_11.3.1.pdf.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

EDITORIAL

Coordenação

Aeromilson Trajano de Mesquita

Assistentes da Coordenação

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

Supervisão

Ana Clara Escórcio Xavier

Everson da Silva Moura

Revisão

Alice Souza Lopes

Amanda Ramos Marques Honorio

Barbara de Castro

Brena Rolim Peixoto da Silva

Cayo César Freire Feliciano

Cláudio Passos de Oliveira

Clícia Silveira Rodrigues

Nayane Santos Rodrigues

Olavo Mesquita de Carvalho

Reginaldo da Silva Domingos

Jennyfer Alves de Carvalho (estagiária)

Katarinne Fabrizzi Maciel do Couto (estagiária)

Editores

Anderson Silva Reis

Augusto Lopes dos Santos Borges

Cristiano Ferreira de Araújo

Daniel Alves Tavares

Danielle de Oliveira Ayres

Leonardo Hideki Higa

Natália de Oliveira Ayres

Capa

Danilo Leite de Macedo Tavares

The manuscripts in languages other than Portuguese published herein have not been proofread.

Ipea – Brasília

Setor de Edifícios Públicos Sul 702/902, Bloco C

Centro Empresarial Brasília 50, Torre B

CEP: 70390-025, Asa Sul, Brasília-DF

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.