

Relatório de Estudo

Plano de Mobilidade Urbana nas Regiões Metropolitanas

Levantamento dos Planos de Mobilidade Urbana dos Municípios
Integrantes das Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana do Estado
de São Paulo

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	3
1.1. Objetivo	3
1.2. Metodologia	3
2. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA	4
2.1. Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana ..	5
2.2. Das Atribuições	5
2.3. Das Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana ..	7
2.4. Dos Instrumentos de Apoio à Mobilidade Urbana	8
3. DA ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA	9
4. CAMPO DE ATUAÇÃO DA PASTA E A CARACTERIZAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE SÃO PAULO	9
4.1. Campo de atuação da STM	9
4.2. As 9 Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana	10
5. RESULTADOS	12
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	21
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	22

1. APRESENTAÇÃO

1.1. Objetivo

O objetivo do presente relatório é compreender a adesão dos municípios integrantes das 09 (nove) Regiões Metropolitanas e da Aglomeração Urbana instituídas no Estado de São Paulo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) por meio da elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana (PMU).

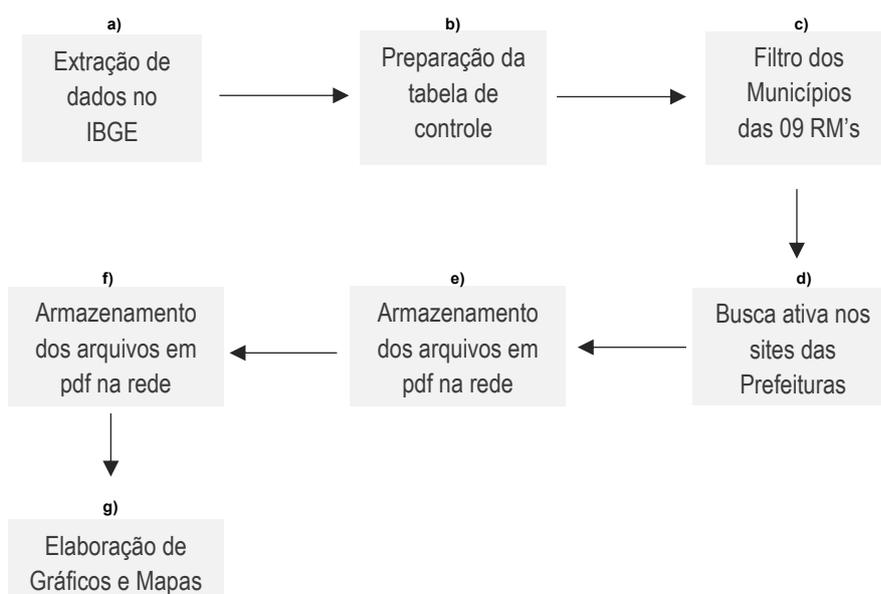
Considerando que esses planos são fundamentais para o planejamento estratégico dos deslocamentos urbanos, a proposta é identificar sua existência e estágio de implementação nos municípios envolvidos.

As informações levantadas serão incorporadas ao repositório do Geoportal da Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM). Em uma etapa futura, pretende-se realizar uma análise qualitativa das abordagens adotadas nos PMUs, com ênfase nas diretrizes, estratégias e políticas à melhoria do transporte e da acessibilidade nas cidades integrantes das Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana do Estado.

1.2. Metodologia

A elaboração deste estudo seguiu um ciclo de pesquisa e consulta, conforme ilustrado na Figura 01. Esse processo foi conduzido ao longo do primeiro semestre de 2024, estando sujeito a atualizações sempre que necessário, a fim de garantir a atualidade e a precisão das informações apresentadas.

Figura 01. Fluxograma de etapas



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

A **etapa a)** se deu pela extração de dados do site do IBGE¹, especificadamente da tabela intitulada de “Legislação e instrumentos de planejamento”. A partir disso, foi preciso adequar a tabela conforme a necessidade desta Coordenadoria, onde na **etapa b)** foi realizada a modelagem com os seguintes campos: Município; CodIBGE; RM; Pop; Tem_MOB; PMOB_em_Vigor; Ano_PMOB. Na **etapa c)**, foram filtrados as regiões metropolitanas e aglomeração urbana, considerando o campo de atuação da STM, deletando as linhas correspondentes às demais. Já na **etapa d)** procedeu-se com a busca ativa nos sites e repositórios de legislação urbana dos municípios em questão. Os arquivos resultantes da etapa d) foram armazenados na rede da CPG/STM - **etapa e)** - e no Geoportal em ambiente web - **etapa f)** -. Finalizando o ciclo, a **etapa g)** representa a redação do presente relatório, de maneira a compilar e quantificar as informações levantadas.

É importante destacar que o Ministério das Cidades (MCID), por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), já havia realizado levantamentos anteriores acerca da elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana (PMU) pelos municípios brasileiros. Esses levantamentos ocorreram em diferentes momentos desde 2014, por meio do envio de ofícios a milhares de municípios e ao Distrito Federal, com reiteraões posteriores para aqueles que não haviam respondido. A partir de 2018, o levantamento passou a integrar a Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana (Pemob) para municípios com mais de 250 mil habitantes, sendo estendida também a outros municípios de interesse conforme critérios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Diante da necessidade de um diagnóstico mais preciso e atualizado, a equipe desta Coordenadoria de Planejamento e Gestão (CPG/STM) realizou uma análise criteriosa e constatou inconsistências e defasagens nesses dados, tornando imprescindível a condução de um levantamento próprio. Esse processo foi realizado de forma manual e detalhada, garantindo maior fidelidade às informações coletadas e possibilitando uma visão mais realista da situação dos municípios integrantes das Regiões Metropolitanas e da Aglomeração Urbana do Estado.

2. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Como desdobramento do artigo 21, inciso XX, e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi regulamentada pela Lei n.º 12.587/2012. Essa legislação estabelece diretrizes para a organização e o planejamento do transporte urbano no Brasil, conferindo maior autonomia aos

¹ Disponível no seguinte link: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/educacao/10586-pesquisa-de-informacoes-basicas-municipais.html?edicao=35765&t=resultados>.

municípios e definindo parâmetros específicos para a implementação da política de mobilidade urbana.

