



Fundamentação da implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) no Brasil

03 de agosto de 2023

DEBATE
DIREITO AO TRANSPORTE
URBANO.

Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos - MDT

Projeto: Elaboração da fundamentação, justificativa técnica, política e jurídica para a implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana

Equipe

Renato Boareto (Coordenador)

Nazareno S.S. Affonso

Wesley Ferro Nogueira

BOARETO, Renato. Fundamentação da implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) no Brasil. Instituto MDT. Brasília. 2023

Brasília, 03 de agosto de 2023

- A proposta do SUM foi apresentada pela primeira vez pelo Instituto do MDT no Congresso da ANTP em 2017, em uma apresentação de um Pacto da Mobilidade pelo Direito a Cidade e lançado por meio de um Manifesto;
- O Instituto avançou em algumas elaborações de documentos e fez a defesa de sua criação em vários espaços de participação (Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade, Fórum Nacional da Reforma Urbana, Congresso Popular pelo Direito a Cidade dentre outros)
- A partir de 2021 a proposta do SUM passou a ser defendida na imprensa por vários prefeitos, vereadores e deputados, sendo apontado como uma solução estrutural.
- A nova gestão do governo federal deve resgatar a importância das políticas públicas e favorecer a participação dos entes públicos, reforçando o papel do controle social e das instâncias de participação. Nesse sentido, o SUM pode encontrar um ambiente favorável para se apresentar como uma alternativa para a organização institucional da área da mobilidade urbana
- Há também a discussão de uma nova lei do transporte público, que conta com um Projeto de lei protocolado no Congresso Nacional (Senador Anastasia) e uma minuta de projeto de Lei de um Marco Regulatório do Transporte Público elaborado no Fórum Consultivo, onde o MDT fez parte, que deve ser apresentado no Congresso Nacional nesse ano

A criação do SUM é um tema presente nas três esferas de governo, foi incluído nas discussões da transição do novo governo federal e há proposta de Emenda Constitucional instituindo o SUM e a Tarifa Zero no Congresso Nacional

O MDT decidiu aprofundar o trabalho sobre o SUM em 2023. O objetivo foi elaborar a fundamentação, justificativa técnica, política e jurídica para a implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana – SUM

Foi definido um plano de trabalho que contemplou:

- Elaboração do estudo “Análise comparativa dos sistemas únicos existentes no Brasil”
- Estudo sobre os instrumentos da União Europeia de apoio ao transporte público
- Realização de reuniões com os associados do MDT
- Realização de entrevistas com representantes de vários segmentos da mobilidade urbana.

Ao final do trabalho de pesquisa e discussões, foi formulada uma proposta de sistema único que será divulgada para subsidiar o debate que faremos em todo o país.

O trabalho foi pautado pelo Artigo 6º da Constituição Federal, que estabelece 11 Direitos Sociais

- Educação;
- Saúde;
- Alimentação;
- Trabalho;
- Moradia;
- Transporte;
- Lazer;
- Segurança;
- Previdência Social;
- Proteção à maternidade e à infância e
- Assistência aos desamparados

TÍTULO II. DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I. DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 6º **São direitos sociais** a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)

Parágrafo único. Todo brasileiro em situação de vulnerabilidade social terá direito a uma renda básica familiar, garantida pelo poder público em programa permanente de transferência de renda, cujas normas e requisitos de acesso serão determinados em lei, observada a legislação fiscal e orçamentária. (Incluído pela Emenda Constitucional nº114, de 2021)

A partir do que estabelece o Artigo 6º da CF e da lista de sistemas únicos identificados, foi definido um total de seis sistemas que seriam analisados. No caso da Educação, apesar de constatado que as ações do Estado brasileiro não estão organizadas oficialmente por meio de um sistema único, o tema foi incluído na pesquisa, dada a importância dessa política pública, as responsabilidades compartilhadas entre as três esferas de governo e a existência do Fundo de Desenvolvimento da Educação Básica (FUNDEB).

Os sete temas/sistemas únicos e analisados são:

- 1. SISAN - Sistema Nacional de Segurança Alimentar e Nutricional**
- 2. SNHIS - Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social**
- 3. SUAS – Sistema Único de Assistência Social**
- 4. SUS – Sistema Único de Saúde**
- 5. SUSP – Sistema Único do Segurança Pública**
- 6. SNT – Sistema Nacional de Trânsito**
- 7. Educação**

O trabalho foi pautado pelo Artigo 6º da CF

Direitos Sociais da CF

1. Educação;
2. Saúde;
3. Alimentação;
4. Trabalho;
5. Moradia;
6. Transporte;
7. Lazer;
8. Segurança;
9. Previdência Social;
10. Proteção à maternidade e à infância e
11. Assistência aos desamparados

Sistemas analisados

SUS
SISAN
SNHIS
SUSP
SUAS
SNT
Educação

ELEMENTOS DE COMPARAÇÃO

1. Base legal (institucionalização)
2. Principais definições
3. Princípios
4. Diretrizes
5. Objetivos
6. Estratégias e instrumentos
7. Responsabilidades das esferas de governo (comuns)
8. Responsabilidades da União
9. Responsabilidades dos Estados
10. Responsabilidades dos Municípios
11. Fontes de Financiamento
12. Objeto de financiamento (O que financia)
13. Estrutura de gestão e processo decisório
14. Planejamento e organização das ações
15. Mecanismos de monitoramento e avaliação das ações
16. Mecanismos de participação e controle social
17. Desenvolvimento institucional (formação de pessoal etc.)

Tabela síntese

Elementos
iniciais do SUM
+ dúvidas e
possibilidades

Entrevistas
+
Discussão
em Mesas
Redondas

Dois documentos:

Análise
comparativa
dos principais
Sistemas
existentes no
Brasil

Fundamentação
da
implementação
do SUM no
Brasil

É importante destacar também os referencial teórico que foi utilizado na análise elaboração do documento final

1. Direitos Humanos

- Argumentação sobre transporte e o alcance dos direitos humanos
- O desafio histórico da sociedade brasileira tem sido efetivar os direitos sociais previstos principalmente no Artigo 6º da Constituição Federal

2. Desenvolvimento Urbano

- Foco no Direito à Cidade e desenvolvimento de Cidades Sustentáveis

3. Mobilidade Urbana e Transporte Público Coletivo

- A acessibilidade é o resultado final da política de mobilidade urbana
- A abordagem é o reconhecimento de que mobilidade urbana é resultado de políticas públicas, conforme preconiza a obra de Eduardo Alcântara de Vasconcellos
- Destaque para a importância social e econômica da existência do TPC

4. Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

- A relação da mobilidade urbana e outras políticas ambientais gerais (clima) e urbanas (qualidade do ar)
- Transporte público como elemento de acesso e efetivação de outros direitos e viabilizador de vários Objetivos de desenvolvimento Sustentável (ODS)

5. Políticas Públicas

- Mobilidade urbana é resultado de política pública (ação ou omissão do Estado)
- O foco é a organização do Estado para a provisão dos Direitos Sociais
- Equidade associada aos investimentos em mobilidade urbana e transporte público coletivo
- Instrumentos de políticas públicas que podem ser usados no SUM:
- A reflexão sobre a natureza de uma política pública, os instrumentos disponíveis e os objetivos que o Estado quer alcançar é fundamental para o delineamento de um sistema que se proponha reorganizar a atuação dos entes federados na mobilidade urbana

A formulação da proposta do SUM teve como premissa orientadora a efetivação do transporte público como Direito Social, conforme previsto no Artigo 6º da CF (Emenda Constitucional nº 90/2015)

O objetivo central deste trabalho é apresentar uma proposta de reestruturação do Estado brasileiro para a provisão e efetivação do Direito Social ao transporte, previsto no Artigo 6º da Constituição Federal

O trabalho resultou em dois documentos:

1. Análise comparativa dos principais Sistemas existentes no Brasil

Esse relatório traz os resultados da pesquisa e análise comparativa dos principais sistemas únicos existentes no Brasil em vários setores das políticas públicas. Seu objetivo foi obter uma caracterização desses sistemas e identificar os principais elementos de sua formação, subsidiando a reflexão do Instituto MDT sobre o Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM),

2. Fundamentação da implementação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) no Brasil

Documento que consolida justificativa técnica e política de criação do SUM no Brasil, bem como a proposta de seu funcionamento.



