

# Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



## Relatório de Diagnóstico Volume 1

### Região Metropolitana de Goiânia

Maio de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana



O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

<b>Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos</b>	<b>Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional</b>
<b>Logit</b> Wagner Colombini Martins, Fernando Howat Rodrigues, Thiago Affonso Meira, Diogo Barreto Martins, Renata Cruz Rabello	<b>Bain &amp; Company</b> Rodrigo Más, Wagner Costa
<b>Oficina Consultores</b> Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão Santana, Andrea Aparecida Azevedo Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto	<b>Assessoria Jurídica</b> <b>Machado Meyer</b> Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade, Pedro Inglez Mazzarella
<b>TYLin</b> Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos	<b>Sistema de Informações Geográficas (SIG)</b> <b>Logit</b> Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves <b>Geológica</b> Cássio Fernando Rossetto
	<b>Consultores</b> Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

## Equipe Técnica

### Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

#### Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,  
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,  
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,  
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,  
Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes,  
Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio,  
Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria,  
Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato,  
Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

#### Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin,  
Daniela Cardone Del Monte Leão,  
Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti,  
José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello,  
Luis Fernando Di Pierro,  
Marcelo Massayuki Nakazaki,  
Marcos Pimentel Bicalho,  
Otávio Ferreira Mourão Santana,  
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

#### TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto,  
Carol Bueno de Freitas,  
Fábio Cretella Vaz Conn,  
Geraldo Camargo de Carvalho Jr.,  
Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile,  
Leticia Bispo Marques, Luciano Peron,  
Luis Fernando Kyono,  
Luiza Maciel Costa da Silva,  
Maria Manuela Pose Guerra,  
Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad,  
Vinicius Dorta Molina Hernandez,  
Vinícius Martinez Ramim

### Assessoria Jurídica

#### Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça,  
Beatriz Simões da Silva,  
Estevam Pallazzi Sartal,  
Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira,  
Gabriel Rapoport Furtado,  
Guilherme de Faria Nicastro,  
Jéssica Suruagy Borges Galhardo,  
Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli,  
Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura,  
Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

## Lista de Entregáveis do ENMU

Produtos	Entregas	Código
Plano de Trabalho	Cronograma detalhado de atividades	PT v1
	Cronograma revisado após o início do Diagnóstico	PT v2
1 / Diagnóstico (item 2.1)	Planejamento do Diagnóstico	D0
	Relatórios de Diagnóstico	D1
	Levantamento dos Planos de Investimento	D2
	Relatório de Benchmarking	D3
	Rede Estrutural existente disponível no Sistema de Informação Geográfica (SIG)	D4
2 / Rede Estrutural Necessária (item 2.2)	Detalhamento da Metodologia e Planejamento da Elaboração das Redes Estruturais e Cenários	R0
	Relatórios de Redes Estruturais Planejadas	R1
	Relatório de Projeção de Demanda	R2
	Relatórios de Redes Estruturais Necessárias (Cenário BAU e Cenário Otimizado)	R3
3 / Banco de Projetos (item 2.3)	Rede Estrutural Necessária disponível no SIG	R4
	Detalhamento da Metodologia e da Planejamento	B0
	Identificação ou Proposição de Projetos	B1
	Propostas para validação do conteúdo das Fichas de Projetos, modelagem do Banco de Projetos e Metodologias para Elaboração dos itens das Fichas de Projetos	B2
	Relatórios de Projetos Propostos	B2
	Conjuntos de Fichas de Projeto	B3
4 / Insumos da Estratégia Nacional (item 3.1)	Banco de Projetos disponível no SIG	B4
	Planejamento dos Insumos da Estratégia Nacional	E0
	Visão do futuro da Mobilidade Urbana no Brasil	E1
	Relatório de Fontes alternativas de Recursos	E2
	Modelos de financiamento e de garantias	E3
	Modelos de Governança Metropolitana	E4
	Relatório de Responsabilidades e contrapartidas (inclui gargalos e limitações normativas)	E5
	Metodologia de Priorização de Projetos	E6
	Relatório de Análise de Mercado	E7
Relatório de Cadeias Produtivas	E8	
5 / SIG (item 3.2)	Relatório de M&A da Estratégia Nacional	E9
	Metodologia e Planejamento do Desenvolvimento	S0
	Protótipo do Sistema ( <i>Design Sprint</i> )	S1
	SIG disponível para a Rede Estrutural existente	S2
	SIG disponível para a Rede Estrutural Necessária	S3
	SIG disponível para o Banco de Projetos	S4
6 / PMO (item 4)	Disponibilização em ambiente de produção	S5
	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual	P0
	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual e de Revisões	P1
Assessoria Jurídica (item 5)	Disponibilização da Ferramenta Virtual	P2
	Parecer jurídico para cada RM	J1-J21

[Produtos 2.1, 2.2 e 2.3 individualizados para cada uma das 21 RMs]

Este arquivo refere-se ao Produto D1 – Relatório de Diagnóstico, referente à Região Metropolitana de Goiânia (RMG).

A elaboração da primeira versão apresentada ao BNDES foi concluída em janeiro/2025, com base nos dados disponíveis nesta data, sendo então submetida ao fluxo de revisões e coleta de contribuições estabelecido no Termo de Especificações Técnicas do Contrato OCS nº 151/2024.

# Índice

Índice .....	5
Lista de Figuras .....	7
Lista de Tabelas .....	10
1 Introdução .....	12
2 Considerações iniciais .....	14
2.1 Área de Estudo .....	14
2.2 Base de Dados .....	15
3 Leituras de Diagnóstico .....	18
3.1 Aspectos Institucionais .....	18
3.1.1 Governança interfederativa da RMG .....	19
3.1.2 Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia - RMTC .....	24
3.1.3 Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC .....	31
3.1.4 Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo .....	33
3.2 Aspectos urbanísticos e socioeconômicos .....	42
3.2.1 Aspectos demográficos, socioeconômicos e dinâmica urbana .....	42
3.2.2 Aspectos físicos .....	51
3.2.3 Uso do solo e projetos de desenvolvimento .....	61
3.3 Aspectos ambientais e climáticos .....	62
3.3.1 Aspectos Climáticos .....	62
3.3.2 Aspectos Ambientais .....	65
3.4 Aspectos Estruturais de Mobilidade e do TPC .....	67
3.4.1 Caracterização da Mobilidade .....	67
3.4.2 Caracterização da infraestrutura e oferta de TPC .....	71
3.4.3 Demanda de TPC .....	78
3.4.4 Rede viária e cicloviária .....	81
3.5 Aspectos operacionais, avaliação da qualidade e integração do TPC .....	88
3.5.1 Integração tarifária no TPC .....	88
3.5.2 Avaliação da estrutura e oferta do TPC .....	88

3.6	Aspectos financeiros .....	91
3.6.1	Aspectos Econômico-Financeiros do TPC.....	91
3.6.2	Aspectos Financeiros dos Entes Públicos .....	106
3.7	Aspectos Jurídicos das Operações de TPC.....	134
3.7.1	Instrumentos jurídicos de prestação de serviço de transporte na RM e nos Municípios da AE	134
3.7.2	Sistema de Bilhetagem.....	135
3.7.3	Projeto Nova Rede Metropolitana de Transporte Coletiva da Grande Goiânia – RMTCC	136
4	Síntese do Diagnóstico.....	137
4.1	Considerações finais e análise crítica.....	137
4.1.1	Aspectos Institucionais e Governança Metropolitana.....	137
4.1.2	Aspectos Urbanísticos e Socioeconômicos.....	138
4.1.3	Aspectos Ambientais e Climáticos .....	139
4.1.4	Aspectos Estruturais, de Mobilidade e do TPC .....	139
4.1.5	Aspectos Operacionais, avaliação da qualidade e integração do TPC.....	140
4.1.6	Aspectos Financeiros .....	141
4.1.7	Aspectos Jurídicos das Operações de TPC.....	142
4.2	Framework .....	145
4.2.1	Apêndice do <i>framework</i> .....	150

## Lista de Figuras

Figura 1: Municípios que compõem a área de estudo da RM Goiânia .....	14
Figura 2: Resultado da obtenção de dados solicitados ao GEG.....	15
Figura 3: Resultado da obtenção de dados solicitados ao município de Goiânia .....	16
Figura 4: Densidade demográfica no ano de 2022 por zona de tráfego (habitantes por km2).....	43
Figura 5: Projeção do crescimento populacional da RMG período 2010-2055 .....	44
Figura 6: Porcentagem da população por agregação de raça por zona de tráfego para o ano de 2022.....	45
Figura 7: Distribuição das atividades econômicas (empregos + matrículas) na RMG (2024) .....	47
Figura 8: Renda média domiciliar e população do ano de 2010 por zonas de tráfego.....	48
Figura 9: IVS geral por Índice de Vulnerabilidade Social por zona de tráfego .....	49
Figura 10: Localização da população em favelas e comunidades urbanas .....	50
Figura 11: Mapa Geral do Relevo da RM de Goiânia .....	52
Figura 12: Mapa Clinográfico da RM de Goiânia.....	53
Figura 13: Mapa de Recursos Hídricos da RM de Goiânia.....	55
Figura 14: Mapa de Unidades de Conservação Federais, Estaduais e Municipais da RM de Goiânia .....	57
Figura 15: Mapa de Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural da RM de Goiânia .....	60
Figura 16: Gráfico de Projeções de Temperaturas de Goiânia, em °C, no período 2006- 2040. ....	63
Figura 17: Gráfico de Projeções de precipitações de Goiânia, em mm, no período 2006- 2040....	63
Figura 18: População e viagens diárias por município da RMG .....	68
Figura 19: Evolução da frota de veículos por tipo entre 2004 e 2024 .....	69
Figura 20: Evolução da taxa de motorização por município (frota/100 habitantes).....	70
Figura 21: Taxa de motorização X Renda por domicílio .....	71
Figura 22: Sistema Estrutural de TPC-MAC.....	72
Figura 23: Infraestrutura do BRT Anhanguera.....	73
Figura 24: Infraestrutura do BRT - NS.....	74
Figura 25: Frequência de ônibus na Hora Pico Manhã .....	76
Figura 26: Rede RMTC existente.....	78
Figura 27: Média de passageiros diários para o ano de 2023 .....	79
Figura 28: Total de passageiros por tipo e mês ao longo do ano de 2023.....	79
Figura 29: Evolução de passageiros transportados por ano entre 2014 e 2023 .....	80

Figura 30: Passageiros transportados por mês nos anos de 2018 e 2023 .....	81
Figura 31: Hierarquia viária da área de estudo .....	83
Figura 32: Extensão de tratamento cicloviário por tipo .....	84
Figura 33: Tendência temporal de óbitos por sinistros de trânsito no Brasil e na RM de Goiânia ..	86
Figura 34: Perímetro de 1 km das estações de média e alta capacidade sobre figura de população por setor censitário .....	89
Figura 35: Histórico de tarifa pública em valores correntes e em valores corrigidos pelo IPCA.....	94
Figura 36: Comprometimento em percentual do salário-mínimo com a aquisição de 50 tarifas na RMG .....	96
Figura 37: Evolução da arrecadação tarifária da RMTTC.....	96
Figura 38: Passageiros totais, equivalentes e suas proporções .....	97
Figura 39: Evolução da média móvel mensal do IPK equivalente no período de jan/19 a jul/24.	100
Figura 40: Variação dos custos, IPKe e Tarifa Contratual.....	101
Figura 41: Variação do déficit econômico inferido da RMTTC com base na média móvel mensal de doze meses .....	102
Figura 42: Evolução das receitas da RMTTC no período de 2019 a 2024.....	105
Figura 43: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana .....	107
Figura 44: Gráfico das Despesas Empenhadas Anuais do Governo do Estado de Goiás em Mobilidade Urbana vs. Despesas Empenhadas Total (Valores Nominais).....	107
Figura 45: Gráfico das Despesas Pagas Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida do Governo do Estado de Goiás.....	108
Figura 46: Gráfico das Despesas em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024 e 2025) do Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais) .....	110
Figura 47: Evolução da Receita Corrente Líquida de Goiás (2014-2023) – Valores Nominais e Corrigidos pelo IPCA .....	111
Figura 48: Evolução do Percentual de Execução Orçamentária (2015-2023) – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais).....	112
Figura 49: Execução de Investimentos Empenhados vs. Liquidados – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais).....	114
Figura 50: Evolução da DCL e seu Percentual sobre a RCL – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais) .....	115
Figura 51: Gráfico das Despesas Empenhadas Anuais da Prefeitura de Goiânia em Mobilidade Urbana vs. Despesas Empenhadas Total (Valores Nominais).....	116

Figura 52: Gráfico das Despesas Pagas Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida da Prefeitura de Goiânia .....	116
Figura 53: Gráfico das Despesas em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024 e 2025) da Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais) .....	118
Figura 54: Evolução da Receita Corrente Líquida de Goiânia (2014-2023) – Valores Nominais e Corrigidos pelo IPCA .....	119
Figura 55: Evolução do Percentual de Execução Orçamentária (2015-2023) – Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais).....	120
Figura 56: Execução de Investimentos Empenhados vs. Liquidados – Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais) .....	122
Figura 57: Evolução da DCL e seu Percentual sobre a RCL - Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais) .....	123

## Lista de Tabelas

Tabela 1: Quantidade de municípios selecionados para compor a AE e a população da RM. ....	14
Tabela 2: Relação entre o Estatuto da Metrópole e as estruturas de Governança da RMG .....	20
Tabela 3: Participação na governança da RMTc .....	25
Tabela 4: População dos municípios da área de estudo e participação percentual em 2022. ....	42
Tabela 5: Evolução da população de 2000 a 2022 na RMG .....	43
Tabela 6: Dados de correlações entre número de habitantes e domicílios na área de estudo da RMG .....	44
Tabela 7: Projeção da população da RMG para o período de 2010 a 2055 .....	44
Tabela 8: Participação de cada raça na população de cada município.....	45
Tabela 9: Totais de empregos e matrículas escolares por município da RMG.....	46
Tabela 10: Faixa de vulnerabilidade por município e por dimensão em 2010.....	49
Tabela 11: População em favelas e comunidades urbanas por município .....	50
Tabela 12: Porcentagem de pessoas que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário-mínimo (de 2010) e que gastam mais de uma hora até o trabalho por município .....	51
Tabela 13: Classes de declividade e restrições.....	51
Tabela 14: Percentuais de áreas de ocorrências de cada faixa de declividade em relação à área total do município.....	54
Tabela 15: Número de ocorrências nos municípios de interesse no período 2010-2024 .....	62
Tabela 16: Índice de Risco de desastres geo-hidrológicos .....	62
Tabela 17: Emissões de GEE por município e setor em mil toneladas de CO <sub>2</sub> e no ano 2022 .....	64
Tabela 18: Emissões de GEE por município do setor de transporte em toneladas de CO <sub>2</sub> e no ano 2022.....	65
Tabela 19: Feições na AID dos Eixos de Transportes Propostos.....	66
Tabela 20: Mobilidade e Divisão Modal .....	67
Tabela 21: Viagens diárias dos municípios da RMG (internas, externas intermunicipais, e com destino em Goiânia).....	68
Tabela 22: Crescimento da frota por tipo por período (taxa anual em porcentagem).....	69
Tabela 23: Informações do sistema RMTc.....	77
Tabela 24: Extensão da rede viária por tipo de via na AE.....	82
Tabela 25: Extensão de tratamento cicloviário por tipo e município .....	84
Tabela 26: Óbitos e taxa de mortalidade por cem mil habitantes por município da RM de Goiânia	85

Tabela 27: Óbitos por modo de transporte em 2022.....	86
Tabela 28: Estratificação da população atendida pela Rede Existente.....	89
Tabela 29: Evolução da tarifa pública da RMTC no período de 2005 a 2024 .....	93
Tabela 30: Valores da Tarifa de Remuneração, Complemento Tarifário e Subsídio a Investimentos .....	103
Tabela 31: Receita da RMTC no período de 2019 a 2024 (valores em milhões) .....	105
Tabela 32: Dotação Inicial, Dotação Atualizada, Despesas Empenhadas e Liquidadas – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais).....	113
Tabela 33: Dotação Inicial, Dotação Atualizada, Despesas Empenhadas e Liquidadas – Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais).....	121
Tabela 34: Lista das PPPs vigentes na RMG .....	127
Tabela 35: Carteira das PPPs em fase de aprovação na RMG .....	129
Tabela 36: Indicadores financeiros .....	133
Tabela 37: <i>Framework</i> com os indicadores da RMG .....	146
Tabela 38: Apêndice do <i>framework</i> .....	150

# 1 Introdução

Este relatório contém o diagnóstico da Região Metropolitana de Goiânia (RMG) elaborado no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU).

Os diagnósticos constituem a primeira etapa dos estudos de proposição de projetos para os Eixos Estruturais de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades (TPC-MAC) objeto do ENMU, sendo necessários para a compreensão, em um nível estratégico, tanto da situação atual da mobilidade urbana e do transporte público coletivo (TPC), em particular, como dos condicionantes para a análise e formulação de propostas de projetos.

Além dos propósitos dos estudos dos eixos estruturais, o diagnóstico proporcionará informações para os estudos de demanda e para a elaboração dos insumos da Estratégia Nacional, também objetos do ENMU.

Os diagnósticos foram organizados em oito temas. Um deles, os Planos de Investimentos, é objeto de exposição apartada, no Relatório D2, e os demais temas são relacionados a seguir segundo a ordem em que são expostos neste relatório:

- Institucional
- Jurídico e Regulatório
- Urbanístico e Socioeconômico
- Ambiental e Climático
- Estrutural, relativo às infraestruturas e sistemas de TPC
- Operacional
- Financeiro

Para cada um destes temas, foram realizados levantamentos de dados, sistematizações e análises segundo as referências e metodologias que constam no relatório D0 – Planejamento do Diagnóstico.

O documento está organizado em volumes, a seguir relacionados:

O Volume 1 apresenta as informações do diagnóstico consolidadas em três partes:

- a) **Considerações iniciais**, abordando as informações sobre a Área de Estudo (AE) e quanto a base de dados;
- b) **Leitura do diagnóstico**: trata-se da parte principal do relatório, com a apresentação das principais informações quantitativas, indicadores e avaliações dos temas tratados;
- c) **Síntese do diagnóstico**: contém as principais conclusões e o quadro síntese de dados (*framework*).

Os demais volumes se referem aos cadernos de apêndices, com várias seções independentes que apresentam detalhes das informações, na forma de tabelas, mapas, textos referidos a cada tema

tratado, que podem ser consultados em complemento à leitura do diagnóstico organizados da seguinte forma:

- Volume 2: contém o Apêndice I, com as informações institucionais, e o Apêndice II, abordando os aspectos jurídicos e regulatórios;
- Volume 3: apresenta os apêndices relativos aos aspectos urbanísticos e socioeconômicos (Apêndice III); e, ambiental e climático (Apêndice IV);
- Volume 4: reúne os aspectos estruturais e operacionais (Apêndice V), e financeiros (Apêndice VI).

## 2 Considerações iniciais

### 2.1 Área de Estudo

A relação dos municípios integrantes da Área de Estudo (AE) da RMG foi previamente indicada, de forma preliminar, na proposta técnica apresentada no processo seletivo de contratação dos consultores (*Request for Proposals* - RFP), resultando na seleção dos municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira.