A PNMU tem como objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte, a melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas no território municipal e contribuir para o acesso universal à cidade. Busca ainda fomentar e viabilizar as condições necessárias para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da Política de Desenvolvimento Urbano (PDU), por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU).

2.1. Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei n.º 12.587/2012 estabelece os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), constituindo um marco regulatório sólido que orienta a atuação dos municípios. Com sua promulgação, os entes municipais passaram a contar com segurança jurídica para implementar ações que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo em detrimento do transporte individual motorizado.

A adequação dos projetos e investimentos municipais aos princípios e diretrizes dessa legislação é fundamental, uma vez que iniciativas em desacordo podem ser objeto de questionamentos jurídicos. Os princípios definidos na lei funcionam como fundamentos interpretativos e norteadores para a sua aplicação, servindo de base para a elaboração de leis, decretos e demais atos normativos voltados à mobilidade urbana.

As diretrizes apontam os caminhos a serem seguidos para alcançar os objetivos da política. Na PNMU, destacam-se a integração com outras políticas urbanas e a prioridade ao transporte público coletivo e aos modos não motorizados, contribuindo para um modelo de desenvolvimento urbano mais sustentável e eficiente.

Os objetivos da PNMU traduzem uma visão de futuro para o país. Com o comprometimento dos governos e da sociedade na implementação dessa política, torna-se possível reduzir desigualdades sociais e promover melhores condições de mobilidade e acessibilidade nos centros urbanos.

2.2. Das Atribuições

No âmbito do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), as atribuições são distribuídas entre a União, os Estados, Distrito Federal e os Municípios, de forma a garantir a implementação articulada da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A **União** tem como responsabilidades:

- Prestar assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;
- Contribuir para a capacitação continuada de profissionais e o fortalecimento institucional dos entes envolvidos na política de mobilidade urbana;
- Organizar, sistematizar e disponibilizar informações sobre o sistema, bem como sobre a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- Fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de média e grande capacidade em aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;
- Incentivar o desenvolvimento científico e tecnológico voltado à mobilidade urbana;
- Prestar, diretamente ou por delegação, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano;
- Estimular a cooperação entre Municípios e Estados para a formulação de políticas integradas em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;
- Delegar, mediante consórcio público ou convênio de cooperação, a organização e prestação de serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano.

Os **Estados** têm como atribuições:

- Prestar, diretamente ou por delegação, os serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano;
- Propor políticas tributárias e criar incentivos para a implementação da PNMU;
- Promover a integração dos serviços nas áreas que extrapolam os limites de um único município;
- Delegar aos Municípios a organização e a prestação desses serviços, mediante consórcio público ou convênio de cooperação.

Os **Municípios** são responsáveis por:

- Planejar, executar e avaliar a política local de mobilidade urbana;
- Regulamentar os serviços de transporte urbano;
- Prestar, diretamente ou por delegação, os serviços de transporte público coletivo urbano;
- Capacitar profissionais e fortalecer as instituições vinculadas à política municipal de mobilidade urbana.

O **Distrito Federal** exerce atribuições equivalentes às dos Estados e Municípios, conforme a sua competência.

O exercício dessas atribuições deve respeitar as diretrizes orçamentárias e as disposições estabelecidas na Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), garantindo gestão eficiente e responsável dos recursos públicos.

2.3. Das Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana

A legislação estabelece diretrizes fundamentais para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana com o objetivo de garantir sistemas de transportes eficientes, sustentáveis e acessíveis a toda a população. Esse processo deve ser conduzido de forma transparente e participativa, com metas claras para os curto, médio e longo prazos, além de mecanismos permanentes de monitoramento e avaliação.

É imprescindível assegurar os meios financeiros e institucionais necessários para a implementação das políticas públicas de mobilidade, bem como estabelecer metas de universalização e qualidade do transporte público, acompanhadas de indicadores previamente definidos para aferição de resultados.

Os órgãos gestores dos entes federativos possuem atribuições mínimas que incluem:

- Planejar e coordenar os diferentes modos de transporte;
- Fiscalizar a prestação dos serviços;
- Implantar políticas tarifárias;
- Definir itinerários e padrões de qualidade;
- Combater o transporte irregular de passageiros;
- Estimular a eficiência e o bom desempenho do transporte público coletivo;
- Garantir os direitos dos usuários;
- Monitorar o cumprimento das metas estabelecidas.

Diversos instrumentos de gestão estão previstos para viabilizar essas diretrizes, como:

- Restrições de acesso e circulação de veículos em áreas específicas;
- Controle de emissões de poluentes;
- Aplicação de tributos para desestimular o uso de modos poluentes;
- Priorização do transporte público e dos modos não motorizado;
- Implantação de faixas exclusivas para ônibus e ciclovias;
- Regulamentação de áreas de estacionamentos;
- Monitoramento ambiental;
- Celebração de convênios intermunicipais para o combater ao transporte irregular e a promoção de soluções regionais integradas.

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é o principal instrumento para a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Ele deve contemplar temas como:

- Transporte público coletivo;
- Infraestrutura viária;
- Mobilidade ativa (bicicletas e caminhadas);
- Acessibilidade universal;
- Integração intermodal;
- Transporte de carga;
- Polos geradores de viagens;
- Estacionamentos;
- Instrumentos de financiamento;
- Revisões periódicas — com intervalo máximo de dez anos.

A elaboração do PMU é obrigatória para os municípios com mais de 20 mil habitantes, assim como para aqueles integrantes de Regiões Metropolitanas (RMs), Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs), Aglomerações Urbanas (AUs) com população total superior a 1 milhão de habitantes e municípios situados em áreas de interesse turístico. Os planos devem estar integrados ao Plano Diretor municipal e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

A legislação estabelece prazos diferenciados para a elaboração dos PMUs, de acordo com o porte populacional. Municípios que não cumprirem essa exigência podem sofrer sanções, como a suspensão do repasse de recursos federais destinados à mobilidade urbana, até a regularização da situação.