Fundamentação da
implementação
do Sistema Único de
Mobilidade Urbana (SUM) no
Brasil

R

DIREITO AO TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO.

A natureza e os desafios da mobilidade urbana

- A mobilidade urbana, é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. (Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Diretrizes da PNMU)
- **A acessibilidade aos diferentes locais de interesse é considerada o resultado final da mobilidade urbana.**
- **Mobilidade urbana é resultado de política pública** (atuação ou omissão do Estado) por meio de seus instrumentos: comando e controle, regulatórios e econômicos
- A mobilidade urbana e a acessibilidade decorrente são fortemente **influenciadas por dois fatores:**
 - **As características socioeconômicas da população**, que determinam a demanda de viagens (renda média, taxa de motorização)
 - **As características do sistema de mobilidade urbana** (modos existentes, serviços disponíveis, preços relativos entre os modos, tempo de deslocamento, qualidade, segurança, acidentes, vítimas, consumo de energia)
- **A mobilidade urbana possui relação direta com outras políticas setoriais** que também se materializam na cidade, como meio ambiente, saúde, desenvolvimento econômico e social, além do desenvolvimento urbano:

Relação da mobilidade urbana e outras políticas urbanas



- A relação entre a **Política de Mobilidade Urbana e o Desenvolvimento Urbano** está na sua relação de causa e efeito da ocupação urbana, aos investimentos públicos em vias e à capacidade de promover a conectividade e acesso entre o local de moradia e os locais de trabalho, lazer, estudo e serviços essenciais. (distribuição das atividades. **(Não Transporte)**)
- **A abordagem ambiental** decorre da necessidade de redução das externalidades negativas, principalmente os impactos ambientais, associadas à redução do uso dos modos individuais motorizados, principalmente dos automóveis. A necessária redução do consumo de energia e emissões, deve ser pautada pela abordagem de uma **Transição Energética Justa, viabilização dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a melhoria da qualidade do ar e a mitigação das mudanças globais do clima**
- **A redução de vítimas do trânsito**, associada à Saúde, deve considerar ações de **moderação de tráfego**, abordagem da “**Visão Zero**”, que parte do pressuposto que é inadmissível que pessoas morram ou fiquem gravemente feridas em acidentes de trânsito e a abordagem de “**Sistema Seguro**”
- A elaboração de planos e a implementação de projetos devem ter como princípio **a equidade na apropriação dos resultados dos investimentos públicos** e a redução de desigualdades socioeconômicas: Substituir o “Desenvolvimento Orientado pelo Carro” (*Car Oriented Development*) pelo “**Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Público**” (*Transit Oriented Development – TOD*)

A natureza e os desafios da mobilidade urbana

- Os modos ativos de deslocamento (andar a pé e de bicicleta) não podem ser compreendidos como alternativa residual de mobilidade urbana, mas como fatores de sustentabilidade das cidades. **(Implantação de Redes de Caminhabilidade e Redes Cicloviárias)**
- Apesar da base legal existente, muito deve ser feito ainda para garantir a **acessibilidade para as pessoas com deficiências, idosos** e outras pessoas com restrição de mobilidade e dificuldade de locomoção **(Desenho Universal)**
- O transporte individual tem que ser desestimulado pelo poder público para que haja mudança modal para o transporte público coletivo e os modos ativos **(Gestão de Demanda de Viagens)**.
- A captação e distribuição de **carga urbana** deve ser objeto de planejamento e gestão por parte das cidades.
- Ao promover uma Transição Energética Justa, contribuir para a efetivação dos outros Direitos Sociais e promover a equidade, a mobilidade urbana contribui para o **desenvolvimento de uma cidade sustentável**
- Os entes federados podem influenciar direta ou indiretamente a escolha de modos de transporte, a partir da sinalização dada por meio da **utilização dos instrumentos de política pública**. (comando e controle, econômicos, e regulatórios)

A importância do Transporte Público Coletivo

- Apesar de todas suas vantagens e externalidades positivas, o transporte público está em um contexto de crise no Brasil:
 - Elevação do custo operacional causado pela inflação setorial
 - Queda no número de passageiros agravado pela pandemia da Covid-19
 - Aumento dos níveis tarifários
 - Esgotamento do modelo de financiamento baseado no pagamento de tarifas pelos usuários.
- O setor enfrenta ainda:
 - Demanda pela sua descarbonização, no caso do serviço operado por ônibus e
 - A concorrência de novos serviços de transporte por demanda
- Houve várias iniciativas que envolveram a proposição de legislação e novas fontes de financiamento
 - Projeto de Lei nº 3278/2021 no Senado Federal, que está em tramitação no Congresso Nacional,
 - Projeto de Lei nº 4392/2021 que institui o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI),
 - Proposta de lei elaborada no Conselho Consultivo de Mobilidade Urbana (atual Ministério das Cidades)
 - Mais de 110 cidades iniciaram o subsídio aos sistemas de transporte público
 - Emenda Constitucional nº 123/2022, aprovada para disponibilizar instrumentos de subsídios e o “Auxílio Brasil” foi dado ao setor uma “assistência financeira em caráter emergencial” de R\$ 2,5 bilhões
 - PEC nº 25/2023, que trata da implantação do SUM, do estabelecimento da contribuição pelo uso do sistema viário e tarifa Zero

A importância do Transporte Público Coletivo

- Investimentos em infraestrutura e reorganização da gestão:
 - Goiânia (GO), com mudanças no arranjo para o financiamento da operação do sistema metropolitano,
 - Ribeirão Preto (SP) na implantação de infraestrutura de corredores e faixas exclusivas de ônibus,
 - Rio de Janeiro (RJ) no financiamento da operação do serviço de ônibus e compra de frota pública,
 - São José dos Campos (SP) com frota pública elétrica, implantação de infraestrutura e proposta de gestão pública e transporte sob demanda,
 - São Paulo (SP) com subsídio à operação e metas de redução de emissões nos contratos de concessão e,
 - Vargem Grande Paulista (SP) no financiamento da tarifa zero por meio da Taxa Transporte
 - Consórcio Grande Recife
 - Transcol – Grande Vitória

- É possível afirmar que o transporte público coletivo está diante de um desafio quadruplo,
 - Recuperar passageiros,
 - Melhorar a qualidade do serviço prestado,
 - Ampliar seu financiamento e
 - Reduzir custo para os usuários

O Transporte público coletivo é o elemento estruturador do SUM



- O serviço de transporte público coletivo demanda especial atenção em um Sistema Único de Mobilidade Urbana.
- Dentre os principais motivos da necessária abordagem especial, é possível destacar
 - É um Direito Social previsto no Artigo 6º da Constituição Federal,
 - É um serviço essencial, conforme dispõe o Artigo 30 da Constituição Federal
 - É o único serviço de mobilidade urbana que pode ser universalizado em uma cidade.
 - (Nem todas as distâncias podem ser percorridas a pé e não são todas as pessoas que andam de bicicleta ou possuem habilidades e recursos para usar motocicleta ou automóveis)

A oferta de transporte público também é condição para a promoção da inclusão social, aqui entendida como um conjunto de iniciativas governamentais que visam garantir os direitos sociais.