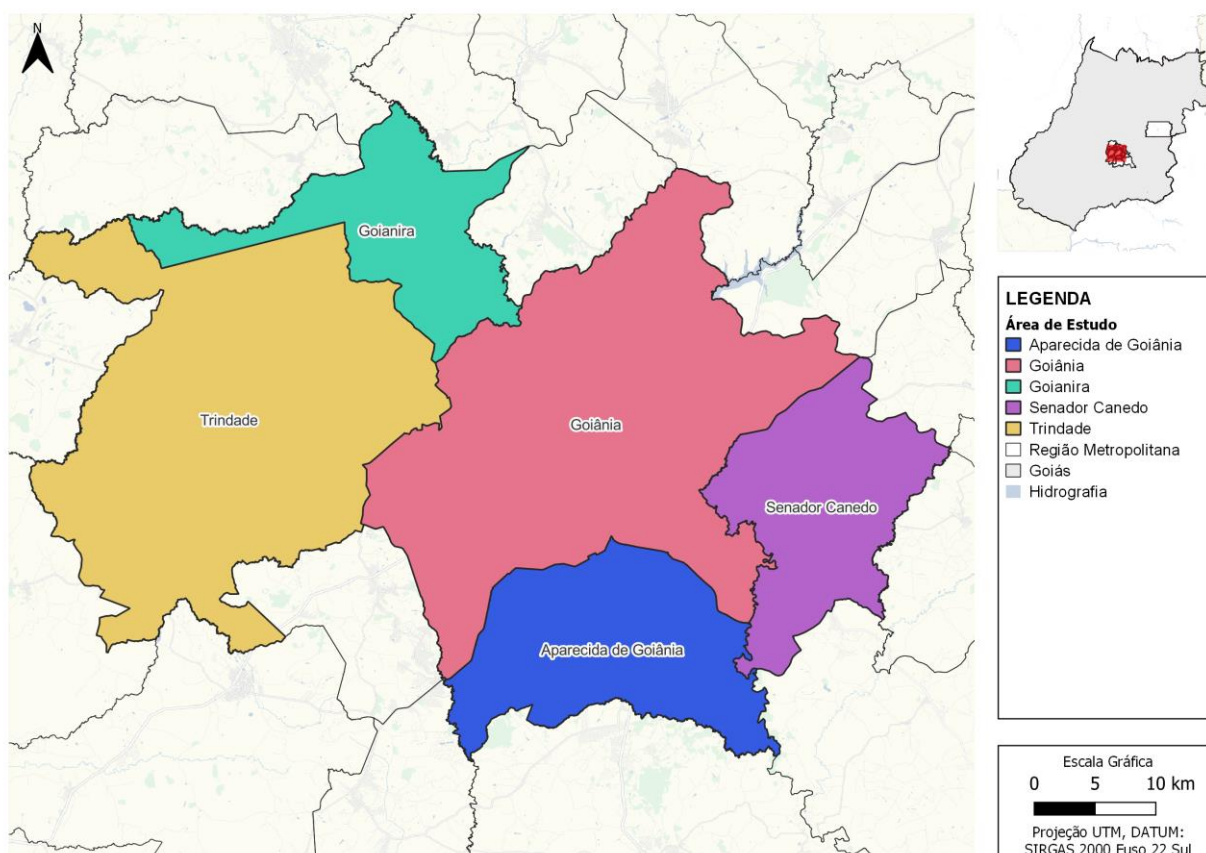
Esses municípios representam 90% da população da RMG, são aqueles que possuem maior intercâmbio e intensidade de viagens entre si e são também os municípios que integram a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos – CDTC (ver capítulo 3.1.3).

Tabela 1: Quantidade de municípios selecionados para compor a AE e a população da RM.

Região Metropolitana	Quantidade de municípios da RM	Quantidade de municípios da AE	Proporção de municípios da RM na AE	População da RM (2022)	População da AE (2022)	Proporção de habitantes da RM na AE
RM Goiânia	21	5	24%	2.589.603	2.335.144	90%

Fonte: Elaboração própria

Figura 1: Municípios que compõem a área de estudo da RM Goiânia



Fonte: Elaboração própria

## 2.2 Base de Dados

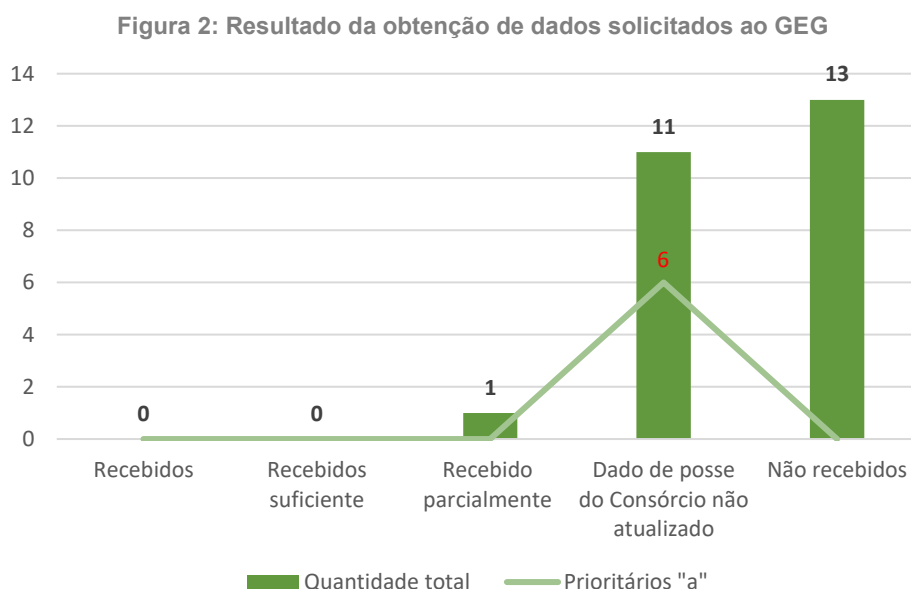
O desenvolvimento dos estudos do Diagnóstico foi realizado a partir de uma base de dados formada a partir das seguintes fontes:

- Informações disponíveis nas páginas públicas de entes governamentais e empresas privadas;
- Arquivos, documentos e informações em geral solicitadas aos entes públicos do Estado de Goiás e dos municípios da AE;
- Dados disponíveis no acervo das empresas do Consórcio.

Para a obtenção das informações junto aos entes públicos, foi gerada uma solicitação, mediante uma planilha, com a relação dos dados que, ou não eram possíveis serem obtidos nas páginas públicas, ou não estavam disponíveis no Consórcio.

Além da planilha, foi criada uma "área em nuvem", acessada por um *link* individualizado para cada ente, para facilitar a disponibilização dos arquivos.

Foram solicitados para o Governo do Estado de Goiás (GEG), por meio da SGG, um conjunto de 26 itens de dados necessários à elaboração do diagnóstico, entre os quais, 6 itens foram classificados como de maior prioridade. Como resultado, foram recebidos<sup>1</sup> somente 4% do total de dados solicitados.

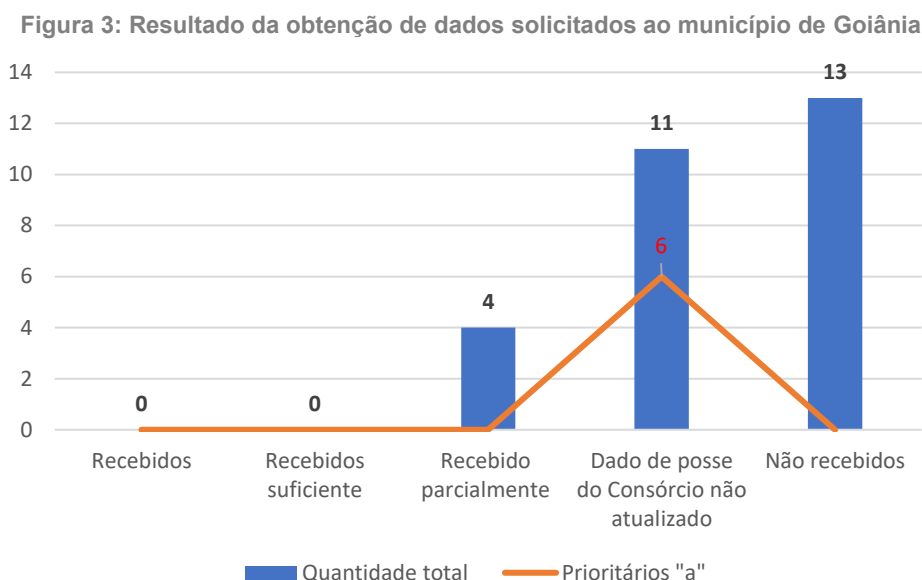


Fonte: Elaboração própria

<sup>1</sup> Considerou-se para esses resultados os dados recebidos integralmente e recebidos parcialmente/suficientemente.

Já para o município de Goiânia, foi solicitado um conjunto de 28 itens de dados, com os mesmos 6 itens classificados como prioritários, dos quais foram recebidos somente 14,29%.

Os dados classificados como “dado de posse do consórcio não atualizados” são informações que o Consórcio dispunha de trabalhos anteriores, sujeitos à atualização com referências mais recentes.



Fonte: Elaboração própria

Ao longo do processo de obtenção dos dados foram promovidos vários contatos com os pontos focais da RMG por meio de reuniões individuais com cada parte envolvida nas quais foram reforçadas as requisições do conjunto de informações necessárias à elaboração deste diagnóstico e planos existentes.

As reuniões individuais foram as seguintes:

- Reunião na Secretaria Geral de Governo de Goiás – SGG (dia 15/07/2024);
- Reunião na Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia – SMTA (dia 16/07/2024);
- Reunião na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC (dia 16/07/2024);
- Reunião na Secretaria de Planejamento Urbano, Habitação e Regulação de Trindade (dia 24/07/2024);
- Reunião na Unidade Central de Projetos - Corredor Goiás - BRT Norte-Sul - UCP-CG-BRT NS (dia 17/07/2024);
- Reunião na Superintendência Municipal de Trânsito – SMT de Senador Canedo (dia 23/07/2024);

- Reunião na Secretaria de Infraestrutura e Transportes de Goianira (dia 26/07/2024); e
- Reunião na Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia (dia 26/07/2024).

Os esforços deste processo permitiram a ampliação da quantidade de informações disponíveis, contudo não foi suficiente para que se pudesse contar com a integralidade dos dados solicitados.

Este quadro, ainda que não desejável, é compreensível e comum em outros estudos similares, ampliado em razão das características dos estudos em desenvolvimento, contribuindo para tanto, um conjunto de fatores, entre eles:

- (i) A indisponibilidade de uma organização de dados adequada nos entes públicos;
- (ii) A inexistência de algumas informações de posse dos entes públicos, a exemplo de dados de TPC em municípios de menor estrutura de gestão, que dependem de informações dos operadores privados;
- (iii) A amplitude da base de dados solicitada nos estudos do ENMU, que requeria o envolvimento de várias áreas dos órgãos contatados;
- (iv) A indisponibilidade de tempo dos profissionais chave dos entes públicos, em geral gestores de maior nível de suas organizações, para orientar a coleta dos dados, na medida em que são profissionais demandados para múltiplas atividades; e
- (v) O limitado tempo disponível para a coleta dos dados, frente ao cronograma dos trabalhos.

Para suprir a lacuna das informações, o Consórcio procurou se valer do acervo de informações disponíveis nas suas empresas, e das interações com os entes metropolitanos, para esclarecimentos e informações complementares, mesmo que não fornecidas por meio de documentos.

Em especial, destacam-se como fontes dos dados aqueles obtidos de estudos disponíveis em projetos realizados pelo Consórcio para a Região Metropolitana: (i) Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano da Grande Goiânia - PDSTC- (2006); (ii) Novo Plano Operacional – NPO da Rede Metropolitana de Transportes da Região Metropolitana de Goiânia - Nova RMTC - NPO 2023 | 2024; (iii) Consultas em diversas páginas públicas de consulta (portais de transparência e *sites* das entidades governamentais e institucionais) para a identificação de potenciais projetos, planos e projeções envolvendo os diversos entes federados e outras cidades integrantes da RMG.

De fato, a disponibilidade de muitos dados oriundos dos projetos e estudos, alguns recentes, permitiu complementar os dados obtidos nas páginas públicas e fornecidos pelos representantes da RM, possibilitando o desenvolvimento do trabalho.

## 3 Leituras de Diagnóstico

### 3.1 Aspectos Institucionais

A Região Metropolitana de Goiânia (“RMG”), instituída pela Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999 (“LC 27/99”), é atualmente composta por 21 (vinte e um) Municípios, sendo eles: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade (“Municípios Integrantes”).<sup>2</sup>

Em que pese a LC 27/99 ter sido responsável pela criação da RMG, com fundamento nos arts. 90<sup>3</sup> e 91<sup>4</sup> da Constituição do Estado de Goiás (“CE”), a sua organização foi alterada diversas vezes pela edição de leis complementares estaduais, sendo que a regulação vigente e mais atual consiste na Lei Complementar nº 139, de 22 de janeiro de 2018, que dispõe sobre a Região Metropolitana de Goiânia e o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, além de criar o Instituto de Planejamento Metropolitano, entre outras providências (“LC 139/18”).

Assim, a RMG foi instituída para integrar a organização, o planejamento e a execução de Funções Públicas de Interesse Comum (“FPIC”) (art. 1º, LC 139/18), considerando-se como FPICs, para fins da LC 139/18<sup>5</sup>: (i) mobilidade e transporte público coletivo; (ii) desenvolvimento urbano integrado; e (iii) serviços ambientais.

Adicionalmente, a LC 139/2018 estabeleceu que para cada FPIC, corresponderá um sistema metropolitano, quais sejam: (i) sistema metropolitano de mobilidade e transporte coletivo; (ii) sistema metropolitano de desenvolvimento urbano integrado; e (iii) sistema metropolitano de serviços ambientais.

---

<sup>2</sup> Conforme consolidação mais atual dos Municípios integrantes da RMG, constante na Lei Complementar nº 139, de 22 de janeiro de 2018, conforme alterada pela Lei Complementar nº 149, de 15 de maio de 2019.

<sup>3</sup> Art. 90. O Estado poderá criar, mediante lei complementar, Regiões Metropolitanas, Microrregiões e Aglomerações Urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (...)

<sup>4</sup> Art. 91. Para a instituição de Região Metropolitana ou aglomerado urbano, bem como para a inclusão e exclusão de Municípios em ambos, serão considerados, dentre outros, os seguintes fatores: I - população e crescimento demográfico, com projeção quinquenal; II - grau de conurbação e fluxos migratórios; III - atividade econômica, perspectivas de desenvolvimento e fatores da polarização; IV - deficiência dos serviços públicos, em um ou mais Municípios, com implicação no desenvolvimento da região. § 1º A gestão do interesse metropolitano ou aglomerado caberá ao Estado e aos Municípios da região, na forma de lei complementar. § 2º A instituição de aglomerado urbano requer população mínima de cem mil habitantes, em dois ou mais Municípios.

<sup>5</sup> Art. 2º Para os fins desta Lei Complementar, consideram-se Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC): (...)

É importante destacar que uma análise conduzida pela Sociedade Brasileira de Administração Pública identificou que, até o ano de 2022, apenas a FPIC de mobilidade e transporte coletivo da RMG estava efetivamente ativa e consolidada através de uma estrutura operacional e de governança.

Até o momento de elaboração deste relatório, não foi identificada a implementação do sistema metropolitano de desenvolvimento urbano integrado e do sistema metropolitano de serviços ambientais, conforme previsto na LC 139/18.

O sistema metropolitano de transportes coletivos, por sua vez, encontra menção desde a LC 27/99 (dispositivos revogados) e se demonstra como tema central da RMG a ser regulado internamente, do momento de sua constituição.

Neste sentido, a LC 139/2018 prevê que a organização e disciplina da função pública de mobilidade e transporte público coletivo será feita por meio de lei complementar específica (art. 2º, §1º), reforçando a certa independência que detém em relação à estrutura de governança geral e à organização das demais funções de interesse comum.

Assim, considerando as especificidades da RMG, vamos passar a analisar a estrutura de governança geral da região metropolitana (*Governança Interfederativa da RMG*) e, separadamente, conforme regida por legislação própria, a estruturação de governança e regulação aplicável ao sistema metropolitano de transportes coletivos (*Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia*).

### **3.1.1 Governança interfederativa da RMG**

A LC 139/18 estabelece que o Estado e os Municípios Integrantes exercerão seus poderes, direitos e prerrogativas no âmbito da estrutura de governança interfederativa (art. 1º, §3º, LC 139/18), sendo esta fundada no compartilhamento de responsabilidades e ações entre os entes componentes (“Governança Interfederativa da RMG”) (art. 3º, LC 139/18).

A Governança Interfederativa da RMG, que tem caráter permanente, respeitará os princípios estabelecidos na Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (“Estatuto da MetrÓpole”), e será integrada pelos seguintes (art. 5º, LC 139/18):

- (i) Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia – “CODEMETRO”;
- (ii) Câmaras Técnicas Setoriais;
- (iii) Conselhos Consultivos Setoriais; e

- (iv) Órgãos públicos e as entidades públicas estaduais, municipais ou metropolitanas às quais o CODEMETRO delegar atribuições que lhe são próprias.

Cumprir destacar que o Instituto de Planejamento Metropolitano inicialmente previsto pela LC 139/18 foi vetado e que o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia fora extinto pela Lei Complementar nº 154, de 30 de janeiro de 2020 (“LC 154/20”).

Neste sentido, a estrutura de governança prevista pela LC 139/18, a princípio, estaria em cumprimento com as diretrizes postas pelo artigo 8º do Estatuto da Metrópole, senão vejamos:

**Tabela 2: Relação entre o Estatuto da Metrópole e as estruturas de Governança da RMG**

Dispositivo do Art. 8º do Estatuto da Metrópole	Estrutura de Governança da RMG (LC 139/2018 de Goiás)
<b>I – Instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas</b>	CODEMETRO
<b>II – Instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil</b>	CODEMETRO
<b>III – Organização pública com funções técnico-consultivas</b>	<p><b>Câmaras Técnicas Setoriais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Câmara Técnica de Mobilidade e Transporte Público Coletivo</li> <li>• Câmara Técnica de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos</li> <li>• Câmara Técnica de Desenvolvimento Urbano Integrado</li> <li>• Câmara Técnica de Serviços Ambientais</li> </ul> <p><b>Conselhos Consultivos Setoriais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conselho Estadual das Cidades - ConCidades</li> <li>• Conselho Estadual de Meio Ambiente - CEMAM</li> <li>• Conselho Estadual de Recursos Hídricos – CERHi</li> <li>• Conselho Estadual de Mobilidade</li> </ul>
<b>IV – Sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas</b>	<p>Fundo de Desenvolvimento da RMG (Revogado pela LC 154/20)</p> <p>De acordo com o art. 3º da LC 154/20, todas as obrigações financeiras do fundo extinto serão custeadas pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Inovação, à conta do Tesouro Estadual.</p>

Fonte: Elaboração própria

Não obstante, a estrutura de governança prevista pela LC 139/18, a princípio, estaria em cumprimento com as diretrizes postas pelo artigo 8º da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (“Estatuto da Metrópole”)<sup>6</sup>, senão vejamos:

- **CODEMETRO**, cumprindo papel de instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas, também abarcando função de instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil (art. 8º, incisos I e II, respectivamente, do Estatuto da Metrópole);
- **Câmaras Técnicas Setoriais e Conselhos Consultivos Setoriais**, conforme detalhado abaixo, que cumprem conjuntamente o papel de organização pública com funções técnico-consultivas (art. 8º, inciso III, Estatuto da Metrópole); e
- **Fundo de Desenvolvimento da RMG** (revogado pela LC 154/20), que inicialmente constituía sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas (art. 8º, inciso IV, Estatuto da Metrópole).

i. CODEMETRO

O CODEMETRO foi instituído inicialmente pelo Decreto Estadual nº 5.193, de 17 de março de 2000 (“DE 5.193/00”), com fundamento legal no art. 6º (e seguintes) da LC 27/99, pelo qual restou definida a autorização legal do Poder Executivo a instituir o conselho, bem como sua forma de composição e atuação.