Por fim, a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) deve ser formalmente comunicada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, como medida de transparência e controle institucional.

2.4. Dos Instrumentos de Apoio à Mobilidade Urbana

A legislação determina que o Poder Executivo da União, Estados, Distrito Federal e Municípios inclua, em seus projetos de planos plurianuais e leis de diretrizes orçamentárias, as ações e instrumentos necessários para aprimorar os sistemas de mobilidade urbana e melhorar a qualidade dos serviços de transporte. Essa inclusão deve observar as possibilidades orçamentárias e financeiras de cada ente federativo, respeitando sempre os princípios e diretrizes estabelecidos em lei.

Adicionalmente, sempre que possível, a indicação dessas ações e instrumentos de apoio deve vir acompanhada de critérios e condições claras para o acesso aos recursos financeiros e outros benefícios previstos. Essa medida visa assegurar maior

transparência e eficiência na alocação dos recursos públicos, garantindo que os investimentos em mobilidade urbana sejam aplicados de maneira estratégica, equitativa e alinhadas às prioridades definidas pelas políticas públicas.

3. DA ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece que a apresentação de Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é condição obrigatória para que os municípios possam acessar recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

Como exemplo, ao longo do ano de 2024, a soma das transferências legais, voluntárias e específicas destinadas a os municípios brasileiros nas principais ações orçamentárias ligadas à mobilidade urbana totalizou R\$1,8 bilhão². Esses recursos foram aplicados no apoio a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), com foco na implantação e qualificação viária, no fortalecimento dos sistemas de transporte público coletivo urbano e na promoção do transporte não motorizado. Somente os municípios do Estado de São Paulo receberam R\$161 milhões desse montante.

Dessa forma, constata-se que a elaboração e a efetiva implementação de um Plano de Mobilidade Urbana (PMU) vão além de sua função como instrumento técnico de planejamento da mobilidade local. O PMU se configura como uma ferramenta estratégica para a captação de recursos financeiros voltados ao desenvolvimento de sistemas de transporte mais integrados, acessíveis, sustentáveis e de qualidade.

4. CAMPO DE ATUAÇÃO DA PASTA E A CARACTERIZAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE SÃO PAULO

4.1. Campo de atuação da STM

Inicialmente, destaca-se que, nos termos do artigo 2º da Lei nº 7.450, de 16 de julho de 1991, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) é o órgão responsável pela execução da política estadual de transportes urbanos de passageiros para as regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trólebus, bem como demais divisões modais de interesse metropolitano. Assim, compete a esta Pasta o planejamento, desenvolvimento, implantação, acompanhamento e monitoramento das políticas públicas de transporte metropolitano no Estado de São Paulo.

² Dados da Secretaria do Tesouro Nacional. Foram consideradas transferências relacionadas aos Programas Orçamentário 2319 – *Mobilidade Urbana*, ano de 2024. Informações disponíveis em: <https://portaldatransparencia.gov.br/transferencias/consulta?ordenarPor=mesAno&direcao=desc>

Destaca-se que o planejamento é uma etapa fundamental do ciclo de políticas públicas, pois orienta e estrutura a implementação das ações em cada fase do processo. No âmbito do transporte público, ele se revela o eixo central da política pública, sendo responsável pela concepção, estruturação e expansão dos sistemas de transporte de passageiros.

A integração entre mobilidade urbana e uso do solo já representa um desafio significativo em nível local, pois busca promover o adensamento construtivo e populacional ao redor das estruturas de transporte coletivo, criando uma cidade mais compacta, de uso misto e que aproxima moradia e emprego. Contudo, quando essa lógica é ampliada para a escala metropolitana, os desafios se intensificam, exigindo a articulação entre múltiplos municípios, diferentes dinâmicas urbanas e a integração eficiente dos diversos modais de transporte, a fim de garantir um desenvolvimento sustentável e equilibrado para toda a região.

Dessa forma, reforça-se que a principal atribuição desta Secretaria é exercer as suas atividades no espectro metropolitano no que tange ao planejamento dos sistemas de transporte nas regiões metropolitanas do Estado. Esse papel permite o desenvolvimento de um planejamento abrangente e integrado, considerando as especificidades de cada região e aglomeração urbana evitando a fragmentação de ações e otimizando os recursos disponíveis.

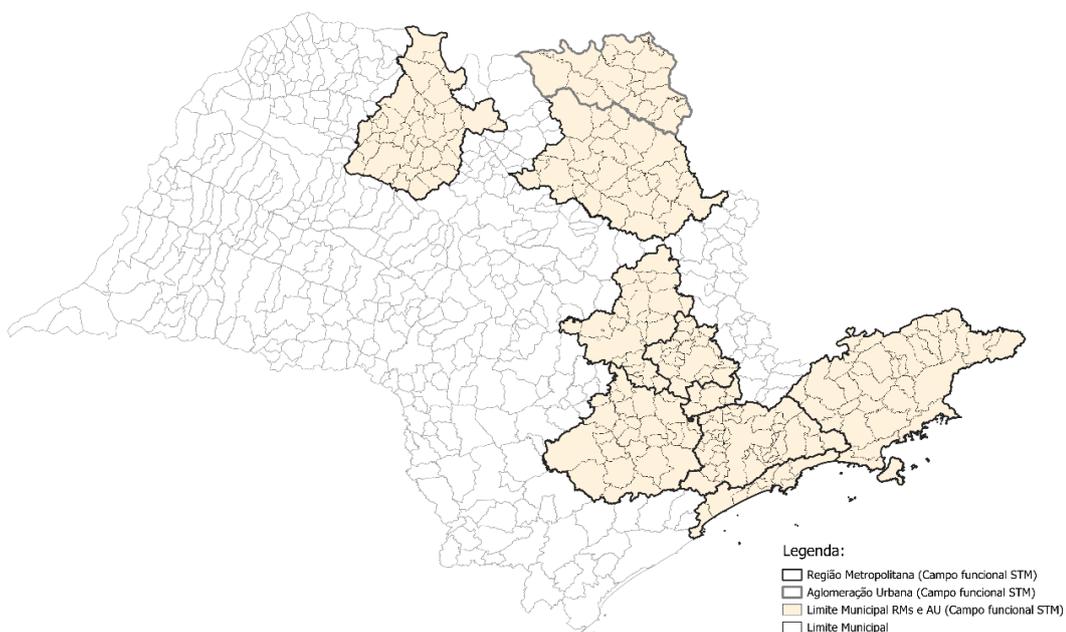
4.2. As 9 Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana

O Estado de São Paulo vivenciou um intenso processo de urbanização ao longo do século XX, resultando na expansão das cidades e na crescente integração entre municípios limítrofes. Esse fenômeno impulsionou a necessidade de organizar o território de forma planejada e articulada.

Para responder a esses desafios, ao longo dos anos, o Estado instituiu Regiões Metropolitanas (RMs) — conjuntos de municípios com forte integração socioeconômica e funcional. Atualmente, São Paulo conta com 09 (nove) Regiões Metropolitanas, criadas por leis complementares, que possibilitam a gestão compartilhada de políticas públicas em áreas como transporte, habitação, meio ambiente e desenvolvimento urbano.

As RMs fortalecem a cooperação entre municípios e garantem soluções integradas para problemas comuns, com o Estado exercendo papel central na coordenação da governança metropolitana. As RMs instituídas são as de São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Jundiaí, Sorocaba, Piracicaba, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Aglomeração Urbana de Franca (Figura 02).

Figura 02. Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana (Campo Funcional STM)



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Conforme demonstra o Quadro 01, as Regiões e Aglomeração Urbana variam em seu tamanho de limite territorial, e na quantidade de municípios.

Quadro 01. Características das Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana – Campo Funcional STM

RM / AU	Área (Km ²)	Quantidade de Municípios	População	% da pop. do Estado
RMSP	7.947	39	20.743.587	47%
RMBS	2.428	9	1.862.976	4%
RMC	3.791	20	3.305.102	7%
RMJ	1.269	7	875.786	2%
RMS	11.611	27	2.258.150	5%
RMP	7.860	24	1.568.246	3%
RMVPLN	16.178	39	2.593.344	6%
RMRP	14.788	34	1.702.452	4%
RMSJRP	117.901	37	971.135	2%
AUF	8.804	19	639.704	1%
Estado de São Paulo	248.219	645	45.973.194	100%

*Censo de 2022.

Fonte: IBGE (dados), adaptado pelos autores, 2025.

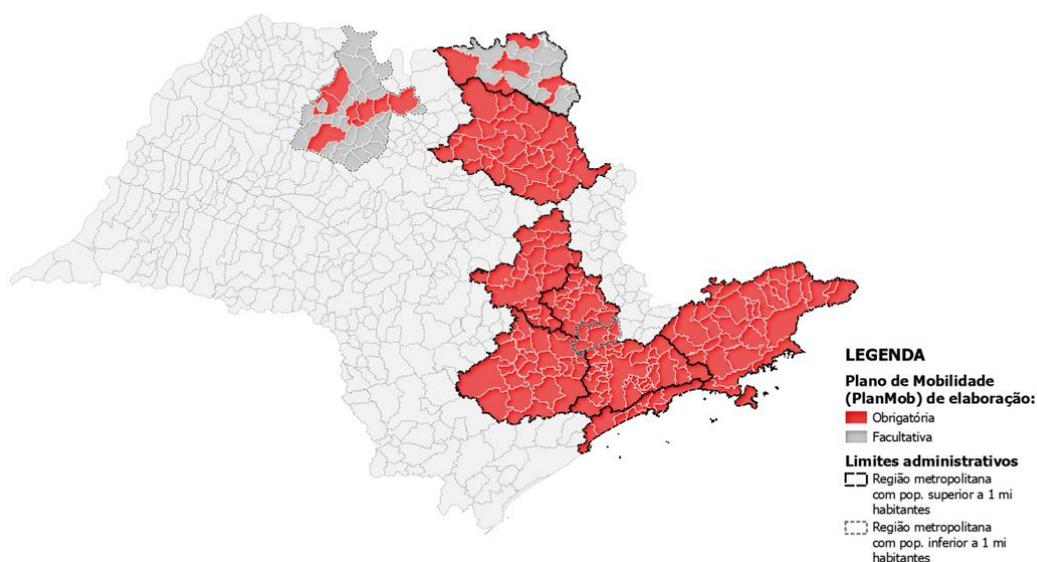
Na seção seguinte serão apresentados os resultados do presente estudo, incluindo Mapas e análises quantitativas.

5. RESULTADOS

Conforme mencionado anteriormente, os municípios com população superior a 20 mil habitantes, bem como aqueles integrantes de Regiões Metropolitanas (RMs), Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs), Aglomerações Urbanas (AUs) com população total superior a 1 milhão de habitantes, ou ainda localizados em áreas de interesse turístico, têm a obrigatoriedade de elaborar e aprovar seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana (PMU). Esses planos devem estar integrados aos Planos Diretores municipais e, quando couber, com os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

No Estado de São Paulo, das nove Regiões Metropolitanas instituídas, sete apresentam população superior a 1 milhão de habitantes. Assim, nas duas Regiões Metropolitanas restantes, eventuais municípios com menos de 20 mil habitantes não estão sujeitos à exigência de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU). A Figura 03 apresenta, de forma visual, a distinção entre os municípios com obrigatoriedade e aqueles com elaboração facultativa do plano.

Figura 03. Obrigatoriedade da Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana nos Municípios Paulistas



Fonte: Autores, 2025.

Com base nas informações consolidadas na tabela de controle, verifica-se que, dos 255 municípios analisados, 48% possuem Plano de Mobilidade Urbana em vigor, 37% não disponível e 15% tem sua elaboração facultativa (Quadro 02).