O SUM deve viabilizar a estruturação de uma rede multimodal integrada, por meio da utilização de instrumentos de políticas públicas, na qual o transporte público tem papel estruturador

O Transporte público coletivo é o elemento estruturador do SUM

- O SUM deve considerar as diferentes características das cidades (complexidade dos problemas)
 - Porte populacional
 - Renda média
 - Localização (município isolado, integrante de RM ou área conurbada)
 - Complexidade do Sistema de Mobilidade Urbana
 - Estágios de organização da gestão pública
- Países em desenvolvimento estão diante do desafio de promover aumento da acessibilidade e melhores condições de mobilidade urbana para uma parte da população que está excluída do processo de desenvolvimento econômico.
- **A reflexão sobre a natureza de uma política pública, os instrumentos disponíveis e os objetivos que o Estado quer alcançar é fundamental para o delineamento de um sistema que se proponha reorganizar a atuação dos entes federados na mobilidade urbana**

Resumo
da proposta
do SUM



- É possível perceber que o Brasil conta com uma razoável base legal que possibilita a implementação de uma política de **mobilidade urbana transformadora**
- A legislação de criação do SUM, além de possibilitar sua própria estruturação e a coordenação das ações dos entes federados, deve resolver o modelo de financiamento para que o país mude a mobilidade urbana nos próximos anos.
- É necessário:
 - (i) o estabelecimento de uma fonte nacional de recursos, administrada pelo governo federal,
 - (ii) a complementação financeira da União para custear as redes estruturadas de transporte público coletivo,
 - (iii) a obrigatoriedade de investimento mínimo por parte das três esferas de governo e
 - (iv) a permissão legal para que os estados e municípios criem fontes de financiamento para a mobilidade urbana.
- **O SUM deve ser instituído por meio de uma PEC e uma lei para sua regulamentação (funcionamento)**

(O Marco Legal do Transporte Público é específico e detalha o seu funcionamento: contratação, remuneração etc. Contribui para a regulamentação do SUM)

2. Definição do SUM

O SUM é compreendido como

“Um instrumento de gestão para atuação conjunta, coordenada, sistêmica e integrada dos entes federados para prover o Direito ao Transporte e garantir a mobilidade e a acessibilidade urbana, considerando os diferentes modos de transporte motorizados e ativos de passageiros, no qual o transporte público coletivo tem papel estruturador”.

- No SUM, o Governo Federal assume maior protagonismo no **financiamento, indução, coordenação de ações e acompanhamento dos resultados obtidos.**
- O resultado buscado deve ser a **promoção da acessibilidade a partir de modos sustentáveis**, o desenvolvimento econômico e a redução de desigualdades.
- Cabe ao SUM, principalmente por meio da ação do Governo Federal, **implementar fonte de financiamento nacional**, estimular novas fontes de financiamento locais e **coordenar as ações** para que os Princípios, as Diretrizes e os Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) sejam efetivados e haja a **provisão do Direito ao Transporte.**
- Essa ação coordenada tem como objetivo **garantir o acesso universal e o Direito à cidade**, a partir da integração de modos sustentáveis de transporte (multimodalidade).

3. Princípios, Diretrizes e Objetivos do SUM

3. 1 Princípios

- I. **Primazia da responsabilidade do Estado** no planejamento e condução da política de mobilidade urbana, envolvendo todos os modos de transporte de passageiros e carga urbana
- II. **Descentralização da administração**, com direção única em cada ente federado e gestão coordenada;
- III. **Universalidade da cobertura e do atendimento do transporte público coletivo;**
- IV. **Diversidade das fontes de financiamento;**
- V. **Caráter democrático com participação social**, transparência, publicidade e facilidade de acesso às informações /controle social
- VI. **Monitoramento, avaliação de impacto e resultados sociais e ambientais** da política de mobilidade urbana, planos e programas dos entes federados;
- VII. Incentivo à pesquisa e incorporação de **desenvolvimento tecnológico;**
- VIII. Planejamento integrado com as políticas de desenvolvimento urbano, ambiental e climática, de forma transversal, buscando o **desenvolvimento de cidades sustentáveis**
- IX. Integração com as políticas de desenvolvimento econômico e social visando a **redução das desigualdades e promoção da inclusão social**
- X. **Disseminação de nova cultura urbana associada à mobilidade urbana sustentável**, baseada nos modos ativos e coletivos, bem como na reconquista dos espaços públicos para as pessoas.

3. Princípios, Diretrizes e Objetivos do SUM

3.2 Diretrizes

- I. Disseminação e apoio a ações e projetos que busquem o **desenvolvimento urbano orientado e estruturado pelo transporte público coletivo e os modos ativos**, buscando a reconstrução e requalificação dos espaços urbanos
- II. **Financiamento do transporte público por toda a sociedade**, de forma direta e indireta.
- III. Estabelecimento de fontes contínuas de recursos para investimento em infraestrutura de modos sustentáveis de transporte e mudança de matriz energética, considerando os princípios de uma **Transição Energética Justa**
- IV. **Aprimoramento da capacidade instalada no Brasil** para planejamento, elaboração e implementação de projetos de infraestrutura
- V. **Fortalecimento da indústria nacional** para a produção de veículos de transporte público coletivo e de carga com tecnologia limpa
- VI. **Promoção de serviços públicos de qualidade** e sua aferição contínua
- VII. **Compartilhamento do custeio de serviços essenciais** pelos entes federados
- VIII. **Promoção da integração e coordenação** de ações e projetos
- IX. Promoção do acompanhamento, o monitoramento e a **avaliação dos resultados** das ações em mobilidade urbana por parte da população

3. Princípios, Diretrizes e Objetivos do SUM

3.3 Objetivos

- I. Criar as condições para **implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)** por parte dos entes federados;
- II. **Apoiar a estruturação, o aprimoramento da gestão pública** e o planejamento da mobilidade urbana por parte dos estados e municípios;
- III. Articular e coordenar a implementação de **soluções Inter federativas e metropolitanas**
- IV. **Ampliar a participação do transporte ativo e do transporte público coletivo** no conjunto de deslocamentos da população, de forma integrada
- V. **Estabelecer critérios e parâmetros técnicos** para elaboração e implementação de projetos
- VI. Estabelecer fontes adequadas de recursos e **justiça tributária na mobilidade urbana**
- VII. **Estabelecer assistência financeira complementar do governo federal** aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios destinadas a garantir a manutenção, expansão e custeio do serviço de transporte público coletivo; principalmente para a população que está excluída do atendimento.
- VIII. **Melhorar a qualidade do serviço de transporte público coletivo** por meio do estabelecimento de padrão de qualidade e instrumentos adequados que garantam sua efetividade
- IX. **Reduzir o consumo de energia e a emissão de poluentes locais e gases de efeito estufa** dos sistemas de mobilidade urbana,
- X. **Reduzir o número de mortos e feridos no trânsito**, por meio de projetos de moderação de tráfego e fiscalização.
- XI. Estabelecer mecanismos e instrumentos que garantam a **transparência das decisões e informações** sobre a mobilidade urbana, garantindo **o controle social sobre a política pública**
- XII. **Promover o planejamento e ação de longo prazo** por meio de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana, contemplando infraestrutura de mobilidade urbana sustentável.