Em que pese o DE 5.193/00 constar como vigente no portal legislativo do Estado de Goiás, ressaltamos que a LC 139/18 revogou os dispositivos da LC 27/99 que não só previam a estruturação do conselho, como a própria autorização do Poder Executivo Estadual a instituí-lo.

Assim, dada a sua obsolescência e incompatibilidade com as outras normas que o sucederam, além da revogação expressa dos dispositivos que o originaram, o DE 5.193/00 deve ser considerado

---

<sup>6</sup> “Art. 8º, Lei nº 13.089/2015. A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas compreenderá em sua estrutura básica:

*I – instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas;*

*II – instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil;*

*III – organização pública com funções técnico-consultivas; e*

*IV – sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas”.*

tacitamente revogado. Para a análise deste relatório, portanto, adotaremos para análise as disposições da LC 139/18.

Nos termos da LC 139/18, o CODEMETRO é o órgão colegiado de caráter normativo e deliberativo da RMG (art. 6º), tendo por finalidade deliberar sobre a organização, o planejamento e a execução, exclusivamente, das FPICs (art. 10º), competindo-lhe, para além de outras funções, a aprovação do plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e demais planos setoriais metropolitanos.

Nos termos da Lei Complementar nº 199, de 04 de novembro de 2024, o CODEMETRO é composto por 14 (catorze) membros titulares e 14 (catorze) suplentes, assim distribuídos, de forma geral: (i) 2 (dois) representantes titulares do Poder Executivo estadual e seus respectivos suplentes, a quem caberá presidir o conselho; (ii) 4 (quatro) representantes titulares do Poder Executivo municipal e seus respectivos suplentes, oriundos de 4 (quatro) grupos distintos, nos quais serão divididos os 21 (vinte e um) municípios da RMG<sup>7</sup>, entre os quais cada grupo terá um Prefeito titular e um suplente escolhido dentre os Prefeitos dos demais municípios que integram o grupo; (iii) 4 (quatro) representantes do Poder Legislativo e seus respectivos suplentes; e (iv) 4 (quatro) representantes de segmentos da sociedade civil e seus respectivos suplentes.

Neste sentido, a divisão de municípios da RMG por grupos importará nas deliberações do CODEMETRO, sendo que cada grupo terá voto com valor atribuído na forma do art. 8º do normativo, sendo que este peso poderá ser aumentado caso a votação envolva diretamente determinado grupo, conforme art. 9º.

Ainda, de acordo com o art. 11 da LC 139/18, a estrutura do CODEMETRO contará com Presidência, exercida por representantes titulares do Poder Executivo estadual, Vice-Presidência, exercida pelo Chefe do Poder Executivo do Município de Goiânia (que também atuará como representante legal do CODEMETRO), e com uma Secretaria Executiva.

Por fim, ficou previsto que o CODEMETRO deveria elaborar o seu Regimento Interno, resolução para definição de sua gestão administrativa e financeira e aprovar o plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e demais planos setoriais metropolitanos. Ao que tudo indica, contudo, nenhum dos instrumentos fora elaborado e/ou aprovado.

Além disso, o art. 33 da LC 139/18 determinou que, até que sejam criadas as entidades metropolitanas específicas para a regulação das FPICs, ou até sobrevir disposição do CODEMETRO no sentido de definir uma entidade reguladora, caberá (i) ao Secretário-Executivo do

---

<sup>7</sup>a) Grupo I: Goiânia; b) Grupo II: Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia e Hidrolândia; c) Grupo III: Brazabranes, Caturai, Goianira, Guapó, Inhumas, Santa Bárbara de Goiás e Trindade; e d) Grupo IV: Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Caldazinha, Goianópolis, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Terezópolis.

CODEMETRO, a formulação da política estadual de desenvolvimento da RMG; (ii) ao órgão do Estado de Goiás competente pela formulação da política estadual de desenvolvimento da RMG, as atribuições de suporte técnico e administrativo; e (iii) às autarquias previstas na legislação que regula cada setor das FPICs, a regulação e a fiscalização dos serviços públicos de interesse comum.

Em que pese a extensa previsão de seu arranjo institucional, ao que tudo indica<sup>8</sup>, o CODEMETRO nunca fora efetivamente implementado, encontrando-se inativo, em “fase de reestruturação”, conforme portal eletrônico do Estado de Goiás.

Adicionalmente, há menção em outras normas estaduais (como a Lei nº 21.792, de 16 de fevereiro de 2023, que estabelece a organização administrativa básica do Poder Executivo e dá outras providências e o Decreto nº 10.355, de 5 de dezembro de 2023, que aprova o Regulamento da Secretaria-Geral de Governo - SGG) a um órgão denominado de Conselho Estadual do Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia – CODEMETRO.

Especialmente, o art. 8º do referido Decreto nº 10.355/23 faz menção específica a LC 139/18. A diferença da denominação, ao mesmo tempo em que é atribuída a mesma sigla, gera dúvidas quanto à intenção do legislador. Se é fazer referência ao conselho criado pela LC 139/18, ou se pretende indicar um órgão diferente, que existe especificamente a nível estadual e não metropolitano.

---

<sup>8</sup> “Quero chegar a um ponto interessante, Deputados da Base do Governador, a lei que criou aqui na Assembleia Legislativa o Codemetro, Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana... O Governador Marconi Perillo, junto com o ex-Governador Zé Eliton... Deixa eu corrigir: ex-Governador Marconi, ele não é mais Governador, criaram Codemetro aqui. Criaram no papel. Fizeram marketing dizendo que a região metropolitana iria ter políticas públicas. Anteciparam as fake news lá atrás. Não existe região metropolitana de Goiânia. Existe só no papel, e o Governador Ronaldo Caiado, que deveria ser exemplo nesse aspecto e zelar pela Lei, é o aspecto legal. O Codemetro tem de ser criado. Eu, inclusive, estou entrando com uma ação no MP para obrigar o Governo de Goiás a criar o Codemetro. Tem de ser criado para poder zelar pela região metropolitana, porque foi criado o estatuto das grandes cidades.” Diário da Assembleia, Sessão Ordinária realizada no dia 7 de novembro de 2019. Acesso: <https://saba.al.go.leg.br/v1/view/transparencia/public/BV3Y6OmUHtUtRGCjpU6D-Q==/diario-alego-2019-11-07.pdf>

“[...] São estas as razões do requerimento e, logo, motivos pelos quais é importante fazer com que haja instalação do CODEMETRO imediatamente a fim de dar o efetivo cumprimento Lei Complementar nº 139/2018”. Diário da Assembleia. Primeira Sessão de Convocação Extraordinária Híbrida da Assembleia Legislativa do Estado de Goiás, pelos Sistemas Remoto e Presencial de Deliberação, realizada no dia 14 de fevereiro de 2023. Acesso: <https://saba.al.go.leg.br/v1/view/transparencia/public/W7JQvB-4hI8KMamvRAbGRg==/diario-alego-2023-02-14.pdf>

## ii. Câmaras Técnicas Setoriais da RMG

A criação e extinção das Câmaras Técnicas Setoriais é de competência do CODEMETRO, sendo que a LC 139/18 estabeleceu as seguintes: (i) Câmara Técnica de Mobilidade e Transporte Público Coletivo; (ii) Câmara Técnica de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos; (iii) Câmara Técnica de Desenvolvimento Urbano Integrado; (iv) Câmara Técnica de Serviços Ambientais.

Dentre as suas atribuições, estariam o auxílio ao CODEMETRO na avaliação da execução do plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e dos demais planos setoriais metropolitanos e o exercício de outras atribuições eventualmente delegadas pelo CODEMETRO.

## iii. Conselhos Consultivos Setoriais da RMG

Nos termos do art. 17 da LC 139/18, compõem as instâncias consultivas do CODEMETRO: (i) o Conselho Estadual das Cidades – ConCidades; (ii) o Conselho Estadual de Meio Ambiente – CEMAm; (iii) o Conselho Estadual de Recursos Hídricos – CERHi; e (iv) o Conselho Estadual de Mobilidade.

Em que pese o CODEMETRO não ter sido efetivamente implementado, todos os conselhos mencionados acima foram instituídos e regulados à nível estadual, com exceção do Conselho Estadual de Mobilidade.

### **3.1.1.1 Plano de Desenvolvimento Integrado da RMG**

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (“PDUI-RMG”) está sob desenvolvimento e se encontra na fase de diagnóstico.

### **3.1.2 Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia - RMTC**

A LC 27/99 além de criar a RMG, instituiu a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos – RMTC, bem como a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos da RMG – CDTC e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC.

No intuito de tornar mais eficiente e de alinhar às questões financeiras de infraestrutura e gestão relativas ao sistema metropolitano de transportes coletivos, foi aprovada a Lei Complementar nº 169, de 29 de dezembro de 2021 (“LC 169/21”), que reformula e disciplina a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (“RMTC”), além de reestruturar a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (“CDTC”) e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (“CMTC”).

Assim, a LC 169/21 definiu a RMTC como uma *“unidade sistêmica regional composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos, de todas as modalidades ou categorias, que servem ou que venham a servir o Município de Goiânia e os Municípios de Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantas, Caldazinha, Caturai,*

*Goianira, Goianópolis, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade, inclusive linhas e serviços permanentes que promovam a interligação direta ou indireta destes Municípios entre si e/ou com o Município de Goiânia”.*

De forma a consolidar o conceito da unidade sistêmica da RMTTC e dar concretude à gestão associada, a LC 169/21 estabeleceu que as competências (incluindo poderes, direitos, prerrogativas e obrigações) do Estado de Goiás e dos municípios que compõem a RMG, no que tange aos serviços de transporte público, serão exercidas exclusivamente através da CDTC. Além disso, o exercício da outorga de concessões e permissões dos serviços de transporte público se dará através das instituições metropolitanas – *quais sejam, a CDTC e a CMTC* – devendo sempre abranger integralmente os territórios dos municípios da região metropolitana (art. 2º e art. 3º, parágrafo único).

### **3.1.2.1 Governança**

As participações na governança da RMTTC restaram estabelecidas em função das linhas e dos serviços operados, bem como das proporções do sistema de cada ente federativo que integra a rede, observados, no presente momento, os seguintes percentuais:

**Tabela 3: Participação na governança da RMTTC**

<b>Ente</b>	<b>Proporção</b>
<b>Estado de Goiás</b>	41,2%
<b>Município de Goiânia</b>	41,2%
<b>Município de Aparecida de Goiânia</b>	9,4%
<b>Município de Senador Canedo</b>	4,81%
<b>Município de Trindade</b>	2,13%
<b>Município de Goianira</b>	1,26%

Fonte: Elaboração própria

Os percentuais fixados poderão ser revisados à medida que outros Municípios integrantes da RMG, para além dos que já se encontram discriminados acima (*i.e.* art. 1, §1º, LC 169/21), passem a ter sistemas próprios que não se limitem à ligação intermunicipal entre o seu perímetro urbano e a cidade de Goiânia. A revisão será fixada em lei e ocorrerá mediante elaboração de estudos técnicos apresentados pela CMTC e respectiva aprovação pela CDTC (art. 1, §2º, LC 169/21).

### **3.1.2.2 Convênios**

A LC 169/21 autorizou desde logo, a CMTC, à celebração de convênios com os demais Municípios Integrantes da RMG, desde que “provocado pela Municipalidade, com prévio estudo econômico-financeiro que será deliberado pela CDTC” (art. 1, §3º, LC 169/21).

- **Concessão do Serviço Público de Transporte**

O exercício dos poderes e das atribuições referentes aos serviços públicos de transportes coletivos, inclusive enquanto poder concedente, do Estado de Goiás e dos Municípios Integrantes, ficam outorgados às instituições metropolitanas da RMTC instituídas pela LC 169/21, quais sejam, a CDTC e a CMTC (art. 3º, parágrafo único, LC 169/21).

Dessa forma, a outorga de concessões e permissões dos serviços públicos de transporte coletivo se dará com a abrangência territorial de todos os Municípios Integrantes, inclusive de todas as linhas e serviços.

Será de competência da CMTC a gestão dos contratos de concessão dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros ou de exploração da infraestrutura de transporte público coletivo na RMTC e a condução dos processos licitatórios destinados à outorga de concessões e permissões no âmbito da RMTC.

Será, contudo, de competência da CDTC a disciplina, por meio de deliberações, sobre a outorga de concessões e permissões de serviços públicos que integrem ou venham a integrar a RMTC e, ainda, as características, termos e condições das concessões e das permissões dos serviços públicos de transporte público coletivo de passageiros, bem como da exploração de infraestrutura de transportes públicos coletivos na RMTC.

- **Regulação e Fiscalização**

Caberá à CMTC a fiscalização da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo na RMTC, conforme os contratos de concessão e de permissão e os normativos editados pela CDTC, sendo dotada de poder de polícia para exercício de suas atividades (art. 15, I, LC 169/21).

É também de competência da CMTC a fiscalização do uso e a exploração, direta ou por meio de concessões, da infraestrutura de transporte coletivo de passageiros localizada na RMTC (art. 15, VI, LC 169/21), respeitadas as competências da Agência Goiana de Regulação - AGR.

- **Tarifa**

De acordo com o art. 6º da LC 169/21, a política tarifária da RMTC poderá ser flexível e estabelecer diferentes produtos tarifários que sejam atrativos à demanda de passageiros e que considerem as condições socioeconômicas da população atendida e as linhas e os serviços operados.

Assim, na medida em que for necessário para garantir a qualidade e atualidade dos serviços prestados, poderá ser prevista a instituição de uma tarifa remuneratória, fixada em contrato de concessão de acordo com a proposta apresentada no âmbito do certame licitatório, que reflita os custos efetivos dos referidos serviços ("Tarifa de Remuneração"), e uma tarifa pública de passageiro, cobrada diretamente dos usuários dos serviços públicos ("Tarifa do Usuário"), fixada

nos termos da LC 169/21 e no art. 9º da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2021 (art. 6º, parágrafo único, LC 169/21).

Será de competência da CDTC deliberar sobre a política tarifária relacionada aos valores a serem cobrados pelos serviços no âmbito da RMTC, devendo levar em consideração o tipo e a natureza dos serviços prestados, a máxima integração do sistema, o princípio da modicidade tarifária e as características socioeconômicas da população atendida. Ainda, fixar o preço da Tarifa do Usuário.

Complementarmente, caberá à Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR (art. 16, LC 169/21):

*I – calcular e autorizar, anualmente, os valores da tarifa de remuneração de acordo com as metodologias de reajuste determinadas pelos respectivos instrumentos de delegação e em regulamento próprio; e*

*II – conduzir e deliberar, dentro das periodicidades determinadas contratualmente ou sempre que provocada pelo poder público ou por agentes delegatários, processo administrativo de revisão tarifária, para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos instrumentos contratuais, conforme a legislação aplicável e o regulamento próprio.*

O exercício dos poderes e das atribuições referentes aos serviços públicos de transportes coletivos, inclusive enquanto poder concedente, do Estado de Goiás e dos Municípios Integrantes, ficam outorgados às instituições metropolitanas da RMTC (art. 3º, §1º, LC 169/21).

- **Complemento Tarifário**

Eventuais déficits originados da diferença entre a Tarifa de Remuneração e o valor da Tarifa de Usuário, deverão ser compensados pelo Estado de Goiás e pelos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, na proporção de suas participações na governança da RMTC (art. 6º, parágrafo único, LC 169/2021) (o “Complemento Tarifário”).

A compensação ocorrerá através do repasse dos valores devidos às concessionárias pelos entes federados, a título de Complemento Tarifário, para conta corrente bancária concentradora de recursos do sistema, de titularidade da CMRC, empregada exclusivamente para este fim (conforme Deliberação nº 02, de 25 de fevereiro de 2022 da CDTC).

- **Sistema de Garantia das Tarifas:**

Em observação às mudanças implementadas pela LC 169/21 (especialmente no que se refere ao seu art. 6º, parágrafo único), a Lei Complementar nº190, de 22 de dezembro de 2023 (“LC 190/23”),

criou o sistema de garantia pública do pagamento dos valores devidos pelo Estado de Goiás a título de complemento tarifário e de outras obrigações financeiras relacionadas às concessionárias do SIT/RMTC, respeitada a legislação correlata e observada a obrigatoriedade de previsão nos respectivos instrumentos contratuais.

Suplementarmente, a Lei Complementar Municipal de Goiânia nº 372/2024, a Lei Complementar Municipal de Aparecida de Goiânia 230/2024 e a Lei Complementar Municipal de Senador Canedo nº 2.787/2023 (as Leis Complementares Municipais nº 372/2024, 230/2024 e 2.787/2023, quando em conjunto com a LC 190/23, doravante denominadas as “Leis do Sistema de Garantias”), autorizaram a constituição pelos referidos entes, de garantia de inadimplemento de pagamento do Complemento Tarifário em favor das concessionárias do SIT/RMTC.

Importa destacar que as Leis do Sistema de Garantias, em complemento aos Contratos de Concessão CMTC (conforme definidos no item 3.7.1.1 deste Relatório), estabeleceram a necessidade de que sejam firmados “*Contratos de Administração de Garantias*” com instituições financeiras, com a finalidade de dar materialidade às garantias públicas, os quais deverão ser integrados pelos entes federativos, pela CMTC e pelas concessionárias. No entanto, não foram disponibilizadas, e tampouco foram identificadas através da varredura dos sítios eletrônicos oficiais disponíveis, informações que indiquem que tenha ocorrido a formalização destes contratos.

Os Contratos de Administração de Garantias se demonstrariam necessários à concretização da estrutura criada, na medida em que outorgam autorização às instituições financeiras eventualmente contratadas, para reter os recursos vinculados pelas Leis do Sistema de Garantias, e efetuar o repasse no caso de um inadimplemento.

Não obstante, o referido sistema tem como objetivo assegurar o pagamento do Complemento Tarifário devido às Concessionárias, ou, a depender de cada caso específico, outras obrigações assumidas pelos entes perante o SIT/RMTC, observado que as garantias somente poderão ser executadas mediante caracterização de inadimplemento por determinando ente, no limite específico de sua quota parte em relação à obrigação inadimplida, não implicando em solidariedade entre este e os demais, senão vejamos:

#### Estado de Goiás

A garantia objeto da LC 190/23 tem por finalidade assegurar o adimplemento dos valores devidos pelo Estado de Goiás a título do Complemento Tarifário e outras obrigações financeiras assumidas no âmbito do SIT/RMTC (art. 1º), sendo vedada a sua utilização para qualquer outro fim (art. 3º, §2º).

A sua constituição ocorrerá por meio da cessão condicional dos direitos de crédito detidos pelo Estado de Goiás contra a instituição financeira depositária e responsável pela movimentação dos valores recebidos pelo Tesouro Estadual a título de transferência do Fundo de Participação dos Estados – FPE, devendo ser acionada apenas no caso de inadimplemento total ou parcial da quota-parte devida pelo Estado de Goiás às concessionárias do SIT/RMTC (art. 2º, §2º).

Adicionalmente, a LC 190/23 também autoriza a constituição de uma garantia adicional, na modalidade de fiança bancária, que poderá ser executada pelas concessionárias a título de penalidade, em qualquer hipótese que resulte na rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas” a ser firmado com instituição financeira, nos termos da norma (art. 4º).