Cabe destacar que a classificação "não disponível" não implica, necessariamente, na inexistência do plano, mas indica que, durante o processo de levantamento, o documento não foi localizado em meio digital ou não se encontrava acessível ao público.

O presente estudo foi desenvolvido a partir de base de dados previamente elaborada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB). Embora abrangente, essa base encontrava-se desatualizada, exigindo uma revisão criteriosa e complementação das informações.

A variação identificada nos status dos Planos de Mobilidade Urbana (PMU) ao longo do tempo evidencia a dinamicidade do tema e reforça a necessidade de atualização periódica do levantamento, a fim de garantir maior precisão e alinhamento com a realidade dos municípios abrangidos pela atuação da Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

Quadro 02. Cenário quantitativo Geral

Região	Total de Municípios	Em Vigor	Não Disponível	Não obrigatório
RMSP	39	33	6	0
RMBS	9	8	1	0
RMC	20	15	5	0
RMJ	7	6	1	0
RMS	27	17	10	0
RMP	24	10	14	0
RMVPLN	39	14	25	0
RMRP	34	12	22	1
RMSJRP	37	3	9	25
AUF	19	4	1	14
Total Municípios	255	122	94	39

Fonte: Autores, 2025.

O Quadro 02 apresenta um panorama quantitativo da situação dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios que compõem as Regiões Metropolitanas e a Aglomeração Urbana do Estado de São Paulo. A análise permite identificar padrões regionais de implementação desse instrumento de planejamento, essencial para a conformidade com a Política Nacional e Mobilidade Urbana (PNMU).

Dos 255 municípios analisados, apenas 122 (48%) possuem o Plano de Mobilidade Urbana em vigor, enquanto 97 (37%) não disponibilizaram informações e 39 (15%) não têm obrigatoriedade de elaborá-lo. Esses dados revelam que menos da metade dos

municípios paulistas avaliados contam com um plano efetivamente implementado, o que evidencia desafios na adaptação às diretrizes federais e na consolidação do planejamento da mobilidade urbana no território estadual.

Entre as regiões com maior percentual de cobertura, destacam-se:

- **Região Metropolitana de São Paulo (RMSP):** 33 dos 39 municípios com plano vigente (84,6%);
- **Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS):** 8 dos 9 municípios com plano vigente (88,9%);
- **Região Metropolitana de Campinas (RMC):** 15 dos 20 municípios com plano vigente (75%);
- **Região Metropolitana de Jundiaí (RMJ):** 6 dos 7 municípios com plano vigente (85,7%).

Esses resultados indicam níveis distintos de adesão à política nacional entre as regiões, refletindo diferentes capacidades institucionais, prioridades locais e graus de maturidade no planejamento urbano e de transportes.

Por outro lado, algumas regiões apresentam um cenário mais desafiador em relação à implementação e disponibilização de informações sobre os Planos de Mobilidade Urbana.

Na **Região Metropolitana de São José do Rio Preto (RMSJRP)**, apenas 3 municípios possuem planos em vigor, enquanto 9 não disponibilizaram informações e 25 não possuem obrigatoriedade legal de elaborá-los.

Situação semelhante é observada na **Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN)**, onde 25 dos 39 municípios não apresentaram dados disponíveis, o que pode indicar fragilidades na transparência, atrasos no processo de elaboração ou ainda dificuldade no acesso público às informações.

A **Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP)** também demanda atenção: dos 34 municípios, 22 não disponibilizaram dados atualizados, e um município encontra-se isento da obrigatoriedade de elaboração. Na **Região Metropolitana de Sorocaba (RMS)**, 10 dos 27 municípios também não apresentaram informações disponíveis no levantamento.

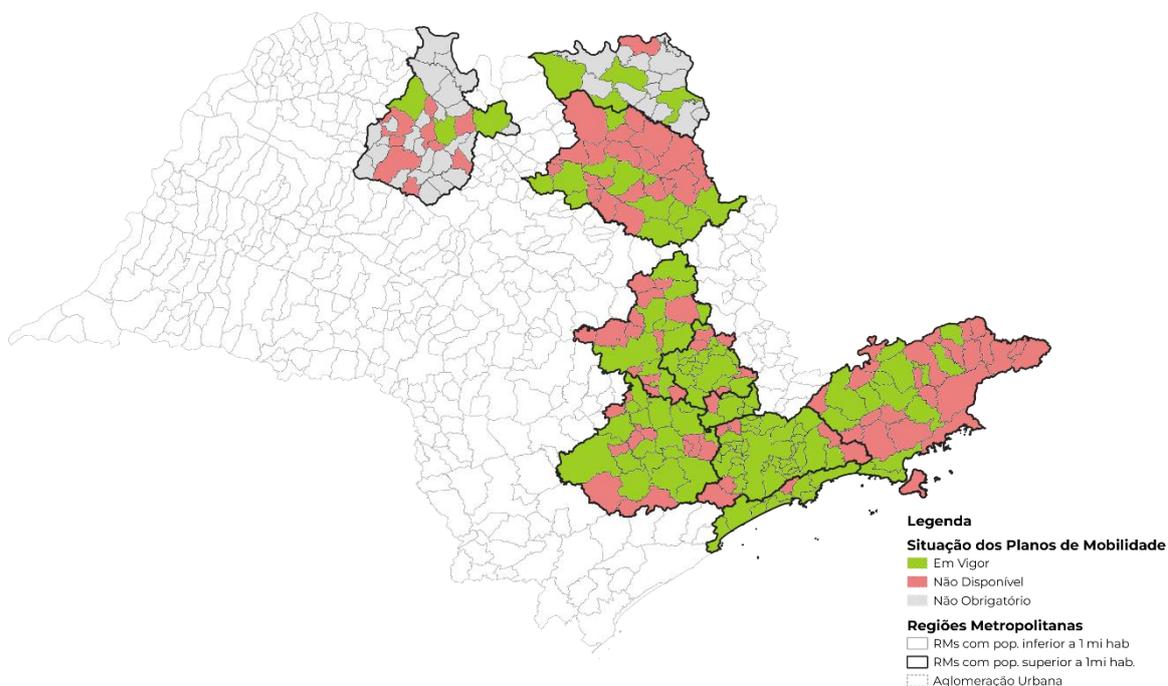
A análise espacial desses dados evidencia um padrão territorial relevante: as regiões com maior concentração de municípios sem plano em vigor ou sem informações disponíveis tendem a localizar-se mais afastadas da capital e dos principais centros urbanos do Estado. Esse cenário pode refletir dificuldades estruturais enfrentadas pelos municípios, como:

- restrições orçamentárias para contratação de estudos e consultorias especializadas;

- ausência de equipes técnicas qualificadas para condução do planejamento urbano e de transportes;
- ou baixa priorização da pauta da mobilidade urbana nas agendas locais de gestão.

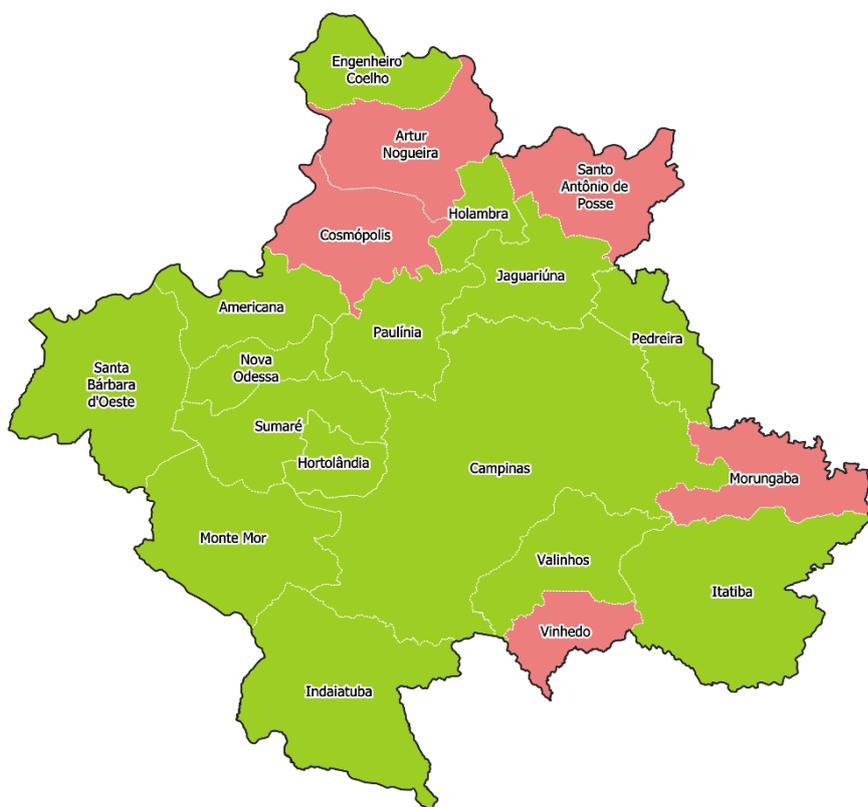
Esses fatores sugerem a necessidade de ações coordenadas de apoio técnico e institucional, especialmente por parte do Estado, para garantir maior equidade na implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e ampliar o acesso a instrumentos de planejamento qualificado em todo o território paulista.

Figura 04. Cenário Geral dos Planos de Mobilidade das Regiões Metropolitanas e Aglomeração Urbana



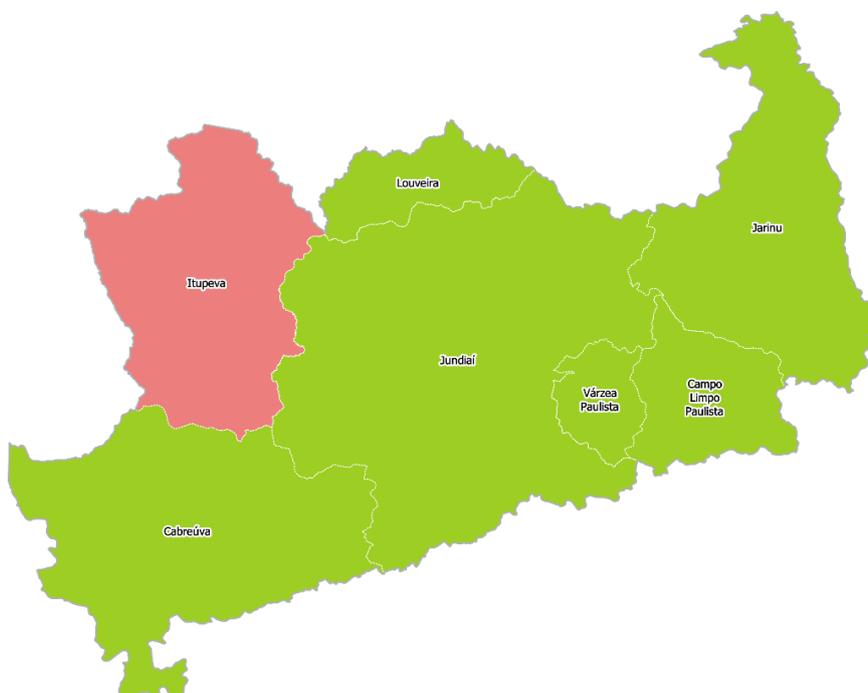
Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Figura 07. Cenário dos Planos de Mobilidade na Região Metropolitana de Campinas (RMC)