4. Responsabilidades e atribuições dos entes federados

O SUM é orientado por metas estratégicas nacionais, que resultam em atribuições para os entes federados para:

- (i) Ampliar o uso dos modos ativos de transporte,
 - (ii) Reduzir vítimas do trânsito,
 - (iii) Ampliar o uso do Transporte Público Coletivo (TPC),
 - (iv) Realizar a Transição Energética e
 - (v) Estruturar a Gestão Pública
-
- Foi possível identificar também atribuições comuns para o cumprimento de todas as metas.

 - A implementação do SUM deve considerar as dificuldades das administrações municipais, **prevendo etapas graduais** que possibilitem uma transição do modelo atual para a gestão da mobilidade urbana baseada em metas sociais, ambientais e divisão modal.

Incidência provável de temas particulares por classe de cidades

Na tabela é possível depreender uma escala na abordagem da mobilidade urbana.

Temas	Porte da Cidade					
	de 20 a 60 mil	60 a 100 mil	100 a 250 mi	250 a 500 mil	de 500 mil a 1 milhão	Mais de 1 milhão
Integração da mobilidade com o planejamento e ordenação do solo urbano	0	0	0	0	0	0
Acessibilidade, transporte coletivo e escolar na área rural	0	0	0	0	0	0
Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé	0	0	0	0	0	0
Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas	0	0	0	0	0	0
Promoção do desenho universal (atende também as pessoas com deficiência)	0	0	0	0	0	0
Classificação e hierarquização do sistema viário; organização da circulação		0	0	0	0	0
Implantação de sistema de transporte público coletivo e modelo de financiamento		0	0	0	0	0
Organização da circulação em áreas centrais e polos locais			0	0	0	0
Planejamento Urbano Orientado pelo Transporte Público e Modos Ativos			0	0	0	0
Integração do transporte coletivo e os modos ativos			0	0	0	0
Avaliação permanente da qualidade do transporte coletivo e do trânsito			0	0	0	0
Sistemas integrados de transporte coletivo				0	0	0
Tratamento viário para priorizar o transporte coletivo				0	0	0
Modelo tarifário para o transporte coletivo urbano (integração)*				0	0	0
Regulamentação da circulação do transporte de carga urbana				0	0	0
Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado				0	0	0
Estrutura de Gestão específica para a mobilidade urbana				0	0	0
Consolidação de subcentros urbanos e soluções regionais de mobilidade					0	0
Sistemas estruturais de transporte coletivo de média capacidade					0	0
Tratamento de polos geradores de viagens					0	0
Modelo institucional em regiões metropolitanas e áreas conurbadas**					0	0
Sistemas estruturais de transporte coletivo de alta capacidade						0
Controle de demanda e tráfego urbano						0

- **O cumprimento dos Princípios, das Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é compulsório para todos os municípios.**
- Há uma **combinação entre temas iniciais e de tratamento obrigatório por todas as cidades, até temas específicos inerentes às cidades maiores** e que possuem sistemas mais complexos, cuja ação deve estar organizada em um plano de mobilidade urbana
- **As atribuições foram estabelecidas para o atendimento das metas nacionais estratégicas, sendo aplicadas onde os modos estão presentes.**
- Dessa forma, o SUM considera a **diversidade de cidades** e as características do sistema de mobilidade urbana:
 - **As atribuições sobre o deslocamento a pé e por bicicleta se aplicam à todas as cidades.**
 - **Aquelas atribuições inerentes à planejamento, implantação, contratação e gestão do transporte público coletivo, por sua vez, se aplicam nas cidades onde esse serviço está organizado.**
 - **O desestímulo transporte individual tem início nas cidades médias**, tendo maior relevância nas grandes cidades, onde o sistema de mobilidade urbana é mais complexo e o sistema viário apresenta maior congestionamento.
- **A atribuição sobre planejamento de rede, definição de modos, contratação, gestão e remuneração de serviços continua com os governos estaduais e municipais**

- O Governo federal assume novas responsabilidades, sendo que **a principal novidade é a criação de uma fonte nacional de recursos, a arrecadação e distribuição dos valores obtidos.**
- Além disso, o GF passa a fazer a **complementação de recursos**, conforme critérios estabelecidos, **visando o custeio dos serviços de transporte público coletivo.**
- Há uma **assistência financeira complementar aos entes federados, por meio da qual o GF exerce sua função redistributiva e supletiva de recursos, como acontece na Educação.**
- **Além de operacionalizar a fonte nacional de recursos, o GF continua com a atribuição de financiar os projetos de infraestrutura** específicos para os modos ativos (deslocamento a pé e por bicicleta), bem como o transporte público coletivo de média e alta capacidades, como é hoje.

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
Metas			
Ampliar o uso dos modos ativos de transporte	<ul style="list-style-type: none">- Financiar, de forma complementar, a implantação de infraestrutura nos municípios- Estabelecer as referências técnicas de projetos- Prestar assistência técnica e contribuir para a capacitação aos Estados, Distrito Federal e Municípios	<ul style="list-style-type: none">- Implantar projetos cicloviários metropolitanos	<ul style="list-style-type: none">- Promover condições adequadas e implantar rede de caminhabilidade- Implantar melhorias nas calçadas (paisagismo, iluminação, reformas)- Adotar padrão de calçada- Implementar ações que garantam o uso da bicicleta como meio de transporte- Implantar rede cicloviária e vias cicláveis- Realizar manutenção e expansão da infraestrutura para transporte ativo

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
Metas			
Reduzir vítimas do trânsito	<ul style="list-style-type: none">- Operacionalizar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), organizar sua revisão e avaliação periódica e garantir a aplicação dos recursos do FUNSET	<ul style="list-style-type: none">- Operacionalizar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)- Implantar projetos de moderação de tráfego nas regiões metropolitanas, em acordo com municípios	<ul style="list-style-type: none">- Operacionalizar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)- Implantar Zonas 30km- Implantar vias sem tráfego motorizado e vias para pedestres- Implantar Medidas de Moderação de Tráfego (alargamento de calçadas, implantação de travessias seguras para pedestres, reduzir a velocidade máxima em vias urbanas)