#### Município de Goiânia

A Lei Complementar nº 372, de 12 de janeiro de 2024 (“[LC 372/24](#)”), instituiu os mecanismos de garantia pública de pagamento dos valores devidos pelo Município de Goiânia a título de complemento tarifário às concessionárias, somente podendo ser destinado às obrigações financeiras assumidas pela municipalidade no âmbito do SIT/RMTC, respeitado o limite específico da quota parte do Município (art. 4º).

A garantia objeto da LC 372/24 será estruturada, em ordem de prioridade: (i) pela vinculação das receitas da exploração dos serviços de operação da “Área Azul”, instituída pela [Lei Municipal nº 8.220, de 30 de dezembro de 2003](#); (ii) pela vinculação das receitas da exploração da “Loteria Municipal”, instituída pela Lei nº 11.052, de 29 de setembro de 2023; e (iii) pelos direitos de crédito do Município contra a instituição financeira depositária responsável pela movimentação dos valores recebidos pelo Tesouro Municipal a título de transferências do Fundo de Participação dos Municípios - FPM.

Igualmente à LC 190/23, a LC 372/24 também autoriza a constituição de garantia complementar, na modalidade de fiança bancária, a ser executada pelas concessionárias frente à rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas” a ser firmado com instituição financeira (art. 5º).

#### Município de Aparecida de Goiânia

A Lei Complementar nº 230, de 09 de janeiro de 2024 (“[LC 230/24](#)”), criou o mecanismo de garantia pública de pagamento dos valores devidos pelo Município de Aparecida de Goiânia a título de Complemento Tarifário às concessionárias, somente podendo ser acionado para assegurar o adimplemento das obrigações assumidas pelo Município, em caso de inadimplemento total ou parcial de sua quota-parte (art. 1º, ar. 2º, §2º e art. 4º).

A LC 2.787/23, por sua vez, também define o evento de inadimplemento como a não realização dos pagamentos devidos em relação à quota-parte do Complemento Tarifário do Município, em até 30 (trinta) dias do “protocolo formal da obrigação”.

A garantia objeto da LC 230/24 deve ser estruturada por meio dos direitos de crédito do Município contra a instituição financeira depositária e responsável pela movimentação dos valores transferidos pelo Estado de Goiás ao Município de Aparecida de Goiânia a título dos repasses obrigatórios da quota-parte do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

Por fim, a lei complementar, igualmente à LC 190/23, também prevê a constituição de garantia adicional, na modalidade de fiança bancária, para ser executada mediante rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas”, servindo como uma garantia subsidiária.

#### Município de Senador Canedo

A Lei Complementar nº 2.787, de 27 de dezembro de 2023 (“LC 2.787/23”), constituiu o mecanismo de garantia pública de pagamento dos valores devidos pelo Município de Senador Canedo, a título de Complemento Tarifário às concessionárias, somente podendo ser utilizada para assegurar as obrigações assumidas pelo Município em relação ao SIT-RMTC, até o limite específico de sua quota-parte.

A garantia objeto da presente Lei Complementar deve ser estruturada por meio dos direitos de crédito do Município contra a instituição financeira depositária e responsável pela movimentação dos valores recebidos pelo Tesouro Municipal a título de transferências do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Por fim, a lei complementar, igualmente à LC 190/23, também prevê a constituição de garantia adicional, na modalidade de fiança bancária, para ser executada mediante rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas”, servindo como uma garantia subsidiária.

#### • **Investimentos, Aportes e Despesas**

A CDTC, nos termos do art. 9º da LC 169/21<sup>9</sup>, disciplinará os requisitos, termos e condições para investimentos na infraestrutura referente à RMTC.

---

<sup>9</sup> Conforme definida anteriormente, a LC 169/21, foi responsável pela reformulação da RMTC e pela reestruturação da CDTC e da CMTC, regulando também o sistema de garantias publicadas constituído no âmbito do SIT/RMTC.

Adicionalmente, destaca-se que o Estado de Goiás fica impedido de realizar transferências voluntárias aos Municípios Integrantes que venham a descumprir qualquer obrigação de aporte de recursos financeiros, na proporção de suas participações na governança da RMTTC, enquanto perdurar o referido descumprimento, excetuando-se os recursos voltados a ações de educação, saúde assistência social.

### **3.1.3 Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC**

Após sua reestruturação, nos termos da LC 169/21, a CDTC ficou definida como um órgão colegiado metropolitano, formado por agentes públicos estaduais e municipais, observada a seguinte composição (art. 8º): (i) 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Governo Estadual, dentro os quais um será o Presidente da Câmara; (ii) 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Município de Goiânia, entre os quais um será o Vice-Presidente da Câmara; (iii) 1 (um) conselheiro indicado pelo Município de Aparecida de Goiânia; e (iv) 1 (um) conselheiro indicado em sistema de rodízio, com mandatos anuais, pelos Municípios de Senador Canedo, Trindade e Goianira.

O art. 9º da referida lei complementar prevê a competência da câmara para:

*I – disciplinar, por meio de atos administrativos normativos denominados deliberações, os seguintes temas:*

*a) características, termos e condições das concessões e das permissões dos serviços públicos de transporte público coletivo de passageiros, bem como da exploração de infraestrutura de transportes públicos coletivos, na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;*

*b) níveis de serviços a serem atingidos e cumpridos pelas concessionárias e pelas permissionárias do serviço de transporte público coletivo de passageiros na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;*

*c) tipologia e requisitos da frota posta em operação na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, de acordo com os serviços prestados, para assegurar a atualidade e a qualidade dos serviços, sempre preservado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e a sustentabilidade das contas públicas dos entes federativos da referida rede;*

*d) requisitos, termos e condições para investimentos na infraestrutura referente à Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia; e) política tarifária relacionada aos valores a serem cobrados*

*dos passageiros dos serviços de transporte coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, com a consideração do tipo e da natureza dos serviços prestados, da máxima integração do sistema, da modicidade tarifária e das características socioeconômicas da população atendida, resguardadas as competências da AGR;*

*e) fixar, com base nos estudos apresentados pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, o preço da tarifa pública, também chamada “tarifa do usuário”, a ser cobrada dos usuários dos serviços da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;*

*II – articular os interesses do Estado de Goiás e dos municípios abrangidos pela Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia aos interesses de todos os agentes públicos e privados envolvidos com a prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros;*

*III – assegurar a plena representatividade do Estado de Goiás e dos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira na estruturação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;*

*IV – decidir sobre a outorga de concessões e permissões de serviços que integrem ou venham a integrar a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia; V – dirimir, administrativamente, eventuais conflitos entre a Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo – CMTC e as concessionárias tanto do serviço público de transporte coletivo de passageiros quanto da exploração da infraestrutura referente à Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, exclusivamente em relação à configuração das linhas, dos itinerários e dos demais serviços prestados pelas referidas concessionárias; e*

*VI – representar o Estado de Goiás e os municípios da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia em associações, públicas ou privadas, ou outras espécies de foros de discussão de transporte coletivo de âmbito nacional, estadual ou regional.*

### **3.1.4 Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo**

A CMTC teve sua criação autorizada pela LC 27/99, tendo sido igualmente reestruturada através da edição da LC 169/21, ficando o Estado de Goiás autorizado a aumentar a sua participação na companhia até o limite de sua participação na governança da RMTC (art. 10, parágrafo único, LC 169/21).

Neste sentido, a CMTC é uma empresa pública metropolitana, com personalidade jurídica de direito privado, constituída na forma de sociedade por ações, integrante da administração pública municipal de Goiânia e vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade. Complementarmente, está subordinada à CDTC, exercendo função de sua secretaria executiva.

#### **3.1.4.1 Capital Social**

Para além da autorização legal para aumento da participação do Estado na companhia, ficou determinado pelo art. 12, LC 169/21, que o capital social da CMTC deverá ser totalmente subscrito e integralizado pelo Estado de Goiás e os Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, conforme a proporção de suas participações na governança da RMTC.

Adicionalmente, restou autorizado pela LC 169/21 que o Poder Executivo do Estado transfira para a CMTC as ações de sua propriedade no capital social da Metrobus Transporte Coletivo S/A (“Metrobus”), como forma de integralizar sua participação no capital social da nova CMTC (art. 20), devendo ser transferidos na mesma operação os possíveis contratos e os procedimentos licitatórios, findos ou em andamento, relacionados à operação da Metrobus e/ou à concessão para operação do transporte público no eixo leste/oeste.

#### **3.1.4.2 Administração**

A CMTC será administrada por uma diretoria colegiada formada por 5 (cinco) membros (art. 13, LC 169/21): (i) 1 (um) Diretor–Presidente, a ser nomeado, em regime de rodízio de 2 (dois) anos, pelo Município de Goiânia e pelo Estado de Goiás; (ii) 1 (um) Diretor de Operações, a ser nomeado pelo Município de Goiânia; (iii) 1 (um) Diretor de Operações Intermunicipais, a ser nomeado pelo Estado de Goiás; (iv) 1 (um) Diretor Administrativo e de Gestão, a ser nomeado pelo Município de Aparecida de Goiânia; e (v) 1 (um) Diretor de Fiscalização, a ser nomeado em regime de rodízio de 2 (dois) anos pelos Municípios de Senador Canedo, Trindade e Goianira.

#### **3.1.4.3 Competência**

Nos termos do art. 15 da LC 169/2021, compete à CMTC:

*I – fiscalizar a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, conforme os respectivos contratos de concessão e de permissão e os normativos editados pela Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC, sendo expressamente dotada poder de polícia necessário a suas atividades;*

*II – planejar a operação dos serviços na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, em suas linhas e seus itinerários, e dimensionar a oferta de acordo com a demanda, com observância dos princípios da modicidade tarifária, da continuidade, da sustentabilidade econômico-financeira, da máxima integração e da proteção dos interesses dos usuários;*

*III – fomentar e assegurar a constante inovação e o aumento da eficiência do sistema de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;*

*IV – aplicar as sanções administrativas previstas na legislação aplicável, nos contratos de concessão e permissão e nos regulamentos editados pela Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo, após o necessário e devido processo legal, com a garantia do contraditório e da ampla defesa;*

*V – calcular, anualmente ou a cada alteração da política tarifária e de remuneração do serviço de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, o valor das contribuições financeiras do Estado de Goiás e dos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, se existentes, conforme o parágrafo único do art. 6º, de acordo com as participações determinadas pelo § 1º do art. 1º-A, ambos artigos desta Lei Complementar, com a determinação de seu pagamento para a conta corrente concentradora de recursos do sistema, em forma a ser regulamentada pela CDTC;*

*VI – fiscalizar o uso e a exploração, direta ou por meio de concessões, da infraestrutura de transporte coletivo de passageiros localizada na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, de acordo com a legislação aplicável, as deliberações da Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC e, eventualmente, os respectivos instrumentos de delegação;*

*VII – gerir os contratos de concessão ou de permissão dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros ou de exploração da infraestrutura de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, observadas as competências da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos AGR previstas nesta Lei Complementar;*

*VIII – conduzir os processos licitatórios destinados à outorga de concessões e permissões do serviço público de transporte coletivo ou da exploração da infraestrutura de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia; e*

*IX – prestar assistência técnica ao Estado de Goiás e a todos os municípios que compõem a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo na contratação de obras e serviços referentes à construção, à reforma ou à manutenção da infraestrutura de transporte que possam servir ao transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia.*

#### **3.1.4.4 Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR**

Nos termos do Decreto nº 10.319, de 12 de setembro de 2023, que aprova o Regulamento da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR (“AGR”) e dá outras providências (“DE 10.319/23”), a AGR integra a administração indireta do Poder Executivo Estadual, como entidade autárquica estadual sob regime especial, jurisdicionada à Secretaria de Estado da Administração – SEAD, nos termos da alínea “a” do inciso I do art. 53 da Lei nº 21.792, de 16 de fevereiro de 2023.

AAGR é revestida de poder de polícia e tem a finalidade de regular, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços públicos de competência do Estado de Goiás delegada a terceiros, entidades públicas ou privadas, por lei, concessão, permissão ou autorização (art. 1, §2º, DE 10.319/23), inclusive, mas não se limitando, ao serviço público ou atividade econômica de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e metroviário municipal, intermunicipal e interestadual, inclusive de turismo, fretamento e escolar (art. 1, §4, III, DE 10.319/23).

A AGR tem como órgão colegiado o Conselho Regulador, composto por 5 (cinco) Conselheiros, incluído o Presidente, e pelas seguintes unidades:

*a) Câmaras Setoriais; e*

*b) Câmaras de Julgamento; e*

*II – demais unidades da estrutura:*

*a) Procuradoria Setorial;*

*b) Chefia de Gabinete;*

*c) Gerência da Secretaria-Geral;*

*d) Ouvidoria Setorial;*

*e) **Diretoria de Regulação e Fiscalização:** 1. Gerência de Energia; 2. **Gerência de Transportes;** 3. Gerência de Saneamento Básico; e 4. Gerência de Regulação Econômica e Desestatização; e*

*f) **Diretoria de Gestão Integrada:** 1. Gerência de Tecnologia e Apoio Administrativo; 2. Gerência de Gestão Institucional; 3. Gerência de Finanças e Dívida Ativa; e 4. Gerência de Contabilidade. (grifos próprios)*

Caberá à Diretoria de Regulação e Fiscalização a regulação, controle e fiscalização dos serviços públicos ou atividades econômicas sujeitos à regulação, sob sua supervisão e coordenação setorial, sendo que suas atividades serão desenvolvidas por suas gerências finalísticas.

Assim, competirá à Gerência de Transportes a atuação nas áreas de transporte municipal ou metropolitano, transporte intermunicipal, transporte interestadual, atividade econômica de transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal de turismo, fretamento e escolar, além do acompanhamento e subsídio para a área técnica específica a conceber, desenvolver e propor metodologia de reajuste e revisão tarifária na área de transporte rodoviário de passageiros, observadas as disposições da LC 169/21, dentre outros.

#### **3.1.4.5 Secretaria Geral de Governo**

Além do arranjo institucional previamente descrito, o Estado de Goiás também conta com a Secretaria Geral de Governo (“SGG”), criada pela Lei Estadual nº 21.792, de 16 de fevereiro de 2023 (“LE 21.792/23”).

Dentre as suas competências, destacamos (art. 2, VII, LE 21.792/23: “ *a elaboração, a proposição e o acompanhamento da execução das políticas públicas estaduais das cidades, do transporte de passageiros e da mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia e da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal, além dos terminais rodoviários, bem como a interlocução entre as esferas federal, estadual e municipal sobre políticas públicas, inclusive o acompanhamento, o controle e a fiscalização da qualidade do transporte*”.

A referida legislação estadual estabelece o Conselho Estadual de Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia como uma das unidades colegiadas da estrutura organizacional da SGG. Não fica claro, contudo, se a intenção do legislador era se referir especificamente ao CODEMETRO.

#### **3.1.4.5.1 Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transporte**

Ainda no âmbito da estrutura da SGG, ficou instituída a Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transportes, cabendo a esta (art. 40):

*I – acompanhar as políticas públicas nacionais de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;*

*II – elaborar, propor e acompanhar a execução das políticas públicas estaduais de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;*

*III – acompanhar, controlar e fiscalizar a qualidade do transporte de cada uma das regiões metropolitanas;*

*IV – subsidiar tecnicamente os entes reguladores do transporte de cada uma das regiões metropolitanas;*

*V – subsidiar tecnicamente os conselhos de desenvolvimento de cada uma das regiões metropolitanas;*

*VI – desenvolver estudos, programas, projetos e pesquisas de inovações científicas ou tecnológicas nas áreas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;*

*VII – acompanhar a execução de planos diretores aeroviários, rodoviários e ferroviários;*

*VIII – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do poder público estadual;*

*IX – elaborar os balanços estatísticos das áreas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;*

*X – viabilizar a captação de recursos para o desenvolvimento de programas nas áreas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;*

*XI – manter interlocução entre as esferas federal, estadual e municipal sobre políticas públicas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos, com a proposição de acordos, convênios e outros*

*ajustes, para a cooperação nos campos administrativo, técnico e científico; e*

*XII – encarregar-se de competências correlatas.*

Para além das competências anteriores, a Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transportes deverá exercer as funções de planeamento, coordenação e supervisão técnica das unidades de:

(i) Superintendência de Políticas para Transportes e Mobilidade

Tem como competência, nos termos do art. 41 da LE 21.792/23:

*I – planejar e formular as políticas públicas estaduais para a Região Metropolitana de Goiânia;*

*II – promover ações e estratégias para a execução das políticas públicas estaduais definidas;*

*III – fiscalizar e monitorar a execução das políticas públicas estaduais formuladas;*

*IV – realizar estudos periódicos e acompanhar os dados técnicos que contribuam para o aperfeiçoamento das políticas públicas estaduais em foco;*

*V – avaliar a eficácia, a eficiência e a efetividade das políticas públicas estaduais para a Região Metropolitana de Goiânia;*

*VI – promover e divulgar anuários estatísticos relacionados à Região Metropolitana de Goiânia;*

*VII – articular-se com agentes públicos e privados para o desenvolvimento relacionado a mobilidade, transporte e demais assuntos de interesse do Estado de Goiás para a Região Metropolitana de Goiânia;*

*VIII – realizar estudos técnicos e emitir pareceres inerentes às funções públicas de interesse comum, para subsidiar as decisões do CODEMETRO e dos demais conselhos;*

*IX – apoiar o desenvolvimento e a difusão de estudos, pesquisas e inovação tecnológica para a melhoria da qualidade e a redução dos custos relacionados a mobilidade, transporte e demais assuntos de interesse do Estado de Goiás na Região Metropolitana de Goiânia;*

*X – elaborar, implementar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia;*

*XI – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do poder público estadual;*

*XII – propor projetos para a captação de recursos nas áreas de sua atuação para garantir a infraestrutura adequada ao desenvolvimento do Estado;*

*XIII – propor convênios entre entes públicos e privados para a melhoria e o monitoramento dos serviços públicos estaduais nas áreas de atuação da superintendência; e*

*XIV – encarregar-se de competências correlatas.*

(ii) Gerência de Transporte e Mobilidade da Região Metropolitana de Goiânia

Tem como competência, nos termos do art. 42 da LE 21.792/23:

*I – planejar e formular as políticas públicas estaduais para as cidades da Região Metropolitana de Goiânia;*

*II – promover ações e estratégias para a execução das políticas públicas estaduais definidas;*

*III – fiscalizar e monitorar a execução das políticas públicas estaduais formuladas;*

*IV – realizar estudos periódicos e acompanhar os dados técnicos que contribuam para o aperfeiçoamento das políticas públicas estaduais em foco;*

*V – avaliar a eficácia, a eficiência e a efetividade das políticas públicas estaduais nas cidades da Região Metropolitana de Goiânia;*

*VI – promover e divulgar anuários estatísticos relacionados à Região Metropolitana de Goiânia;*

*VII – articular-se com agentes públicos e privados para o desenvolvimento relacionado a assuntos de interesse do Estado de Goiás para a Região Metropolitana de Goiânia;*

*VIII – realizar estudos técnicos e emitir pareceres inerentes às funções públicas de interesse comum, para subsidiar as decisões do CODEMETRO e dos demais conselhos;*

*IX – elaborar, implementar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia;*

*X – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do poder público estadual;*

*XI – propor convênios entre entes públicos e privados para a melhoria e o monitoramento dos serviços públicos estaduais nas áreas de atuação da gerência; e*

*XII – encarregar-se de competências correlatas.*

(iii) Gerência de Políticas para Cidades

Tem como competência, nos termos do art. 43 da LE 21.792/23:

*I – planejar e formular as políticas públicas estaduais para as cidades da Região Metropolitana de Goiânia;*

*II – promover ações e estratégias para a execução das políticas públicas estaduais definidas;*

*III – fiscalizar e monitorar a execução das políticas públicas estaduais formuladas;*

*IV – realizar estudos periódicos e acompanhar os dados técnicos que contribuam para o aperfeiçoamento das políticas públicas estaduais em foco;*

*V – avaliar a eficácia, a eficiência e a efetividade das políticas públicas estaduais nas cidades da Região Metropolitana de Goiânia;*

*VI – promover e divulgar anuários estatísticos relacionados à Região Metropolitana de Goiânia;*

*VII – articular-se com agentes públicos e privados para o desenvolvimento relacionado a assuntos do interesse do Estado de Goiás para a Região Metropolitana de Goiânia;*

*VIII – realizar estudos técnicos e emitir pareceres inerentes às funções públicas de interesse comum, para subsidiar as decisões do CODEMETRO e dos demais conselhos;*

*IX – elaborar, implementar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia;*

*X – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do Poder Público estadual;*

*XI – acompanhar e avaliar os impactos gerados pela implementação de planos, programas, projetos, contratos, convênios e instrumentos regulatórios relacionados aos investimentos em infraestrutura de transportes no âmbito do Estado;*

*XII – propor convênios entre entes públicos e privados para a melhoria e o monitoramento dos serviços públicos estaduais nas áreas de atuação da gerência; e*

*XIII – encarregar-se de competências correlatas.*

## 3.2 Aspectos urbanísticos e socioeconômicos

### 3.2.1 Aspectos demográficos, socioeconômicos e dinâmica urbana

#### 3.2.1.1 Evolução da população e projeções

De acordo com dados do Censo (IBGE - 2022) a população da RMG é de 2.589.603 habitantes, sendo 2.500.433 moradores em área urbanizada. Nos municípios da área de estudo, são contabilizados 2,33 milhões de habitantes, dos quais 61,6% residem em Goiânia.