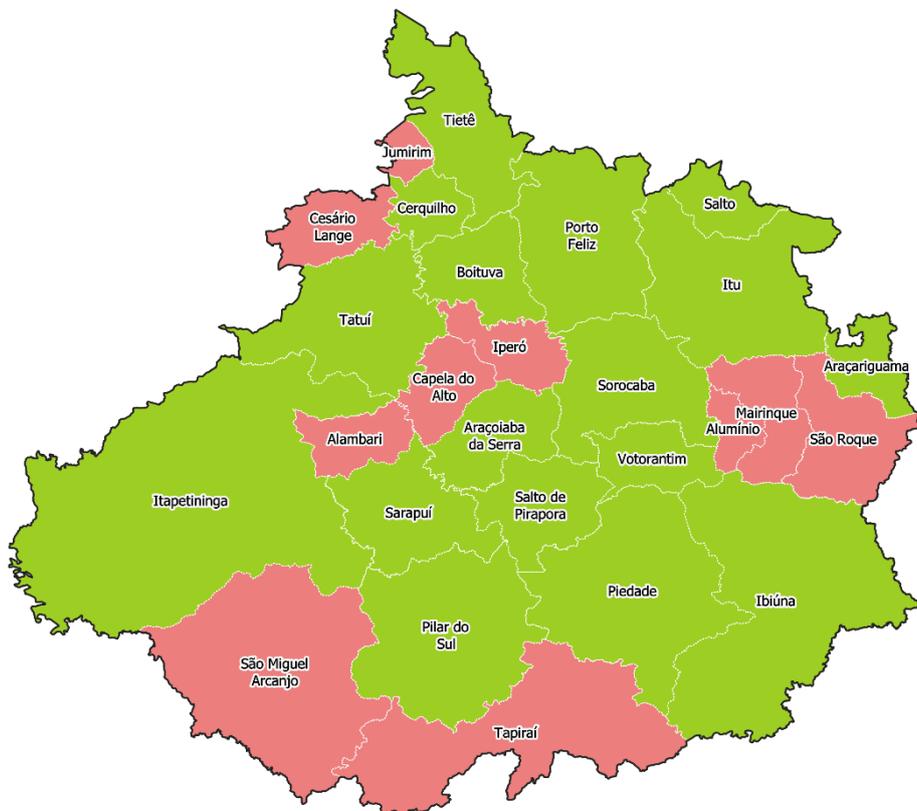
Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Figura 08. Cenário dos Planos de Mobilidade na Região Metropolitana de Jundiaí (RMJ)



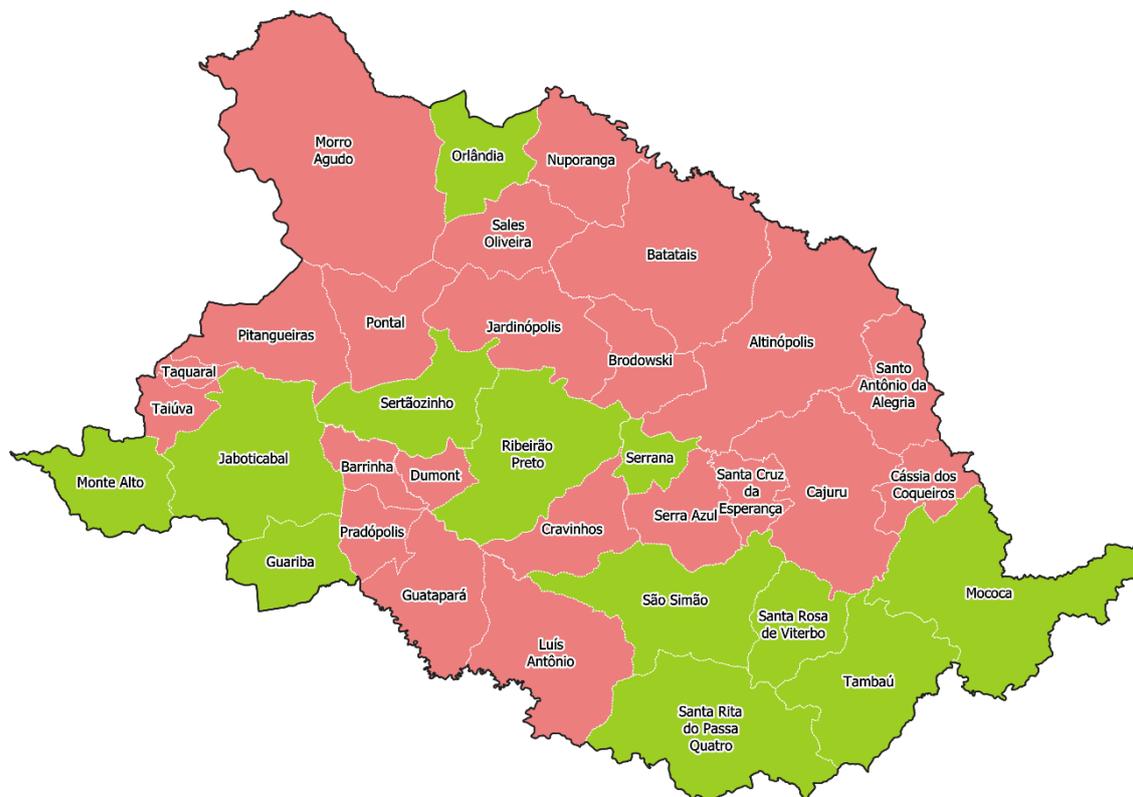
Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Figura 09. Cenário dos Planos de Mobilidade na Região Metropolitana de Sorocaba (RMS)