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
Metas			
<p>Ampliar o uso do Transporte Público Coletivo (TPC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecer, arrecadar e distribuir fonte nacional de financiamento da operação - Estabelecer critérios e periodicidade para a atualização de valores repassados para subsidiar o custeio do serviço de transporte público coletivo, observados os valores arrecadados pelos instrumentos específicos, a disponibilidade orçamentária e financeira; - Subsidiar, de forma complementar, a operação do TPC - Apoiar implantação de projetos de infraestrutura (BRTs, Trens e Metrôs) por meio de repasses de recursos, empréstimos ou aval a empréstimos internacionais - 	<ul style="list-style-type: none"> - Financiar a implantação de BRTs, Trens e Metrôs - Estabelecer, arrecadar e distribuir fontes estaduais de financiamento da operação - Subsidiar a operação do TPC Metropolitano e estabelecer política tarifária - Realizar investimento mínimo de 2% do orçamento público no TPC - Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da PNMU - Estabelecer as Diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana - Organizar a Conferência Estadual 	<ul style="list-style-type: none"> - Planejar e gerenciar o transporte público no âmbito local - Definir a rede de transporte público e os modos de transporte coletivo adequados à demanda (BRT, VLT, Metrôs) - Implantar rede de Faixas Exclusivas e BRTs - Melhorar a infraestrutura de uso (abrigos, terminais, sinalização e informações) - Disponibilizar informações para facilitar o uso do TPC - Estabelecer fontes locais de financiamento e subsídio da operação do TPC - Realizar investimento mínimo de 2% do orçamento público no TPC -

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
<p>Metas</p> <p>Ampliar o uso do Transporte Público Coletivo (TPC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prestar assistência técnica e contribuir para a capacitação aos Estados, Distrito Federal e Municípios - Definir parâmetros de projeto de TPC (modos adequados à demanda) - Definir padrão de qualidade nacional e método de avaliação do TPC - Realizar avaliação nacional do TPC - Organizar e disponibilizar informações sobre a mobilidade urbana - Fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico - Gerenciar o transporte interestadual e internacional de passageiros de caráter urbano 	<ul style="list-style-type: none"> - Definir os modos de transporte para projetos metropolitanos, em acordo com os governos municipais - Implantar projetos, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas - Coordenar o processo de elaboração dos planos metropolitanos - Gerenciar o transporte público de passageiros intermunicipal de caráter urbano - Adotar novas formas de contratação e remuneração, associando cumprimento de padrão de qualidade 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzir gradativamente custo da tarifa para o usuário, mediante subsídio. - Adotar novas formas de contratação e remuneração, associando cumprimento de padrão de qualidade - Implantar medidas de desestímulo ao uso do transporte individual (GDV) - Implantar projetos com recursos próprios e/ou, provenientes do governo federal, empréstimos junto à bancos públicos ou privados nacionais, bem como organismos multilaterais de financiamento ou bancos de fomento

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
Realizar a Transição Energética	<ul style="list-style-type: none">- Estabelecer política industrial que favoreça desenvolvimento tecnológico de veículos limpos (motos, carros, ônibus e veículos urbanos de carga (VUCs)- Estabelecer critérios de aquisição de ônibus Zero - Emissões nas compras públicas- Estabelecer programa nacional de aquisição subsidiada de Ônibus de Emissão Zero- Incentivo ao uso de energias renováveis	<ul style="list-style-type: none">- Definir prazos para incorporação de frota de emissão Zero no TPC e outras frotas públicas- Definir ações para a incorporação de frota limpa para o transporte urbano e metropolitano de carga	<ul style="list-style-type: none">- Implantar Zona de Emissões Zero (transporte de passageiros e carga urbana)- Definir prazos para incorporação de frota de emissão Zero no TPC e outras frotas públicas- Implantar medidas de redução do consumo de energia no sistema de mobilidade urbana (desestímulo ao uso do automóvel, instrumentos de gestão de demanda de viagens)- Incentivo ao uso de energias renováveis

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
Estruturar a Gestão Pública	<ul style="list-style-type: none">- Financiar e exigir a elaboração de PlanMob- Apoiar os programas de estruturação e modernização dos órgãos gestores- Organizar manuais e cadernos técnicos de referência- Promover programa de qualificação e aprimoramento dos profissionais de planejamento e gestão da mobilidade urbana- Fomentar o arranjo metropolitano mais adequado à realidade local	<ul style="list-style-type: none">- Organizar e aprimorar órgão gestor metropolitano- Elaborar Planos Metropolitanos- Estabelecer Conselhos Metropolitanos- Criar Fundo Estadual de Mobilidade Urbana- Estabelecer, juntamente com os municípios, arranjo metropolitano para a mobilidade urbana (Consórcio ou empresa pública)	<ul style="list-style-type: none">- Elaborar PlanMob- Estabelecer Conselho Municipal- Criar Fundo Municipal de Mobilidade Urbana- Integrar arranjo metropolitano, onde for aplicável

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
<p>Atribuições comuns à todas as metas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecer o Conselho Nacional - Criar e operacionalizar o Fundo Nacional de Mobilidade Urbana; - Estabelecer as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e suas e Metas específicas - Organizar e realizar periodicamente a Conferência Nacional - Elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana para 10 anos com metas nacionais - Prestar assistência técnica para elaboração de planos e projetos estaduais e municipais - Financiar a implementação de infraestrutura <p>(CONTINUA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Criar o Fundo Estadual de Mobilidade Urbana - Elaborar os planos metropolitanos com metas adequadas às nacionais - Desenvolver estudos e pesquisas 	<ul style="list-style-type: none"> - Criar o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - Adotar o modelo de Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Público Coletivo (Transit Oriented Development); - Promover a integração intermodal (transporte ativo e coletivo), subordinando o transporte individual - Planejar e gerenciar a mobilidade urbana (todos os serviços) - Adequar os planos locais ao Plano e as Metas Nacionais - Difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável e desenvolver nova cultura urbana - Desenvolver estudos e pesquisas

Atribuições associadas às metas estratégicas

Ente Federado	União	Estados	Municípios
Atribuições comuns à todas as metas	<ul style="list-style-type: none">- Elaborar metodologias de cálculo da disponibilidade e repasses de recursos vinculados à mobilidade urbana- Acompanhar a efetivação do potencial de arrecadação tributária de cada ente federado- Prover apoio para a criação dos Conselhos locais com atribuições específicas relativas à mobilidade urbana e capacitar seus integrantes- Desenvolver estudos e pesquisas		

- O governo federal passa a atuar na **coordenação da ação dos governos estaduais e municipais, preservando as atribuições** estabelecidas atualmente sobre implementação e gestão.
- O governo federal deve fomentar que governos estaduais e municipais implementem **soluções integradoras e não intervencionistas em uma região metropolitana ou aglomerado urbano.**
- **A implementação do SUM deve considerar as dificuldades das administrações municipais, prevendo etapas graduais que possibilitem uma transição do modelo atual para a gestão da mobilidade urbana baseada em metas sociais, ambientais e divisão modal**
- **É necessário o estabelecimento de metas incrementais** anuais, quinquenais e decenais, como há em outras políticas públicas
- **Com a implementação do SUM, a política é única, as metas são nacionais, a execução das ações é descentralizada para cada ente federado, mas coordenada pelo Governo Federal.**

5. Estratégias e instrumentos

- Os instrumentos para o SUM organizar suas ações para efetivar os PDOs da PNMU e o Direito ao Transporte são resultado da **combinação dos tipos de instrumentos usados em políticas públicas, as especificidades da mobilidade urbana e das atribuições dos entes federados.**
- A diversidade de cidades e as características do sistema de mobilidade urbana também devem ser consideradas para a **definição das obrigações e contrapartidas necessárias para a implementação do SUM.**
- Devem ser usados **instrumentos de estímulo às mudanças que contribuam para a implementação das metas estratégicas, ao invés de serem criadas barreiras** para que estados e municípios recebam recursos e acessem fontes de financiamento.
- O SUM deve prever um “**mapa do caminho**”, **formado por um conjunto de práticas e instrumentos** que podem ser adotados pelos governos estaduais e municipais de forma incremental.
- Pode haver, portanto, uma **relação direta entre o aprimoramento da ação dos governos locais para o alcance das metas estratégicas, a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o repasse de recursos e o acesso de fontes de financiamento complementares.**

5. Estratégias e instrumentos

O subsídio federal ao transporte público, por sua vez, atenderá aquelas cidades que possuem uma rede organizada de serviços e deve vir acompanhado de melhoria da qualidade geral dos serviços, de forma perceptível para a população.