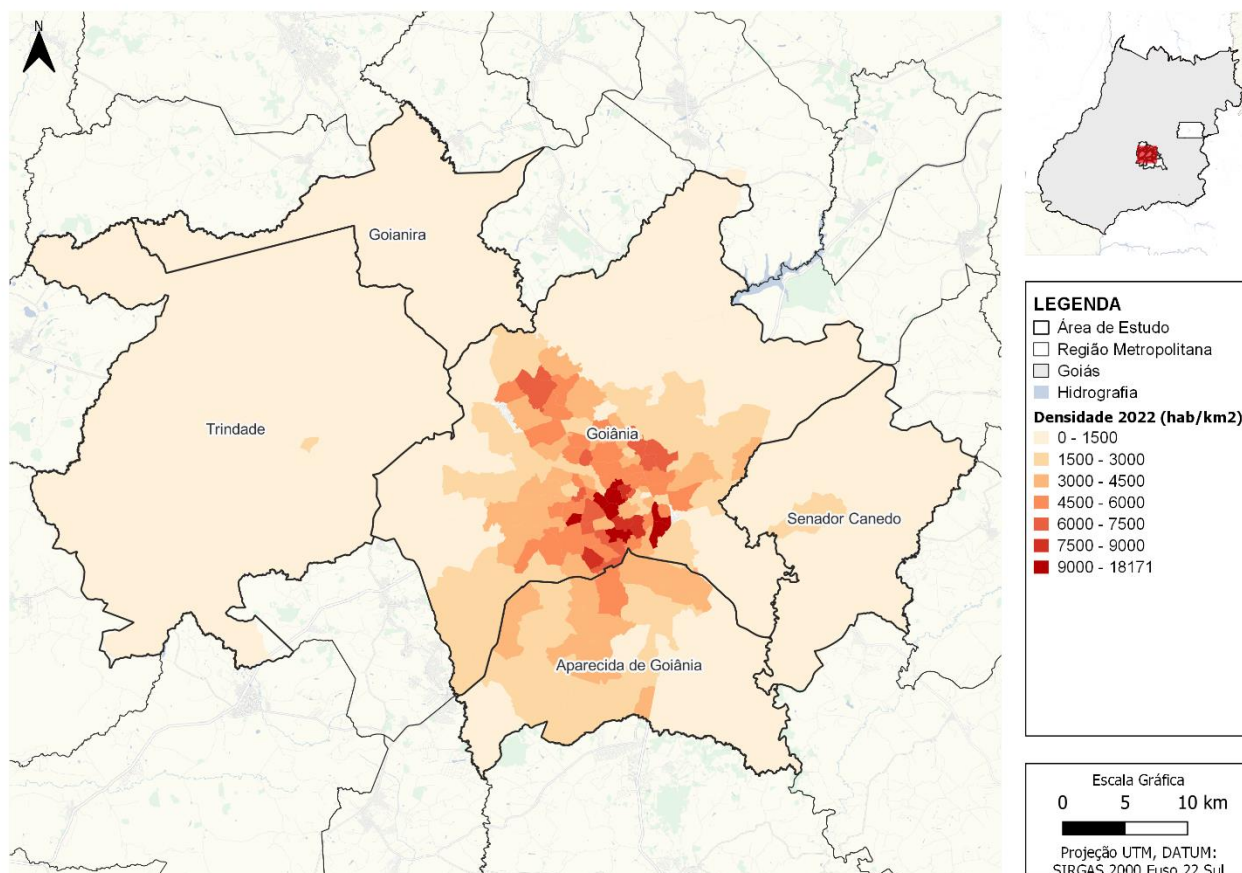
Tabela 4: População dos municípios da área de estudo e participação percentual em 2022.

Município	População 2022	Proporção da População da AE	Proporção da População da RMG	Área Territorial (km <sup>2</sup> )	Proporção da Área Territorial da AE	Proporção da Área Territorial da RMG
Goiânia	1.437.366	61,6%	56%	301,55	22,2%	4,08%
Aparecida de Goiânia	527.796	22,6%	20%	279,95	20,6%	3,78%
Senador Canedo	155.635	6,7%	6%	44,54	3,3%	0,60%
Trindade	142.431	6,1%	6%	712,69	52,4%	9,63%
Goianira	71.916	3,1%	3%	22,62	1,7%	0,31%
<b>Total da Área de Estudo</b>	<b>2.335.144</b>	<b>100,0%</b>	<b>90%</b>	<b>1.361,35</b>	<b>100,0%</b>	<b>18,40%</b>
<b>Total da Região Metropolitana</b>	<b>2.589.603</b>			<b>7.397,20</b>		

Fonte: Censos IBGE 2022

A Figura 4 apresenta o mapa de densidade demográfica (2022) nos municípios da área de estudo, por zona de tráfego.

Figura 4: Densidade demográfica no ano de 2022 por zona de tráfego (habitantes por km2)



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo IBGE 2022

Em relação à evolução da população, a Tabela 5 apresenta a variação entre os anos 2000 e 2022 da população de cada município da área de estudo.

Tabela 5: Evolução da população de 2000 a 2022 na RMG

Município	2000	2005	2010	2015	2022	Taxa anual 2000/2010 (% a.a.)	Taxa anual 2010/2022 (% a.a.)	Crescimento 2000-2022 (%)
Goiânia	1.093.007	1.201.006	1.302.001	1.430.697	1.437.366	1,77%	0,83%	31,51%
Ap.de Goiânia	336.392	435.323	455.657	521.910	527.796	3,08%	1,23%	56,90%
Senador Canedo	53.105	71.399	84.443	100.367	155.635	4,75%	5,23%	193,07%
Trindade	81.457	99.235	104.488	117.454	142.431	2,52%	2,62%	74,85%
Goianira	18.719	23.613	34.060	39.484	71.916	6,17%	6,43%	284,19%
<b>Total</b>	<b>1.582.680</b>	<b>1.830.576</b>	<b>1.980.649</b>	<b>2.209.912</b>	<b>2.335.144</b>	<b>2,27%</b>	<b>1,38%</b>	<b>47,54%</b>

Fonte: Censos IBGE 2010 e 2022 e Mobilidados

No período de 2010 a 2022, todos os municípios da área de estudo da RMG tiveram crescimento populacional, sendo que Goianira foi aquele com maior expansão relativa, de 18,7 mil habitantes em 2000 para praticamente 72 mil habitantes em 2022 (crescimento de 284,2% no período). Goiânia, a cidade polo, teve um menor crescimento, porém ainda assim expressivo, de 31,51% nos últimos vinte anos.

A Tabela 6 apresenta a população e os domicílios de cada município da área de estudo da RMG. O número médio de habitantes por domicílio é 2,28 hab./domicílio, menor do que a média brasileira em 2022 (2,79 hab./dom.).

O número de habitantes por domicílio é condicionante da distribuição espacial das viagens de base domiciliar.

**Tabela 6: Dados de correlações entre número de habitantes e domicílios na área de estudo da RMG**

Município/Área	População 2022	Domicílios 2022	% Pop.	% Domicílio	Hab./Dom
Aparecida de Goiânia	527.796	216.870	22,6%	21,2%	2,43
Goiânia	1.437.366	655.531	61,6%	64,0%	2,19
Goianira	71.916	29.363	3,1%	2,9%	2,45
Senador Canedo	155.635	59.910	6,7%	5,9%	2,60
Trindade	142.431	61.811	6,1%	6,0%	2,30
<b>Total</b>	<b>2.335.144</b>	<b>1.023.485</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,28</b>

Fonte: Elaboração própria com dados do Censo IBGE

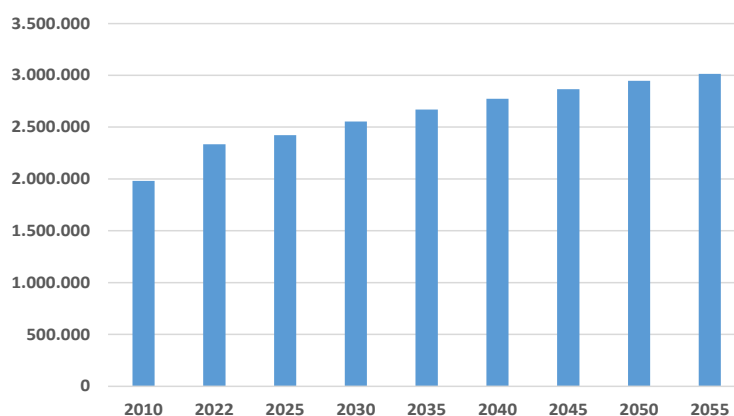
Projeções de população foram realizadas a partir de metodologia detalhada no relatório R2. Em síntese, além do comportamento histórico de evolução da população, a metodologia adota um fator de intensificação ou desaceleração de crescimento nas diferentes áreas estudadas. Esse fator é guiado pela inflexão da tendência histórica e pelos vetores de crescimento levantados, mas não se limita a apenas essa informação, sendo consideradas outras características como a disponibilidade de áreas ou saturação do potencial construtivo, atratividade imobiliária e outros aspectos do conhecimento local que suportem mudanças de comportamento de médio ou longo prazo. A seguir são apresentadas as projeções de população da RMG até o ano 2055.

**Tabela 7: Projeção da população da RMG para o período de 2010 a 2055**

Município	2010	2022	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055
RMG	1.980.649	2.335.144	2.422.934	2.553.849	2.669.605	2.773.359	2.866.412	2.947.102	3.014.307

Fonte: Censo IBGE 2010 e 2022, projeções de elaboração própria entre 2022 e 2055

**Figura 5: Projeção do crescimento populacional da RMG período 2010-2055**



Fonte: Censo IBGE 2010 e 2022, projeções de elaboração própria entre 2022 e 2055

### 3.2.1.2 Composição étnica

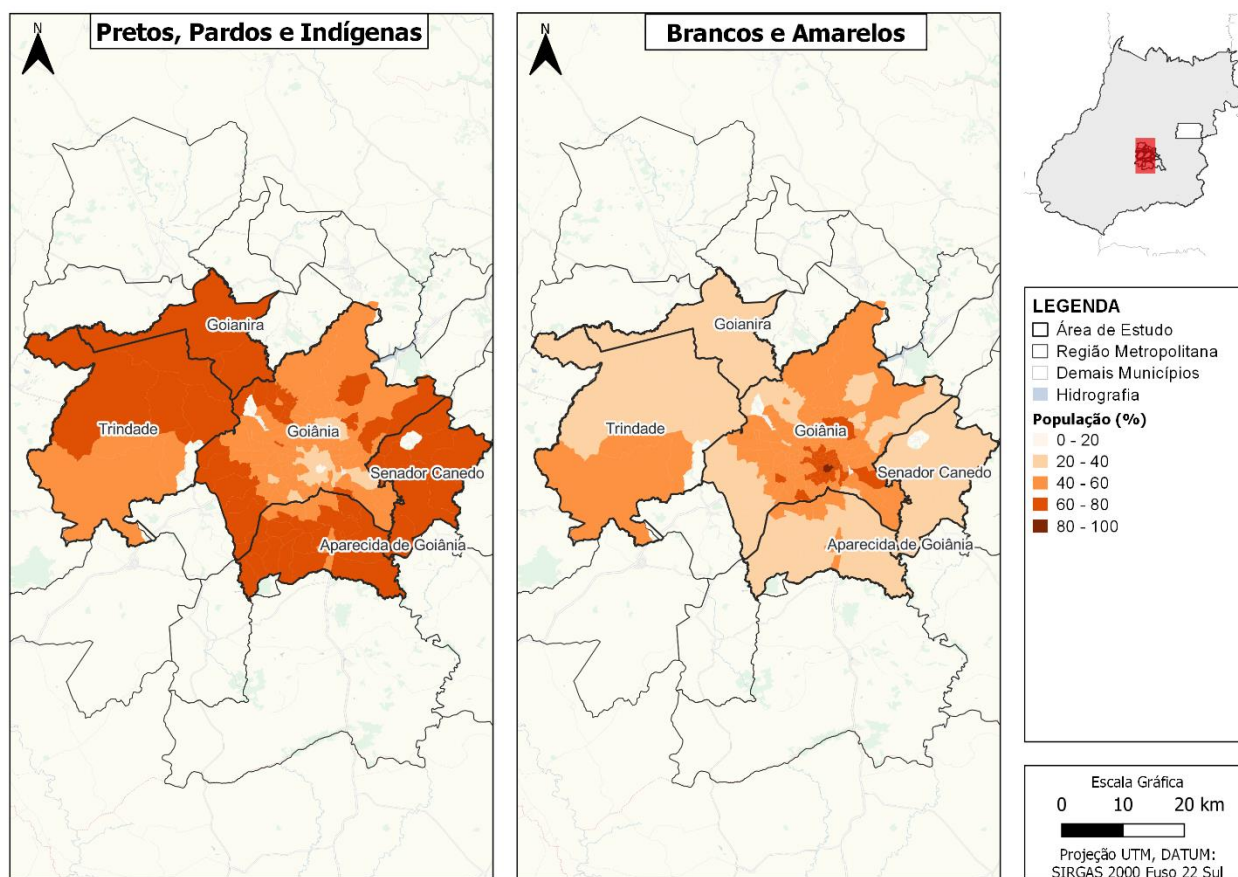
A população da área de estudo da RMG é predominantemente parda, com participação de 47,78%, os quais, somados aos pretos, totalizam 54,20% da população. A Tabela 8 e o Figura 6 indicam as participações percentuais da população por raça em cada município e por zona de tráfego.

Tabela 8: Participação de cada raça na população de cada município

Município	Branca	Preta	Amarela	Parda	Indígena	Total
Aparecida de Goiânia	36,69%	8,36%	1,72%	53,05%	0,17%	100,00%
Goiânia	47,95%	5,68%	1,68%	44,52%	0,16%	100,00%
Goianira	35,13%	7,31%	1,52%	55,94%	0,09%	100,00%
Senador Canedo	32,10%	8,10%	1,73%	57,86%	0,21%	100,00%
Trindade	38,09%	5,46%	1,63%	54,70%	0,12%	100,00%
<b>Total</b>	<b>43,95%</b>	<b>6,42%</b>	<b>1,69%</b>	<b>47,78%</b>	<b>0,16%</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados do Censo IBGE

Figura 6: Porcentagem da população por agregação de raça por zona de tráfego para o ano de 2022



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo IBGE 2022, com distribuição espacial baseado nos dados do Censo IBGE 2010

### 3.2.1.3 Empregos e matrículas escolares

Diversas fontes de informações fornecem dados globais de empregos, a exemplo da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) que trata dos empregos formais; Pesquisa Nacional por Amostra de

Domicílios Contínua PNAD, que apresenta os totais de empregos; e o CEMPRE – Estatísticas do Cadastro Central de Empresas que mostra os empregos registrados e autônomos.

Quanto à estimativa de matrículas, os dados do Censo Escolar de 2022 publicados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP, que fornecem o total de alunos inscritos nas escolas, estratificados por município, foram a fonte utilizada.

Segundo estas referências, a Tabela 9 mostra a distribuição dos empregos e matrículas por município da RMG.

**Tabela 9: Totais de empregos e matrículas escolares por município da RMG.**

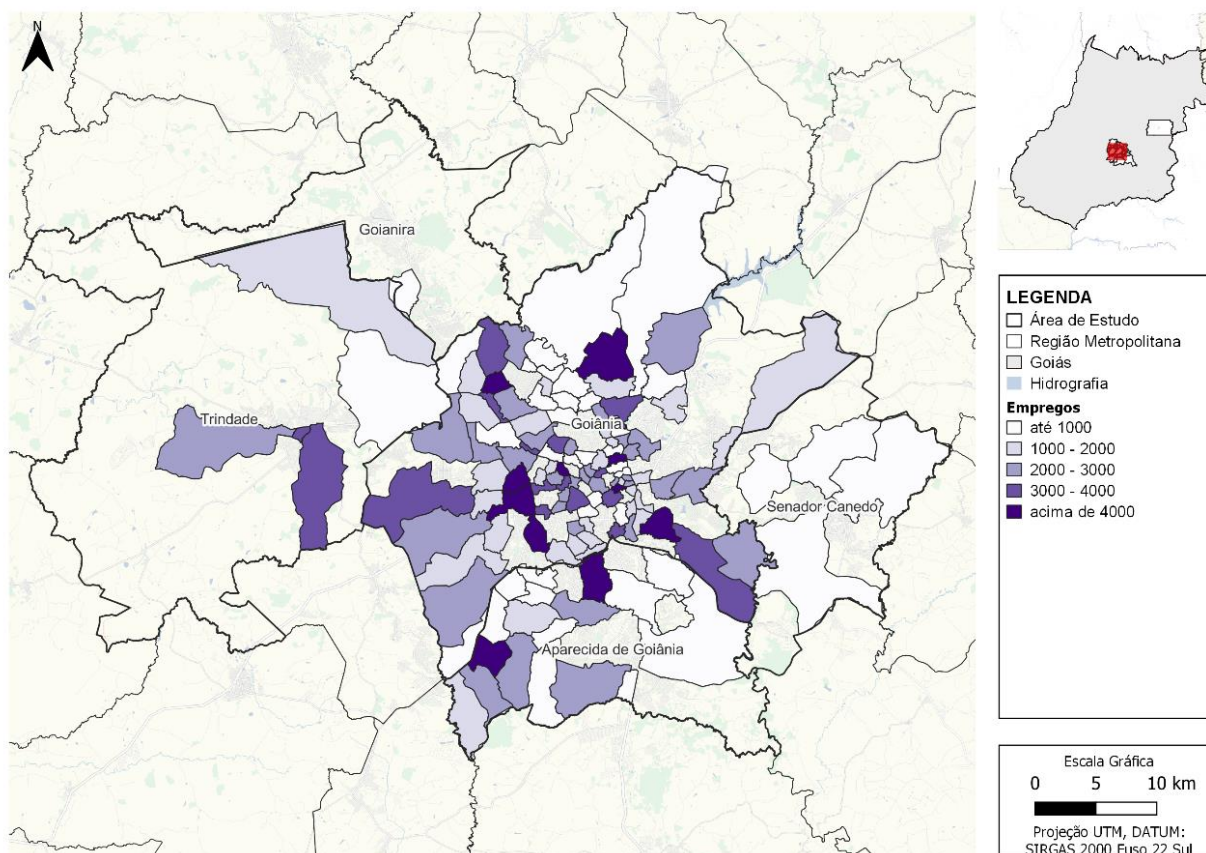
Município	Emprego	Matrícula	Atividade Econômica	População	Emprego/hab	Matrícula/hab
Abadia de Goiás	10.581	3.871	14.452	19.128	0,55	0,20
Aparecida de Goiânia	184.912	86.859	271.771	527.796	0,35	0,16
Aragoiânia	7.535	2.012	9.547	11.890	0,63	0,17
Bela Vista de Goiás	23.396	4.812	28.208	34.445	0,68	0,14
Bonfinópolis	5.353	1.702	7.055	10.296	0,52	0,17
Brazabrantes	3.285	674	3.959	3.992	0,82	0,17
Caldazinha	3.806	768	4.574	4.507	0,84	0,17
Goianópolis	6.839	2.792	9.631	13.967	0,49	0,20
Goiânia	626.605	304.353	930.958	1.437.366	0,44	0,21
Goianira	29.464	14.336	43.800	71.916	0,41	0,20
Guapó	10.749	3.667	14.416	19.545	0,55	0,19
Hidrolândia	14.036	5.419	19.455	27.742	0,51	0,20
Inhumas	33.842	8.952	42.794	52.204	0,65	0,17
Nerópolis	15.430	6.086	21.516	31.932	0,48	0,19
Nova Veneza	8.719	1.671	10.390	9.481	0,92	0,18
Santo Antônio de Goiás	5.219	1.498	6.717	7.386	0,71	0,20
Senador Canedo	55.965	30.097	86.062	155.635	0,36	0,19
Terezópolis de Goiás	4.825	1.385	6.210	7.944	0,61	0,17
Trindade	56.821	29.811	86.632	142.431	0,40	0,21
<b>Total</b>	<b>1.107.381</b>	<b>510.765</b>	<b>1.618.146</b>	<b>2.589.603</b>	<b>0,43</b>	<b>0,20</b>

Fontes: – IBGE Censo 2022; IBGE CNEFE Censo 2022, CEMPRE 2021 e INEP

Os indicadores gerais de empregos e matrículas da RMG são compatíveis com os encontrados nas demais RMs. Em alguns municípios de menor população, o indicador é mais alto do que a média, pois nessas localidades destacam-se o setor de construção civil e as atividades agrícolas, que representam a maioria das ocupações.