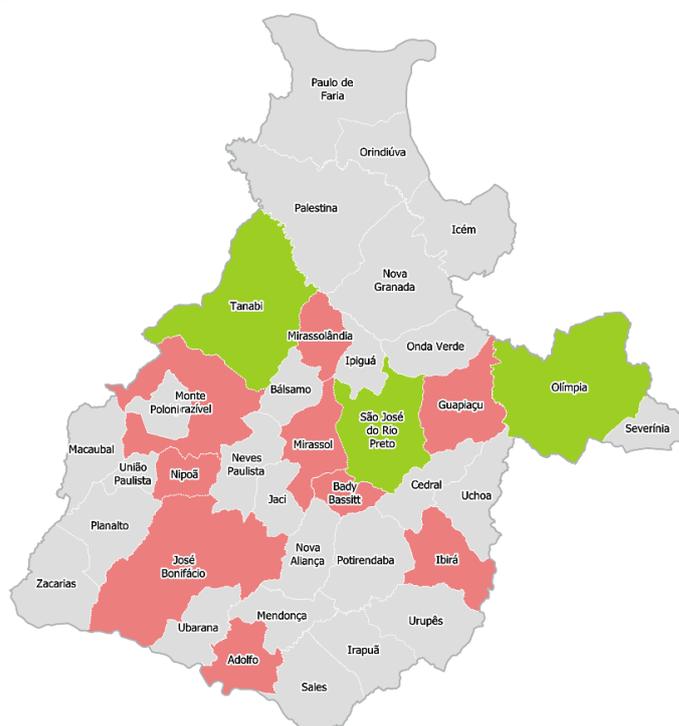
Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Figura 12. Cenário dos Planos de Mobilidade na Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP)



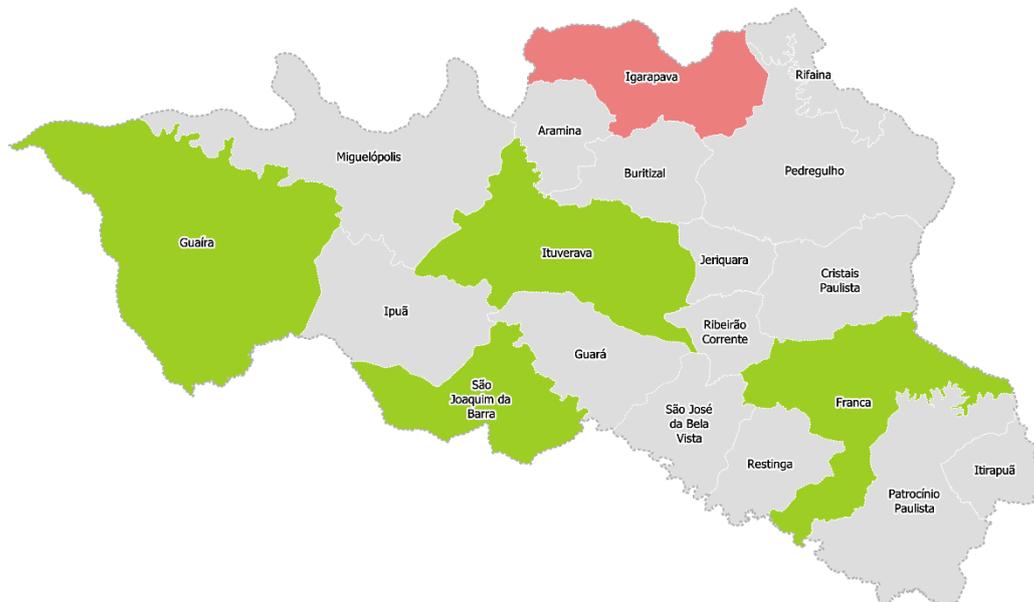
Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Figura 13. Cenário dos Planos de Mobilidade na Região Metropolitana de São José do Rio Preto (RMSJRP)



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Figura 14. Cenário dos Planos de Mobilidade na Aglomeração Urbana de Franca (AUF)



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo possibilitou uma análise quantitativa e territorial da adesão dos municípios das Regiões Metropolitanas e da Aglomeração Urbana do Estado de São Paulo à obrigatoriedade de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, conforme preconiza a **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**.

Os resultados evidenciam um cenário heterogêneo e desafiador: dos **255 municípios analisados**, apenas **48%** possuem Plano de Mobilidade Urbana em vigor; **37%** não disponibilizaram informações públicas e **13%** não se enquadram na obrigatoriedade legal de elaboração do plano. Isso implica que **mais da metade dos municípios não demonstra conformidade com os dispositivos legais da política nacional**, seja pela ausência de um plano formalmente implementado, seja pela indisponibilidade de dados.

Adicionalmente, entre os planos identificados, cerca de **56% apresentam apenas o instrumento legal de aprovação** — ou seja, uma lei municipal formalmente editada, mas desacompanhada de diagnóstico técnico, diretrizes estratégicas ou plano de ação operacional. Em diversos casos, observou-se a simples reprodução de trechos da legislação federal, sem adaptação à realidade local nem definição de metas, o que **compromete a efetividade do plano enquanto ferramenta de planejamento urbano e gestão pública**.

A análise espacial reforça que os municípios com maior grau de conformidade estão concentrados em **regiões metropolitanas mais urbanizadas e economicamente estruturadas**, como São Paulo, Baixada Santista, Jundiaí e Campinas. Já municípios periféricos ou de menor porte, especialmente em regiões como São José do Rio Preto, Vale do Paraíba e Ribeirão Preto, enfrentam maiores restrições institucionais, técnicas e financeiras, o que impacta negativamente sua capacidade de elaborar e implementar planos consistentes.

Nesse contexto, é fundamental que os resultados deste levantamento sirvam como subsídio para o aprimoramento das políticas públicas voltadas à mobilidade urbana no Estado de São Paulo. Reforça-se, ainda, a necessidade de **ações sistemáticas de apoio técnico aos municípios**, especialmente os de menor capacidade institucional, além da **promoção de mecanismos de cooperação intermunicipal** e incentivo à governança metropolitana.

Com o objetivo de manter atualizado o repositório de informações da Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), **recomenda-se a institucionalização de um processo contínuo de monitoramento**, por meio:

- da atualização periódica deste levantamento;
- do envio sistemático de ofícios aos municípios, solicitando a disponibilização e atualização de seus Planos de Mobilidade;
- e do incentivo à revisão e qualificação dos planos existentes, com vistas à sua efetiva aplicação como instrumento estratégico de gestão da mobilidade urbana.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.* Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 25 mar. 2025.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal.* Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 01 abr. 2025.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.* Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 01 abr. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC)*. Brasília: IBGE, 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/educacao/10586-pesquisa-de-informacoes-basicas-municipais.html>. Acesso em: 25 mar. 2025.