Dentre os instrumentos, cabe destacar

- (i) **Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlaNMob)**, com investimentos perenes e projetos prioritários de mobilidade urbana (transporte público, calçadas e ciclovias),
- (ii) Programa de **desenvolvimento tecnológico** de equipamentos e veículos de transporte público
- (iii) instrumentos para a **construção de capacidades** e aprimoramento do conhecimento de equipes locais de planejamento, implementação e gestão da mobilidade urbana e
- (iv) **instrumentos fiscais, regulatórios e econômicos** para induzir a mudança desejada e o alcance de metas

6. Fontes de recursos e objeto de financiamento

- São necessários recursos para **investimentos em infraestrutura** (calçadas, ciclovias, faixas e corredores exclusivos de ônibus, abrigos em pontos de parada, terminais, Veículos Leves sobre Trilhos, trens e metrô) e **custeio do transporte público coletivo**.
- As fontes de financiamento devem contemplar **contribuições nacionais** de segmentos econômicos como combustíveis usados no transporte individual (principalmente fósseis) e automóveis (indústria e usuários), **bem como fontes estaduais e municipais** (imposto sobre propriedade de veículos, proprietários de terras urbanas, setor de incorporação de imóveis, comércio e serviços).
- **Deve ser instituída uma fonte nacional** para o financiamento da mobilidade urbana, principalmente do subsídio ao transporte público coletivo, **sob responsabilidade de arrecadação, gestão e distribuição por parte do governo federal**.

À semelhança dos outros sistemas existentes no Brasil, **o repasse de recursos pela União** para os estados e municípios, **deve ser condicionada**

- à existência e funcionamento de **Conselho** (municipal e estadual) com ampla participação de trabalhadores e população em geral,
- Fundo**, com orientação e controle dos respectivos Conselhos,
- Planos** nacional, estadual e municipal e
- Alocação de recursos próprios** dos entes.

6. Fontes de recursos e objeto de financiamento

- **O repasse de recursos é automático, fundo a fundo**, e utilização dos recursos federais descentralizados para os fundos locais é declarado anualmente, com relatório de gestão submetido à apreciação do respectivo Conselho e outros organismos de controle
- Devem ser considerados também **critérios objetivos** para a distribuição de recursos (perfil demográfico da região, características quantitativas e qualitativas da rede multimodal, desempenho técnico, econômico e financeiro; níveis de participação do setor nos orçamentos estaduais e municipais, e previsão de investimentos da rede de serviços.
- Podem ser considerados ainda a **divisão modal, a estruturação da gestão pública e resultados obtidos: que faz mais, recebe mais recursos. Quem faz menos, recebe recursos e apoio para melhorar desempenho.**
- A divisão de recursos pode ser realizada com **percentual associado aos modos ativos, que abrange todas as cidades, e os modos coletivos, que abrange as cidades que possuam esse serviço**
- **O princípio estruturador da divisão de recursos deve ser a construção de capacidades e o estímulo às mudanças, não a criação de regras que se transformam em obstáculos para o acesso às fontes de financiamento.**

6. Fontes de recursos e objeto de financiamento

- O aspecto estruturador e transformador do financiamento é que o **serviço de transporte público deixe de ser custeado exclusivamente pelos seus usuários e passe a ter um financiamento social**.
- **Toda a sociedade deve contribuir para o financiamento** de uma rede de serviços disponibilizada na cidade, independentemente de quem o utiliza, uma vez que ela promove a acessibilidade de todas as pessoas, por meio de um serviço essencial e universal, trazendo vários benefícios (externalidades positivas) para a sociedade.
- **O município deve ter um leque de alternativas de instrumentos de financiamento**, que devem ser definidos conforme o interesse local. **Essas fontes devem ser complementadas pelo repasse da fonte nacional de recursos.**
- **É importante apurar a efetivação do “Potencial de Arrecadação” dos entes federados**

7. Organização, estrutura de gestão e funcionamento

- **A organização do SUM** deve contemplar elementos presentes em outros sistemas analisados, como Conferências, Conselhos, fontes nacionais e locais de recursos, fundos específicos e planos de ação, visando a implementação da PNMU.
- **A gestão por sua vez é mais próxima do SUSP e da Educação, nos quais os entes federados têm uma ação coordenada** na implementação de uma política nacional, mas **mantém responsabilidades e atribuições específicas, conforme prevista na base legal da mobilidade urbana.**
- **Os municípios mantêm atribuição sobre o planejamento implementação e gestão do sistema de mobilidade urbana, rede cicloviária, rede de caminhabilidade, gestão de demanda de viagens, rede de transporte público coletivo, bem como a gestão dos contratos de concessão e política tarifária.**
- A atuação do SUM demanda maior **coordenação nas regiões metropolitanas e áreas conurbadas. Devem ser implementados arranjos específicos**, que demandam formalização em consórcios ou outra figura jurídica adequada para o recebimento de recursos, investimento em infraestrutura e cumprimento das demais atribuições pertinentes à mobilidade urbana, especialmente no transporte público coletivo.
- É fundamental que o SUM tenha um **amplo processo de participação social** que envolva e perpassa os três entes federados seja por meio de um processo específico de **conferência** ou juntamente com outros temas urbanos, como era a Conferência nacional das Cidades.

7. Organização, estrutura de gestão e funcionamento

- O processo de conferências deve aprovar um **Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlaNMU)** - principais intervenções estratégicas nacionais em infraestrutura para a mobilidade urbana.
- Na gestão do SUM caberia ao **Ministério das Cidades**, como seu gestor nacional, normatizar, fiscalizar, monitorar e avaliar políticas e ações, em articulação com o respectivo Conselho Nacional.
- **As Secretarias Estaduais** responsáveis pela mobilidade urbana participam da formulação das políticas e ações no âmbito **de suas regiões metropolitanas e áreas conturbadas**, juntamente com os municípios envolvidos no arranjo específico de gestão.
- As respectivas **Secretarias Municipais**, por sua vez, planejam, organizam, controlam, avaliam, executam ou contratam serviços, conforme o plano municipal.
- Os municípios devem ter apoio para a estruturação da gestão, por meio da qual **há aprimoramento da capacidade local, condições para assumir maiores responsabilidades** e, dessa forma, acessar mais recursos para projetos.
- Esse aprimoramento pode ser avaliado por meio de um **“Índice de Estruturação da Gestão”**, considerando a complexidade do sistema de mobilidade urbana das cidades e a “Incidência provável de temas particulares por classe de cidades.”

8. Mecanismos de monitoramento, avaliação e controle social

A avaliação proposta no âmbito do SUM considera o ciclo de políticas públicas, bem como a experiência existente nos outros sistemas brasileiros.