O mapa da Figura 7 **Error! Reference source not found.** mostra a distribuição das atividades econômicas por zona de tráfego de Goiânia e sua área de influência.

Figura 7: Distribuição das atividades econômicas (empregos + matrículas) na RMG (2024)



Fontes: – IBGE Censo 2022; IBGE CNEFE Censo 2022, CEMPE 2021 e INEP

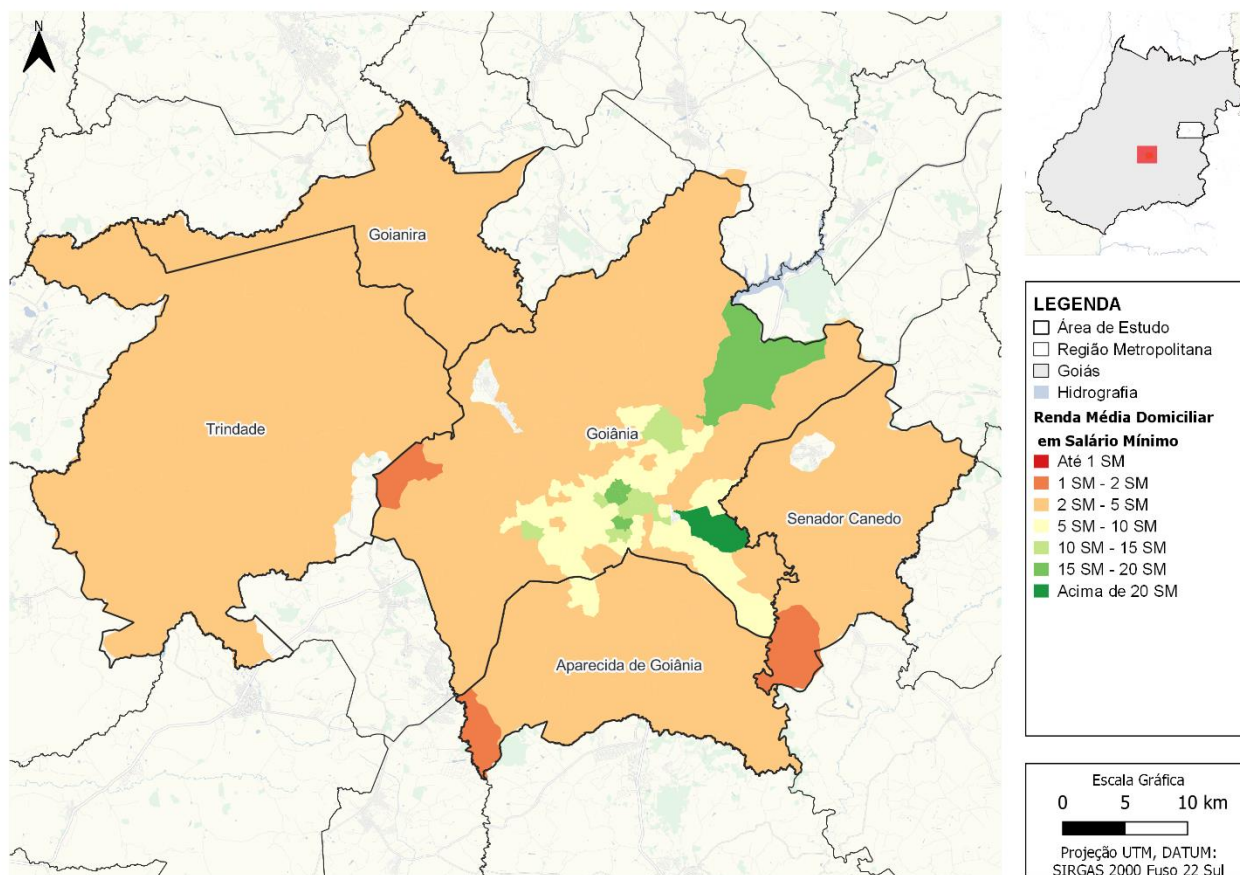
### 3.2.1.4 Renda

As informações sobre a renda da população, com a estratificação e a representação espacial necessária para os estudos de demanda, estão disponíveis apenas para o ano 2010, na medida em que o IBGE não divulgou esta informação para o Censo 2022 em tempo para uso neste estudo.

Considerando essa base de dados, foram geradas as informações de renda média domiciliar por faixa de renda em salários-mínimos, de acordo com o valor vigente da época<sup>10</sup>, que são apresentadas no mapa da Figura 8.

<sup>10</sup> Salário-mínimo de R\$ 510,00

Figura 8: Renda média domiciliar e população do ano de 2010 por zonas de tráfego



Fonte: Censo IBGE 2010

Nos municípios da Área de Estudo da RMG, 77% da população possui renda de até cinco salários-mínimos, e 92,9% têm renda de até dez salários-mínimos. Goianira, Senador Canedo e Trindade, apresentam as menores rendas, isto é, maior participação de população com renda até 5 salários-mínimos.

### 3.2.1.5 Vulnerabilidade Social

Para uma análise dos aspectos relacionados à vulnerabilidade social foram levantados os seguintes indicadores para cada município da área de estudo da RMG: (i) índice de vulnerabilidade social (IPEA); (ii) População em favelas e comunidades urbanas por município (IBGE); (iii) pessoas que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário-mínimo (de 2010) e que gastam mais de uma hora até o trabalho (IPEA). Os dados do IPEA foram obtidos do Atlas de Vulnerabilidade Social.

Um índice que quantifica e localiza áreas de vulnerabilidade social dentro de um território é o Índice de Vulnerabilidade Social – IVS, elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA, a

partir de dados do Atlas da Vulnerabilidade Social do Brasil (<http://ivs.ipea.gov.br/>). O IVS possui graduação entre 0 e 1, sendo 1 a vulnerabilidade mais alta<sup>11</sup>.

A Tabela 10 apresenta o enquadramento do IVS de cada município segundo as faixas de vulnerabilidade social definidas no Atlas do IPEA.

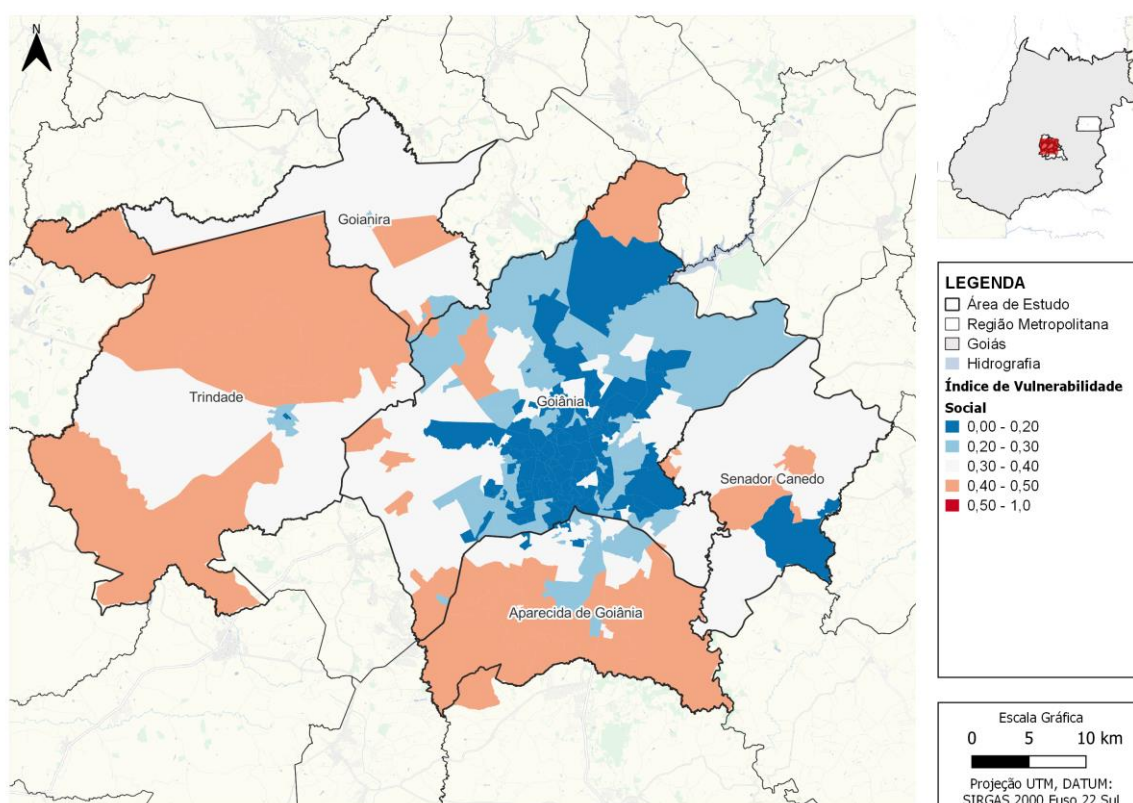
Tabela 10: Faixa de vulnerabilidade por município e por dimensão em 2010

Nome do Município	IVS	IVS Infraestrutura Urbana	IVS Capital Humano	IVS Renda e Trabalho
Aparecida de Goiânia	Média	Alta	Média	Baixa
Goiânia	Baixa	Alta	Baixa	Muito Baixa
Goianira	Média	Alta	Média	Baixa
Senador Canedo	Média	Alta	Média	Baixa
Trindade	Média	Alta	Média	Baixa

Fonte: IPEA - <http://ivs.ipea.gov.br/> (acesso agosto 2024)

O mapa da Figura 9 ilustra os resultados das faixas de vulnerabilidade social segundo as zonas de tráfego.

Figura 9: IVS geral por índice de Vulnerabilidade Social por zona de tráfego



Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA - <http://ivs.ipea.gov.br/> (acesso agosto 2024)

<sup>11</sup> Segundo a escala adotada pelo IPEA, os valores entre 0,201 e 0,300 representam baixa vulnerabilidade social; os que possuem entre 0,301 e 0,400 são de média vulnerabilidade social, enquanto os valores de 0,401 até 0,500 indicam alta vulnerabilidade social. Por fim, os municípios que possuem o IVS entre 0,501 e 1 apresentam muito alta vulnerabilidade social.

Segundo o Censo de 2010, havia 3.495 pessoas vivendo em favelas e comunidades urbanas em Goiânia, correspondendo a 0,27% da população do município, e não havia registros para os demais municípios da área de estudo.

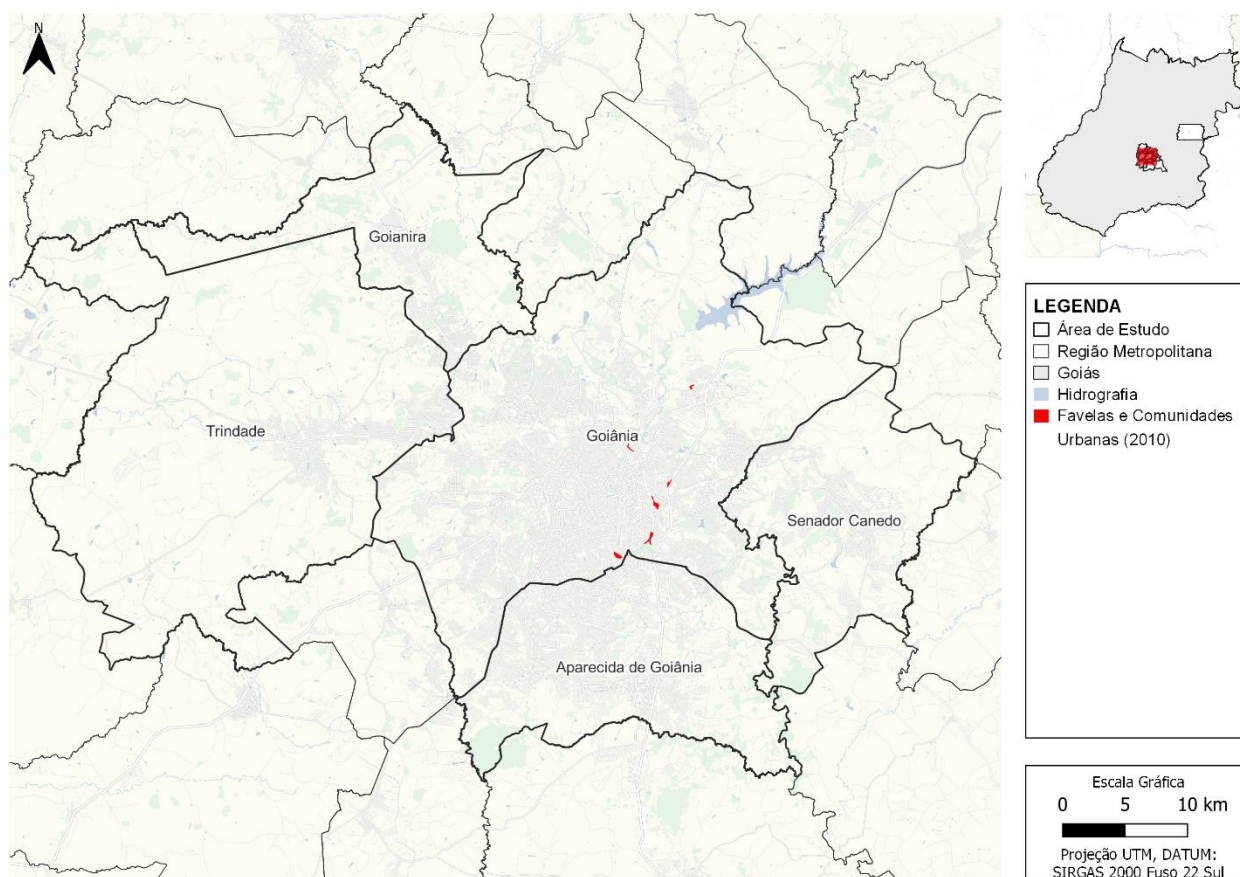
Tabela 11: População em favelas e comunidades urbanas por município

Município	População em favelas e comunidades urbanas	População Total IBGE 2010	%
Aparecida de Goiânia	0	455.657	0,00%
Goiânia	3.495	1.302.001	0,27%
Goianira	0	34.060	0,00%
Senador Canedo	0	84.443	0,00%
Trindade	0	104.488	0,00%

Fonte: Censo IBGE 2010

O mapa da Figura 10 a seguir ilustra a distribuição espacial das favelas e comunidades urbanas.

Figura 10: Localização da população em favelas e comunidades urbanas



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo IBGE 2010

Um dos indicadores elaborados pelo IPEA e que compõe o IVS diz respeito à porcentagem de pessoas que vivem em domicílios com renda per capita menor que meio salário-mínimo do ano de 2010 e que gastam mais de uma hora até o trabalho. Os percentuais são apresentados na tabela e no histograma a seguir. Observa-se que o município de Goiânia, com 18,33%, apresenta percentual

menor do que os demais municípios, enquanto Goianira apresenta um percentual bem maior (31,92%).

Tabela 12: Porcentagem de pessoas que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário-mínimo (de 2010) e que gastam mais de uma hora até o trabalho por município

Município	% de pessoas que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário-mínimo (de 2010) e que gastam mais de uma hora até o trabalho
Aparecida de Goiânia	23,67
Goiânia	18,33
Goianira	31,92
Senador Canedo	29,83
Trindade	21,11

Fonte: IPEA - <http://ivs.ipea.gov.br/> (acesso agosto 2024)

### 3.2.2 Aspectos físicos

#### 3.2.2.1 Relevo e declividade

Para a caracterização das restrições físicas à implantação dos eixos de transporte TPC-MAC de superfície na Região Metropolitana de Goiânia, optou-se por analisar as classes de declividade que oferecem impedimentos, restrições ou dificuldades a cada modalidade de TPC-MAC, conforme segue:

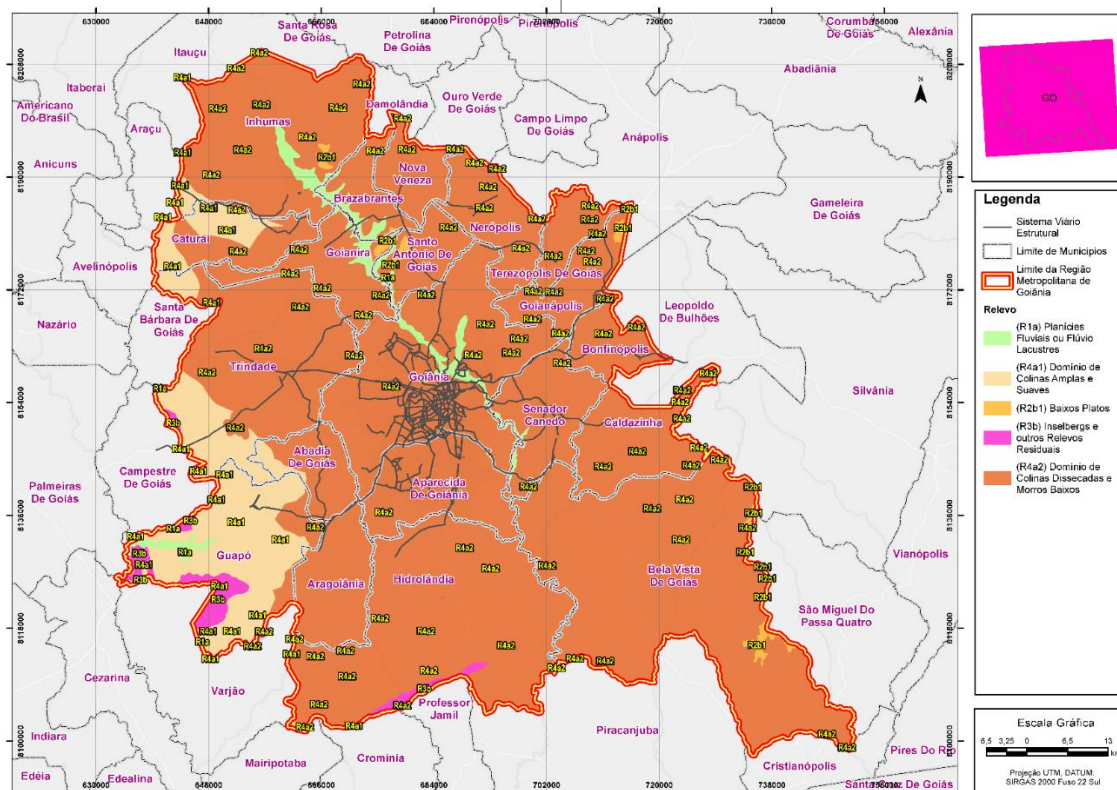
Tabela 13: Classes de declividade e restrições

Declividade	Modalidade TPC-MAC de Superfície	
	VLT	BRT
Até 7%	Viável	Viável
Entre 7 %e 8%	Crítico (*)	Viável
Entre 8% e 12%	Inviável (*)	Viável
Acima de 12%	Inviável	Inviável
(*) para as tecnologias consagradas de tração nas rodas		

Fonte: Elaboração própria

Na RMG existem quatro formas de relevo, apresentadas na Figura 11.

Figura 11: Mapa Geral do Relevo da RM de Goiânia

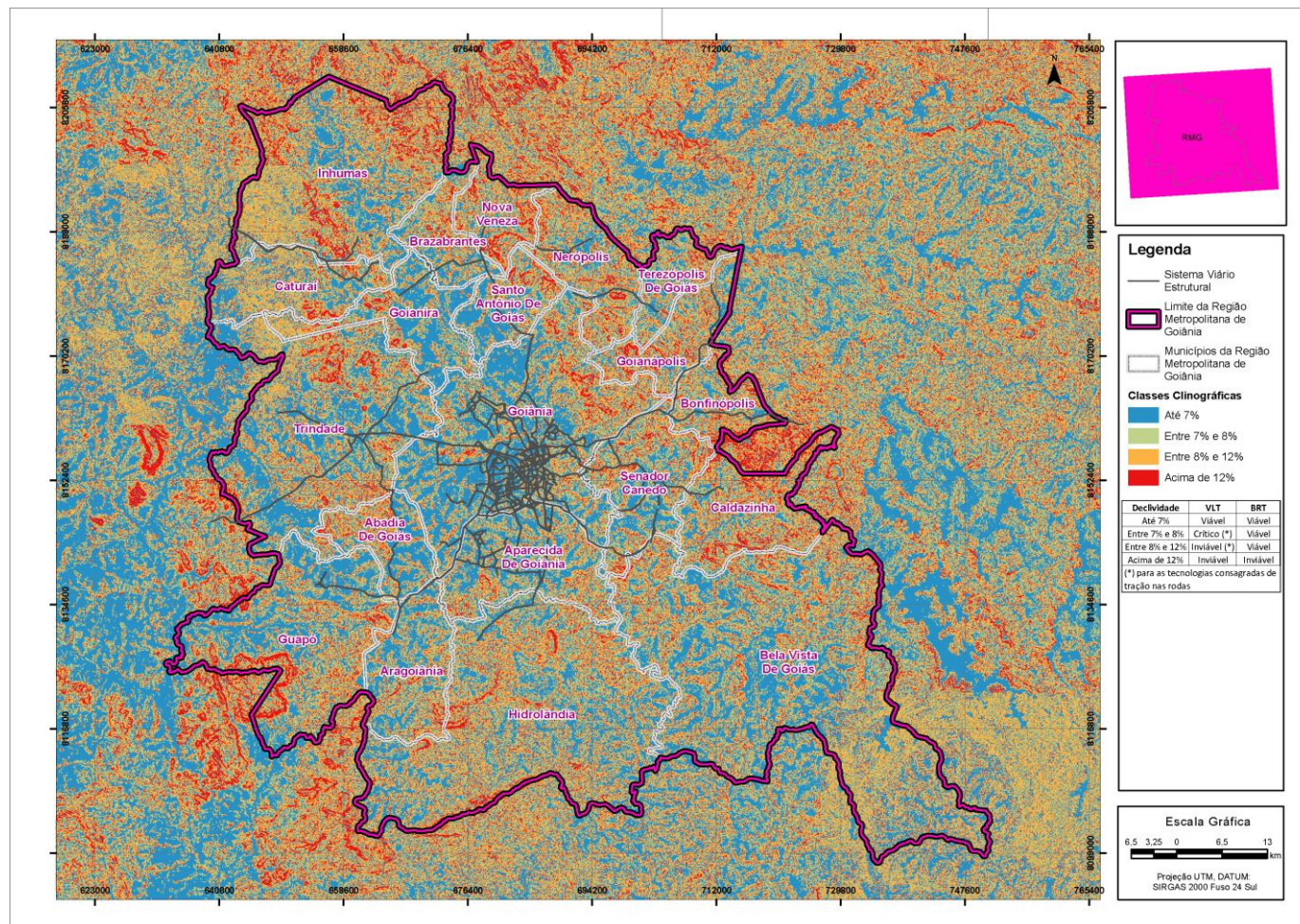


Fonte: Serviço Geológico do Brasil (SGB). Mapas de Geodiversidade Estaduais. Mapa de Geodiversidade do Estado de Goiás e Distrito Federal. Relevo. Escala 1:250.000.

Disponível em: <https://rigeo.sgb.gov.br/handle/doc/16732>

Utilizando-se as citadas classes foi produzido o Mapa Clinográfico, apresentado na Figura 12, no qual também consta a rede viária estrutural existente.

Figura 12: Mapa Clinográfico da RM de Goiânia



Fonte: Elaboração própria. Curvas de Nível obtidas pelo Modelo Digital de Elevação da Missão Copérnico (Agência Espacial Europeia – ESO). Disponível em: <https://spacedata.copernicus.eu/web/cscda/copernicus-users/access-rights>. Classes Clinográficas geradas em ambiente ArcGIS Pro a partir de intervalos definidos pela Oficina Consultores (2024).

A Tabela 14 apresenta a porcentagem das áreas de ocorrência de cada faixa de declividade em relação às áreas totais (urbanizadas ou não) de cada município.

Tabela 14: Percentuais de áreas de ocorrências de cada faixa de declividade em relação à área total do município

Município	Ocorrências por município (em % da área)			
	Declividade até 7%	Declividade entre 7% e 8%	Declividade entre 8% e 12%	Declividade acima de 12%
Aparecida de Goiânia	62,65	7,59	17,76	12,00
Goiânia	67,50	6,43	14,55	11,53
Goianira	66,72	6,70	14,65	11,92
Senador Canedo	53,35	7,77	21,03	17,58
Trindade	58,05	7,49	17,16	17,30

Fonte: Elaboração própria

Observa-se que em Goiânia, município sede onde estão previstos eixos de TPC-MAC, apenas 11,5% do território apresenta declividades acima de 12%. De acordo com SOARES DE SOUSA & REIS, 2020<sup>12</sup>, (...) *uma leitura inicial do território mostra a cidade de Goiânia com poucos pontos de alta declividade. Somente alguns morros se destacam na paisagem e estão situados na periferia da área de maior concentração urbana. Os fundos de vale, com seus respectivos cursos d'água, são os únicos elementos ambientais que, de fato, estabelecem limites naturais na área de maior concentração urbana (...).*

Cabe destacar que os níveis de ocorrência indicados nas tabelas acima não são indicadores para análise dos entornos de componentes da rede viária estrutural, e sim, da área total de cada município.

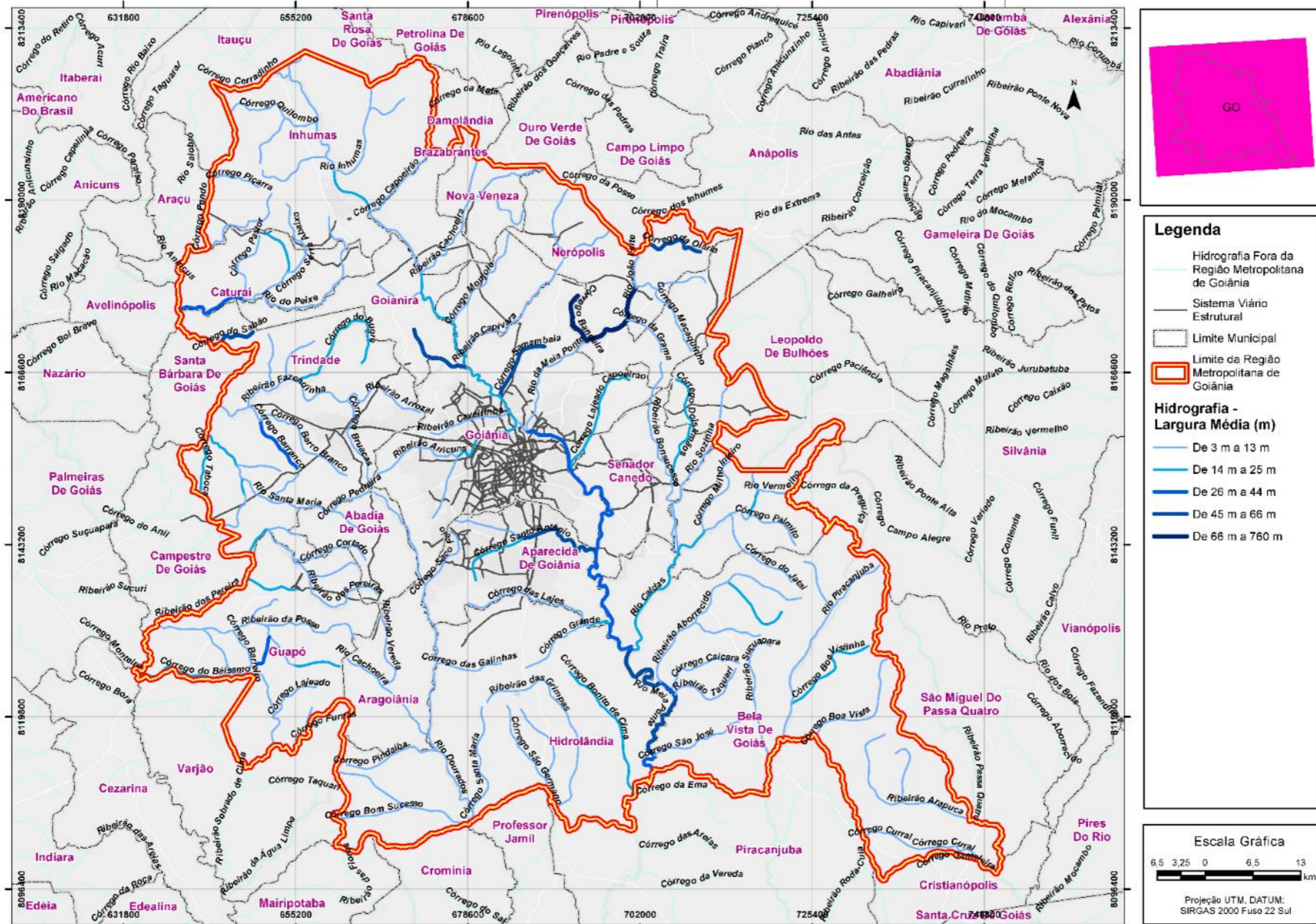
Embora as porcentagens sejam indicadores das ocorrências de áreas onde projetos de TPC-MAC em superfície sejam críticos ou inviáveis, não são indicadores de potenciais para alocação de projetos de TPC-MAC na Região Metropolitana. As restrições impostas pelas declividades e presenças de relevos acidentados não são necessariamente impeditivas para implantação de projetos de TPC-MAC, são condicionantes, sim, de seleção de tecnologias de transporte e de concepção de projeto.

### 3.2.2.2 Recursos hídricos

Para análise dos recursos hídricos da Região Metropolitana de Goiânia (RMG) produziu-se um Mapa de Recursos Hídricos, no qual foi inserida a rede viária, apresentado a seguir.

<sup>12</sup> SOARES DE SOUSA, C., & REIS, A. F. Urbanidade, tecido urbano e cursos d'água: um estudo em Goiânia e Florianópolis | Urbanity, urban fabric and water streams: a study in Goiânia and Florianópolis (Brazil). **Oculum Ensaios**, 17, 1–22. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a429>. Acesso em setembro/2024

Figura 13: Mapa de Recursos Hídricos da RM de Goiânia



Fonte: Elaboração própria

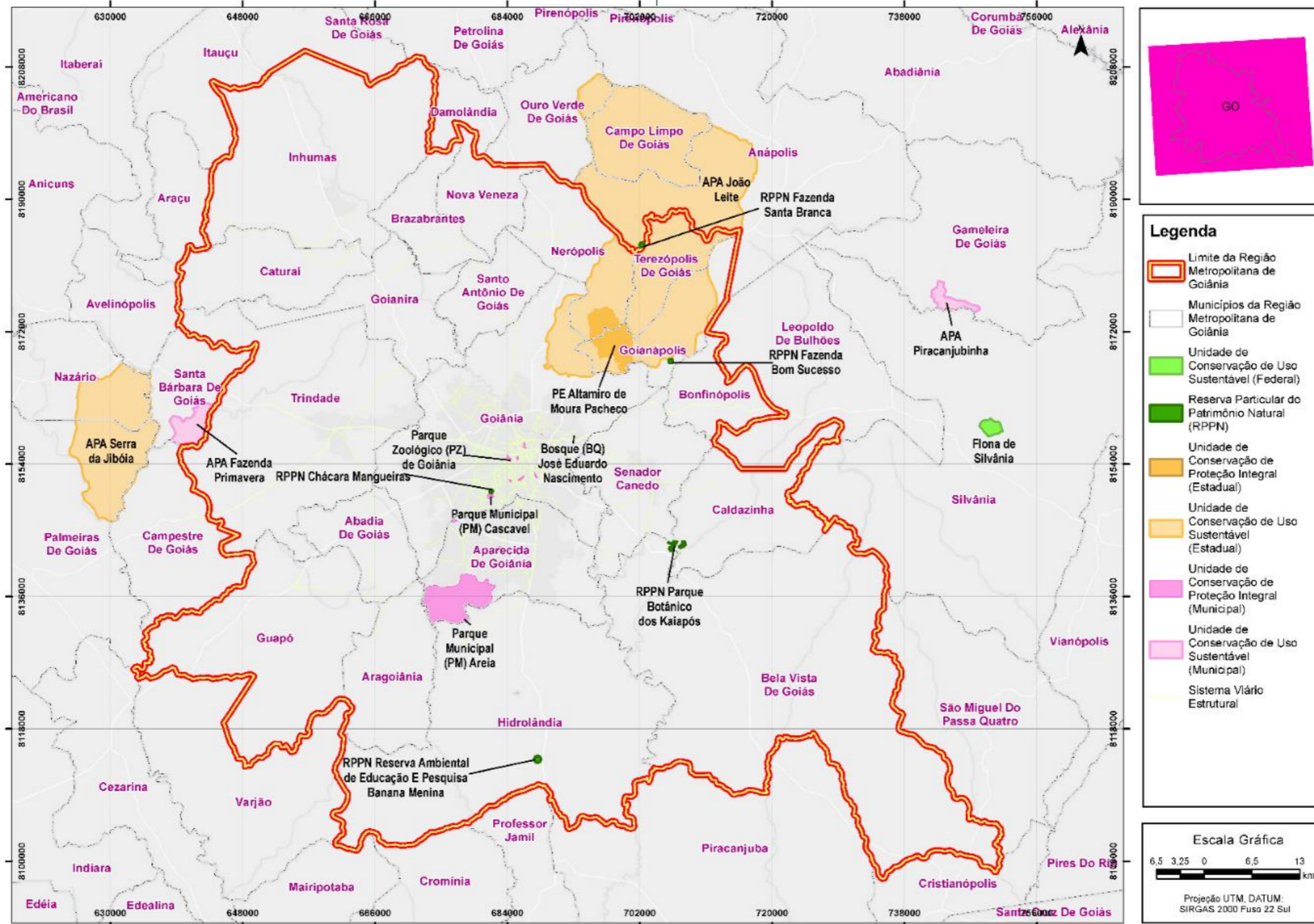
Destacam-se o rio Meia Ponte e seus afluentes dentro da área urbana, a Av. Anhanguera onde está o eixo do BRT Anhanguera e o BRT Norte – Sul, que incluem pontes sobre córregos da cidade, onde já operam os sistemas BRT, como pode ser observado com mais detalhes no Apêndice III (Volume 3).

### **3.2.2.3 Unidades de Conservação**

Neste item, aborda-se a existência, na área de estudo (locais na Região Metropolitana de Goiânia, RMG, potencialmente sujeitos à implantação de projetos de TPC-MAC), de territórios com características naturais relevantes, as chamadas “Unidades de Conservação” (UC) instituídas pelo Poder Público para garantir a proteção e conservação dessas características naturais.

A localização das Unidades de Conservação (federais, estaduais e municipais) presentes na RMG está contida no Mapa de Unidades de Conservação Federais, Estaduais e Municipais, apresentado na Figura 14.

Figura 14: Mapa de Unidades de Conservação Federais, Estaduais e Municipais da RM de Goiânia



Fonte: Elaboração própria

O Mapa possibilita verificar que apenas uma UC pertence à categoria de “Unidades de Conservação de Proteção Integral”, o Parque Estadual Altamiro de Moura Pacheco, cujo objetivo básico é preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais. As demais UC presentes são de Uso Sustentável.

Conforme observado no Mapa, há um pequeno número de Unidades de Conservação nos municípios da RMG de interesse para implantação de projetos TPC-MAC. Dessas, apenas uma pertence à categoria de Proteção Integral: é o Parque Estadual Altamiro de Moura Pacheco.

Também existem UC de Uso Sustentável: a APA do João Leite (estadual) e as RPPN.

Dada a existência dessas Unidades de Conservação, a implantação de projetos de TPC-MAC deverá considerar as restrições ou os procedimentos a serem a eles impostos por cada categoria de UC.

Assim, no caso dos projetos que incidirem sobre UC de Uso Sustentável, durante o processo de licenciamento ambiental eles serão submetidos à apreciação dos órgãos gestores das UC, demandado a sua aprovação. Para a APA, será consultado o seu Conselho Gestor; para as RPPN, os órgãos responsáveis pela administração.

Apesar de implicar em maior complexidade na tramitação dos processos de licenciamento ambiental do que os projetos que não incidem sobre UC, isto não constitui impedimento legal para a implantação de tais projetos. Cabe, no contexto de gerenciamento de projetos, ponderar essa complexidade nas fases iniciais de concepção.