Os mecanismos de monitoramento e avaliação do SUM estão associados à

- (i) sua implementação e funcionamento, e**
- (ii) avaliação de resultados das ações e projetos implementados.**

No caso da implementação e funcionamento, é possível destacar:

- A avaliação de cumprimento de obrigações, principalmente envolvendo **o repasse de recursos da fonte nacional** de financiamento entre os fundos
- **A obrigação de investimento mínimo pelos entes.**

A avaliação de resultados considera o desenvolvimento e alcance das metas estratégicas nacionais.

A partir da realização periódica das conferências, implementação de conselhos nos três níveis de governo e a divulgação de resultados do monitoramento de forma clara e compreensível, será possível efetivar o controle social por parte da sociedade

O Brasil está em um momento histórico decisivo. **Além de mudanças tecnológicas**, o país deve decidir também **se muda a forma de organização e financiamento do transporte público** ou se observa sua degradação contínua nos próximos anos, que pode levar a uma situação de perda de qualidade e desregulação.

Por meio de uma rede multimodal sustentável e a acessibilidade às oportunidades que a cidade oferece, a mobilidade urbana passa a ser fonte de equidade e inclusão social de parcelas da população historicamente excluídas do processo de desenvolvimento do país.

A abordagem da mobilidade urbana como uma política pública e sua organização pelo Estado constitui também uma condição para a efetivação do transporte público como um Direito Social, conforme prevê a Constituição Federal.

A estruturação de sistemas sustentáveis em rede está diretamente relacionada à capacidade do país em implementar a agenda ambiental (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a melhoria da qualidade do ar e a mitigação das mudanças globais do clima).

A sociedade e os gestores estão sendo chamados para implementar um novo arranjo federativo por meio da organização de um Sistema único de Mobilidade Urbana

Considerações finais

O SUM pode ser implementado como um instrumento de gestão, onde a mobilidade urbana seja repensada na integralidade, como caminho para garantir o alcance do direito de acesso universal à cidade em todos os municípios, respeitando-se a diversidade de situações, população, localização características do sistema de mobilidade urbana e condicionantes do território.

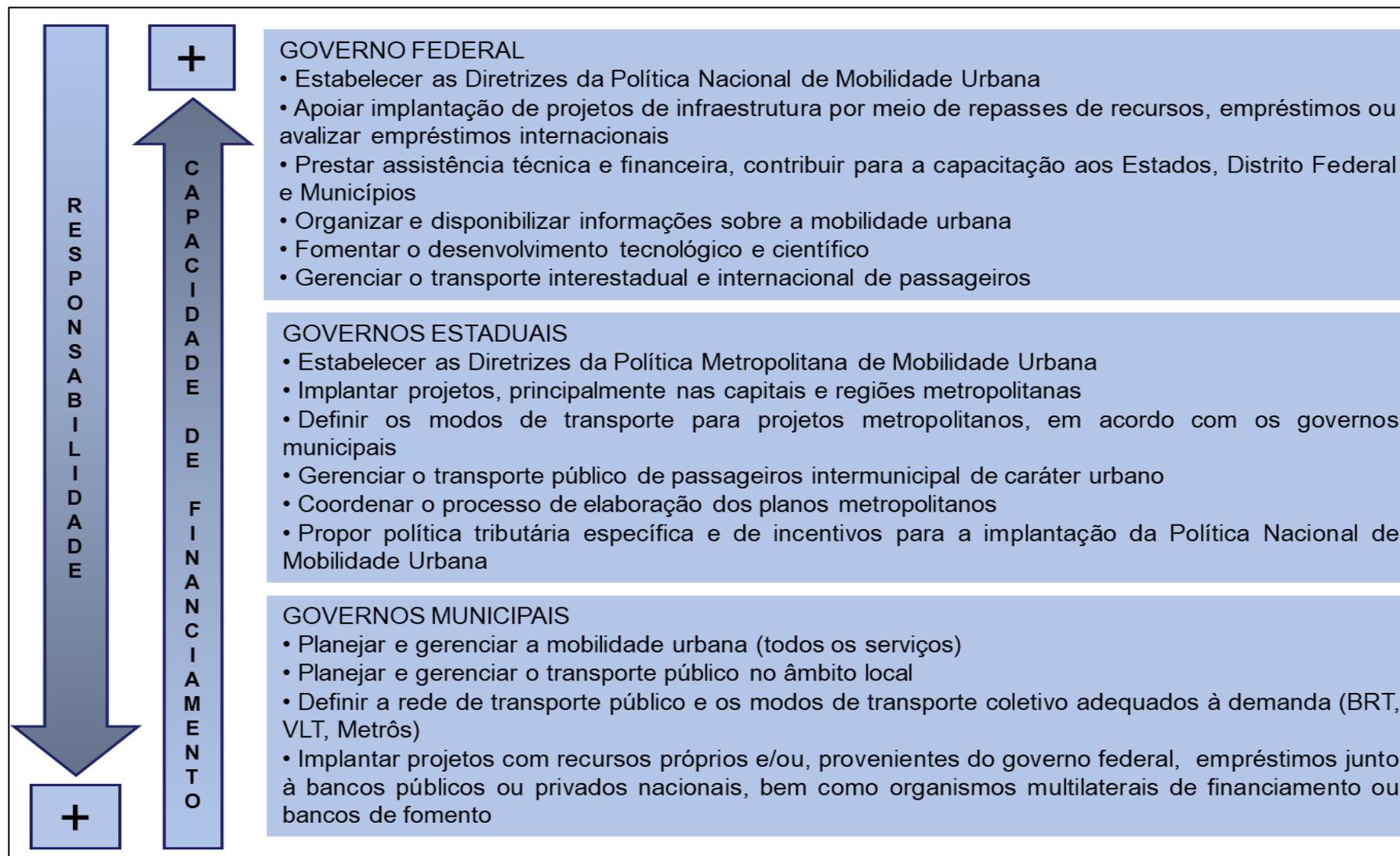
O governo federal tem papel fundamental na estruturação do SUM, por meio da coordenação de sua implementação e estabelecimento de fonte nacional de financiamento.

Juntamente com as fontes locais que precisam ser estabelecidas, considerando o potencial de arrecadação tributária decorrente dos instrumentos que podem ser implementados, **os governos terão recursos para implementarem o que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana e, principalmente, o financiamento social do transporte público coletivo.**

A composição das fontes de financiamento e o acesso aos recursos devem ser coordenados com o aprimoramento contínuo e a construção de capacidades da gestão local, considerando o alcance das metas nacionais para a mobilidade urbana.

A implementação do SUM deve contemplar os instrumentos de democracia, transparência e controle social sobre a política de mobilidade urbana, o funcionamento do sistema e a avaliação dos resultados buscados. Essas são bases estruturadoras de uma política pública que pretende alterar a realidade da mobilidade urbana.

Atribuições dos entes federados



Comparação das atribuições da União

Atuais

- Estabelecer as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana
- Apoiar implantação de projetos de infraestrutura por meio de repasses de recursos, empréstimos ou avalizar empréstimos internacionais
- Prestar assistência técnica e financeira, contribuir para a capacitação aos Estados, Distrito Federal e Municípios
- Organizar e disponibilizar informações sobre a mobilidade urbana
- Fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico
- Gerenciar o transporte interestadual e internacional de passageiros

Com a implementação do SUM

- Estabelecer as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana
- **Coordenar ações para implementação do SUM pelos estados e municípios (Conselhos e Fundos)**
- **Organizar processo de Conferência Nacional sobre Mobilidade Urbana**
- **Coordenar a aprovação da Política Nacional de Mobilidade**
- **Elaborar Plano Nacional de Mobilidade Urbana**
- **Criar e operacionalizar Fundo Nacional de Mobilidade Urbana**
- **Arrecadar e distribuir recursos da fonte nacional de financiamento**
- **Complementar recursos para o custeio do TPC**
- **Coordenar ações dos estados e municípios para atendimento das estratégias e metas nacionais (Política, Plano, Projetos, Investimentos e Avaliação *ex-anti* e *ex-post*)**
- **Avaliar periodicamente as ações dos estados e municípios**
- Apoiar implantação de projetos de infraestrutura por meio de repasses de recursos, empréstimos ou avalizar empréstimos internacionais
- Prestar assistência técnica e financeira, contribuir para a capacitação aos Estados, Distrito Federal e Municípios
- Organizar e disponibilizar informações sobre a mobilidade urbana
- Fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico
- Gerenciar o transporte interestadual e internacional de passageiros

Comparação das atribuições – Estados

Atuais

Estabelecer as Diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana

- Implantar projetos, principalmente nas capitais e regiões metropolitanas
- Definir os modos de transporte para projetos metropolitanos, em acordo com os governos municipais
- Gerenciar o transporte público de passageiros intermunicipal de caráter urbano
- Coordenar o processo de elaboração dos planos metropolitanos
- Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Com a implementação do SUM

- **Coordenar processo de conferências metropolitanas de Mobilidade Urbana**
- **Propor e coordenar a aprovação da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana**
- Coordenar o processo de elaboração dos planos metropolitanos
- **Criar e operacionalizar Fundo Estadual de Mobilidade Urbana**
- Implantar projetos, principalmente na capital, regiões metropolitanas e maiores cidades (conforme plano municipal)
- Definir os modos de transporte para projetos metropolitanos, em acordo com os governos municipais
- Gerenciar o transporte público de passageiros intermunicipal de caráter urbano
- Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana
- **Criar e operacionalizar Fundo Estadual de Mobilidade Urbana**
- **Arrecadar e distribuir recursos da fonte estadual de financiamento**
- Complementar recursos para o custeio do TPC nas RMs

Comparação das atribuições - Municípios

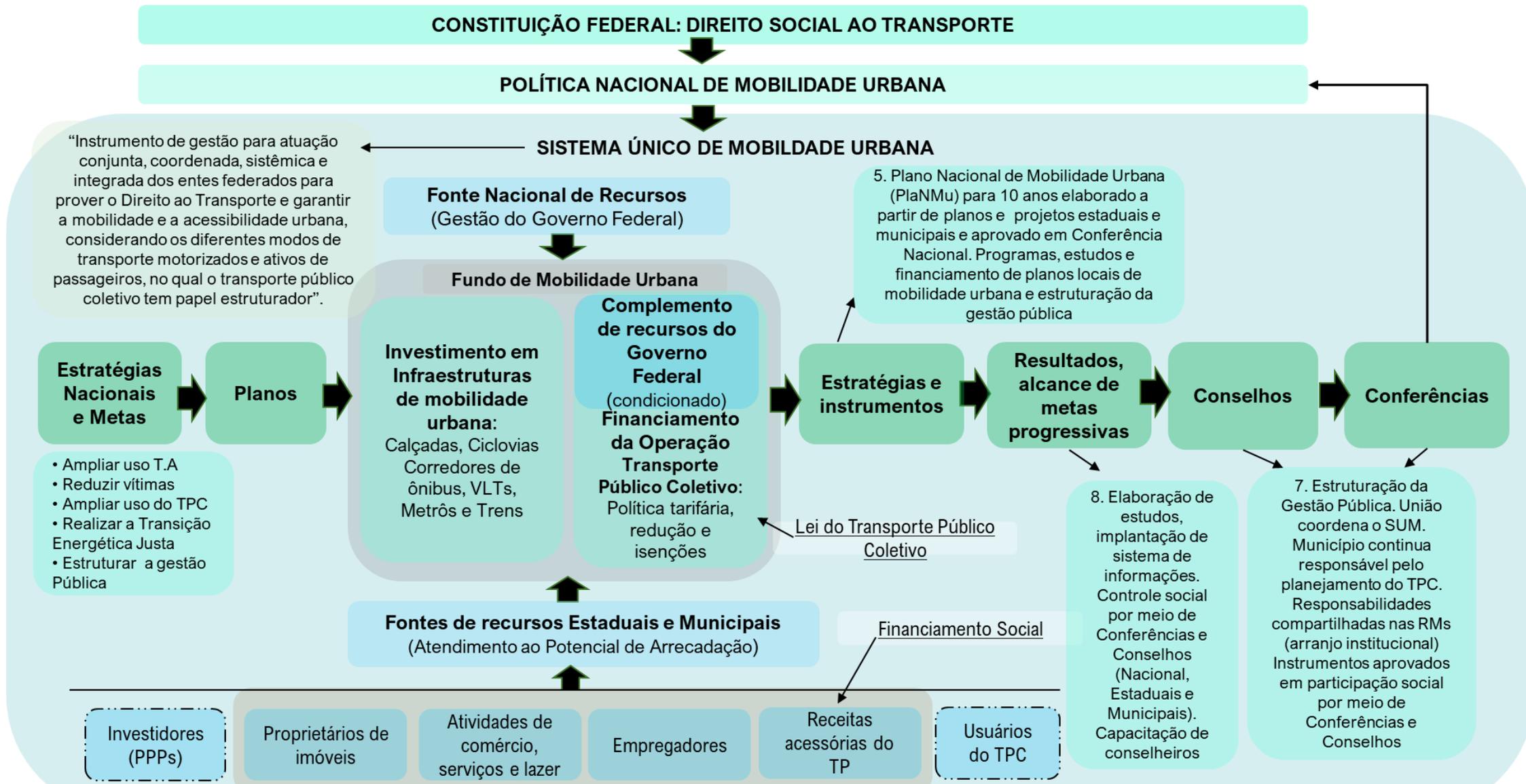
Atuais

- Planejar e gerenciar a mobilidade urbana (todos os serviços)
- Planejar e gerenciar o transporte público no âmbito local
- Definir a rede de transporte público e os modos de transporte coletivo adequados à demanda (BRT, VLT, Metrô)
- Implantar projetos com recursos próprios e/ou, provenientes do governo federal, empréstimos junto à bancos públicos ou privados nacionais, bem como organismos multilaterais de financiamento ou bancos de fomento

Com a implementação do SUM

- Planejar e gerenciar a mobilidade urbana (todos os serviços)
- Planejar e gerenciar o transporte público no âmbito local
- Definir a rede de transporte público e os modos de transporte coletivo adequados à demanda (BRT, VLT, Metrô)
- Implantar projetos com recursos próprios e/ou, provenientes do governo federal, empréstimos junto à bancos públicos ou privados nacionais, bem como organismos multilaterais de financiamento ou bancos de fomento
- **Realizar a Conferência Municipal de Mobilidade Urbana**
- **Criar Fundo Municipal**
- **Estabelecer fontes municipais para o Financiamento Social do transporte público coletivo**
- **Estabelecer política e plano municipal alinhados com as estratégias e metas nacionais**

Síntese do SUM





Com a implementação do SUM, a política é única, as metas são nacionais, a execução das ações é descentralizada para cada ente federado, mas coordenada pelo Governo Federal, que assume maior protagonismo inclusive no financiamento do transporte público coletivo