Já, no que se refere aos projetos de TPC-MAC incidentes sobre território do Parque Estadual Altamiro de Moura Pacheco ou em sua Zona de Amortecimento, também deverão ser submetidos à apreciação dos órgãos gestores, não se prevendo a sua aprovação, visto que é uma UC de Proteção Integral.

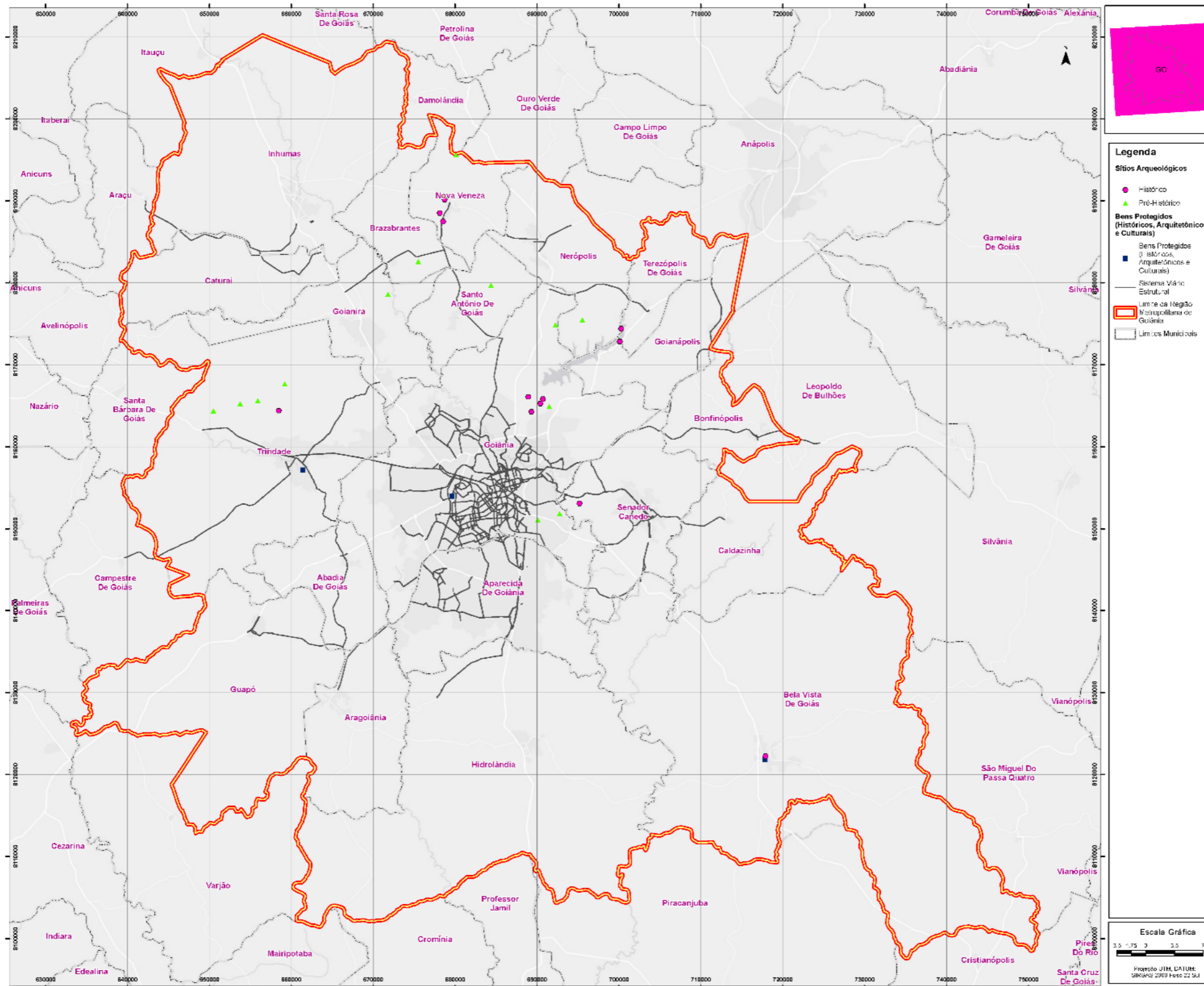
#### **3.2.2.4 Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural**

Neste item, aborda-se a existência, na RMG, de elementos do patrimônio histórico, arquitetônico e cultural cuja preservação e valorização devem ser inseridas no seu planejamento e desenvolvimento.

Inicialmente, em âmbito mais abrangente, apresenta-se o Mapa de Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural da RM de Goiânia, que mostra o conjunto dos bens existentes na RMG, indicando a localização dos Bens Protegidos (Históricos, Arquitetônicos e Culturais), assim como dos Sítios Arqueológicos (Históricos e Pré-Históricos), dispersos pelos territórios dos municípios.

Os mapas seguintes mostram a localização e os nomes dos sítios arqueológicos e/ou dos bens tombados existentes em cada município.

Figura 15: Mapa de Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural da RM de Goiânia



Fonte: IPHAN.

Nas bases consultadas consta que em Aparecida de Goiânia não há sítios arqueológicos e bens tombados. Em Goiânia, predominam os sítios arqueológicos, históricos e pré-históricos, dispersos no território do município, e somente um bem tombado. Os municípios de Goianira e Senador Canedo têm um sítio arqueológico cada um. Em Trindade, há vários sítios arqueológicos e um bem tombado.

### **3.2.3 Uso do solo e projetos de desenvolvimento**

#### **3.2.3.1 Uso do solo**

No Apêndice III (Volume 3) são apresentados os principais aspectos do macrozoneamento e do zoneamento urbano para os municípios da AE, ressaltando-se que cada município tem seu ordenamento urbanístico específico. Buscou-se a legislação que define o uso e ocupação do território para cada município, e que estabelece a delimitação de macrozonas, zonas e demais unidades de planejamento, bem como suas características e diretrizes. Os principais instrumentos consultados foram Planos Diretores Municipais e leis de uso e ocupação do solo e seus respectivos mapas.

### 3.3 Aspectos ambientais e climáticos

#### 3.3.1 Aspectos Climáticos

##### 3.3.1.1 Desastres naturais

Para caracterização das ocorrências de desastres nos municípios de interesse foi consultado o Atlas Digital de Desastres no Brasil (BRASIL, 2024)<sup>13</sup>. Selecionou-se o período de 2010 a 2024 e os seguintes tipos de ocorrência: alagamentos; inundações, movimentos de massa e enxurradas.

A Tabela 15 apresenta a distribuição das ocorrências acima citadas em cada município da área de interesse:

Tabela 15: Número de ocorrências nos municípios de interesse no período 2010-2024

Tipo de Ocorrência	Aparecida de Goiânia	Goiânia	Goianira	Senador Canedo	Trindade	Total na área de Estudo
Alagamento	0	6	0	2	1	9
Inundação	0	1	0	2	0	3
Movimento de massa	0	2	0	0	0	2

Fonte: BRASIL, 2024 (elaboração própria).

O Sistema de Informações e Análises sobre Impactos das Mudanças Climáticas - Adapta Brasil MCTI proporciona informações sobre o risco de desastres geo-hidrológicos na AE, cujos dados são apresentados na tabela a seguir. Informações mais detalhadas podem ser acessadas por meio de consulta ao Apêndice IV (Volume 3).

Tabela 16: Índice de Risco de desastres geo-hidrológicos

Tipo de Ocorrência	Mesorregião Centro Goiano	Aparecida de Goiânia	Goiânia	Goianira	Senador Canedo	Trindade
Inundações, enxurradas e alagamentos	0,47	0,66	0,58	0,43	0,56	0,64
Deslizamento de terra	0,43	0,65	0,77	0,43	0,60	0,67

Fonte: <https://sistema.adaptabrasil.mcti.gov.br/> (elaboração própria).

Por esses resultados é possível concluir que o risco para inundações, enxurradas e alagamentos é alto para a Aparecida de Goiânia e Trindade. O risco para deslizamento de terra é alto para Aparecida de Goiânia, Goiânia, Senador Canedo e Trindade.

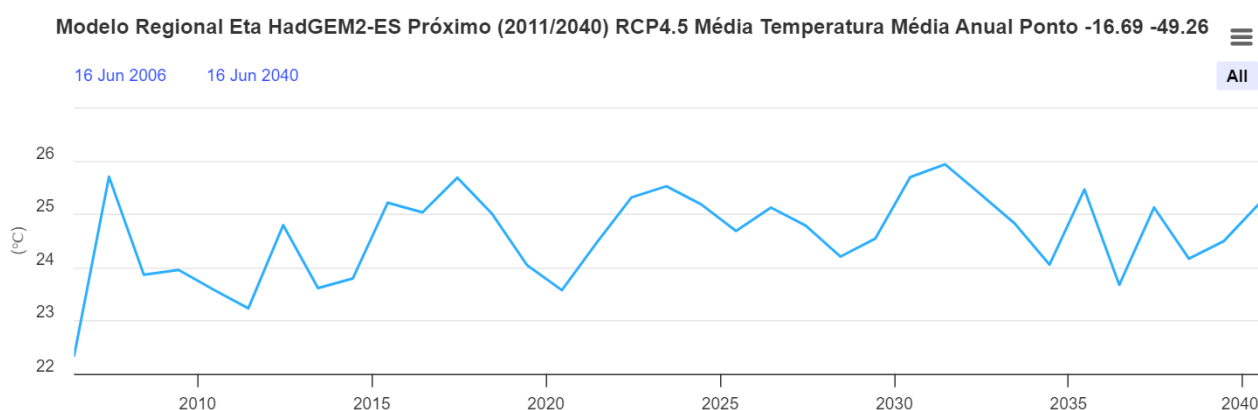
<sup>13</sup> BRASIL. Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. Secretaria de Proteção e Defesa Civil. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Estudos e Pesquisas em Engenharia e Defesa Civil. **Atlas Digital de Desastres no Brasil**. Brasília, MIDR, 2024.

### 3.3.1.2 Temperatura e precipitações

Para a apresentação de informações sobre temperatura e precipitações da área de estudo da RMG foram utilizadas duas fontes de informação: (i) o site CLIMATE DATA<sup>14</sup> e (ii) o site METEOBLUE<sup>15</sup>.

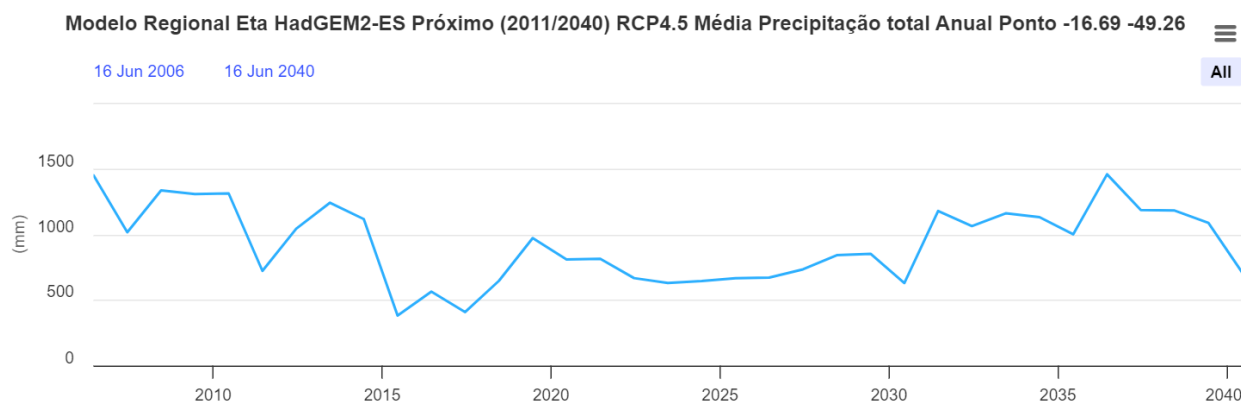
Os gráficos e tabelas a seguir apresentam as projeções obtidas a partir do Portal PROJEÇÕES CLIMÁTICAS NO BRASIL (<http://pclima.inpe.br/>) para o município de Goiânia. Os resultados são válidos para os demais municípios da área de estudo (Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade, e Goianira). Informações mais detalhadas são apresentadas no Apêndice IV.

Figura 16: Gráfico de Projeções de Temperaturas de Goiânia, em °C, no período 2006- 2040.



Fonte: Portal PROJEÇÕES CLIMÁTICAS NO BRASIL (<http://pclima.inpe.br/>), acesso agosto 2024.

Figura 17: Gráfico de Projeções de precipitações de Goiânia, em mm, no período 2006- 2040.



Fonte: Portal PROJEÇÕES CLIMÁTICAS NO BRASIL (<http://pclima.inpe.br/>), acesso agosto 2024.

<sup>14</sup> <https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/goias/goiania-2191/>

<sup>15</sup> [https://www.meteoblue.com/pt/tempo/historyclimate/climatemodelled/goi%C3%A2nia\\_brasil\\_3462377](https://www.meteoblue.com/pt/tempo/historyclimate/climatemodelled/goi%C3%A2nia_brasil_3462377).

### 3.3.1.3 Planos de Ação Climática

As cidades da RMG não contam ainda com um plano municipal de ação para mitigação às mudanças climáticas. O Estado de Goiás e a cidade de Goiânia contam com documentos que propõem e estabelecem compromissos para elaborar o plano.

Dois documentos de enfoque estratégico foram analisados: (i) Goiânia Sustentável; BID; 2011<sup>16</sup>; e (ii) Estratégia Goiás Carbono Neutro 2050; Secretaria de estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável SEMAD; 2023<sup>17</sup>.

Por serem documentos de enfoque estratégico, não estabelecem ainda um plano de ações setoriais que especifiquem um conjunto de medidas para o setor de mobilidade urbana para mitigação das mudanças climáticas.

### 3.3.1.4 Emissões

As informações sobre as emissões municipais foram obtidas a partir do Sistema de Estimativa de Emissão de Gases de Efeito Estufa (SEEG)<sup>18</sup>, o qual é uma iniciativa do Observatório do Clima que compreende a produção de estimativas anuais das emissões de gases de efeito estufa (GEE) no Brasil, documentos analíticos sobre a evolução das emissões e uma plataforma digital que reúne os dados do sistema e sua metodologia.

De acordo com o SEEG, as emissões de 2022 para cada setor e município são as indicadas nas tabelas a seguir.

Tabela 17: Emissões de GEE por município e setor em mil toneladas de CO<sub>2</sub>e no ano 2022

Município	Energia	Resíduos	Mudança de Uso da Terra e Floresta	Agropecuária	Total
<b>Goiânia</b>	1.436.585	750.688	12.798	70.391	2.270.461
<b>Aparecida de Goiânia</b>	513.246	233.832	7.635	20.725	775.439
<b>Senador Canedo</b>	381.550	49.651	4.971	37.402	473.574
<b>Trindade</b>	72.962	50.043	13.233	164.611	300.849
<b>Goianira</b>	68.826	29.368	3.407	48.346	149.948
<b>Total</b>	<b>2.473.168</b>	<b>1.113.583</b>	<b>42.045</b>	<b>341.475</b>	<b>3.970.271</b>

Fonte: Plataforma SEEG - <https://plataforma.seeg.eco.br/>

<sup>16</sup> <https://webimages.iadb.org/PDF/Goiania++Action+Plan.pdf>

<sup>17</sup> Estratégia Goiás Carbono Neutro 2050; Secretaria de estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável SEMAD; 2023.

<sup>18</sup> <https://plataforma.seeg.eco.br/>

Tabela 18: Emissões de GEE por município do setor de transporte em toneladas de CO2 e no ano 2022

Município	Transporte de Carga	Transporte de Passageiros [1]	Total Transportes	% das emissões do setor de transportes no total das emissões	% das emissões do setor de transportes de passageiros no total das emissões
<b>Goiânia</b>	513.456	579.072	1.092.528	48%	26%
<b>Aparecida de Goiânia</b>	267.283	190.380	457.663	59%	25%
<b>Senador Canedo</b>	229.488	84.709	314.197	66%	18%
<b>Trindade</b>	27.415	30.330	57.745	19%	10%
<b>Goianira</b>	34.052	32.274	66.326	44%	22%
<b>Total</b>	1.071.694	916.766	1.988.459	50%	23%

[1] Desconsiderado o transporte aéreo de passageiros

Fonte: Plataforma SEEG - <https://plataforma.seeg.eco.br/>

### 3.3.2 Aspectos Ambientais

A análise dos aspectos ambientais foi realizada para os Eixos Estruturais de TPC propostos identificados no desenvolvimento do relatório D2, com a finalidade de identificar e localizar aspectos que poderão constituir empecilhos ou trazer dificuldades para o futuro processo de licenciamento destes projetos.

A metodologia utilizada, que pode ser consultada para maiores detalhes no Apêndice IV (Volume 3), compreendeu a preparação de mapas de feições ambientais para os traçados dos eixos, os quais abrangeram uma área correspondendo a uma faixa de largura da ordem de 500 metros para cada lado do corredor, aqui denominada de Área de Influência Direta (AID)<sup>19</sup>. Essa área corresponde aos locais onde, potencialmente, haverá maior incidência de impactos socioambientais decorrentes das fases de implantação e de operação do sistema de transporte proposto.

A partir dos dados dos mapas, que podem ser consultados no Apêndice IV (Volume 3), foi gerada uma tabela síntese, exposta a seguir, que reúne as ocorrências verificadas.

---

<sup>19</sup> Ressalta-se que a expressão Área de Influência Direta (AID), aqui adotada, não se confunde com a “Área de Influência Direta” que vier a ser delimitada nos futuros estudos ambientais (EIA-RIMA ou outros) que forem elaborados para dar suporte ao licenciamento ambiental dos empreendimentos

Tabela 19: Feições na AID dos Eixos de Transportes Propostos

Folha	Eixo	Feição na Area de Influência Direta ADA (buffer de 500m em cada lado dos eixos)														
		UC Federal	UC Estadual	UC Municipal	RPPN	APCB	RBMA	RBCE	APP			Vegetação	Área Contaminada	Aterro Sanitário	Risco de deslizamento	Área de alagamento
									Nascente	Curso d'água	Lago/Lagoa					
1	BRT - Eixo Anhanguera	-	-	*1 *2	-	-	-	-	-	•	-	•	-	-	-	•
2	BRT - Eixo Anhanguera	-	-	*2 *3	-	183	-	-	-	•	-	•	-	-	•	-
3	BRT - Linha Norte - Sul (Reforma)	-	-	-	-	-	-	-	•	•	-	-	-	-	-	-
4	BRT - Linha Norte - Sul (Reforma)	-	-	*4	-	-	-	-	•	•	-	•	-	-	-	-

Fonte: Elaboração própria

Unidades de Conservação (UC)	
*1	Parque Zoológico (PZ) de Goiânia
*2	Parque Municipal (PM) Bosque dos Buritis
*3	Parque Municipal (PM) Botafogo
*4	Parque Municipal (PM) Areia

Áreas Prioritárias para Conservação da Biodiversidade - APCB	
183	183 - Rio Meia Ponte

### 3.4 Aspectos Estruturais de Mobilidade e do TPC

#### 3.4.1 Caracterização da Mobilidade

Para a caracterização dos deslocamentos urbanos no território da área de estudo, foram utilizadas as informações resultantes do processamento combinado dos dados de telefonia móvel e de bilhetagem eletrônica, conforme a metodologia apresentada no relatório R2.

Segundo estes dados, o Índice de Mobilidade total na AE é de 1,65 viagens/habitante/dia (vhd), já o índice de mobilidade motorizada é de 0,92 vhd e o de mobilidade não motorizada é de 0,73 vhd.

Do total de 3,8 milhões de viagens diárias nos municípios da AE, 2,1 milhões (56%) são realizadas por modo motorizado, sendo 392 mil viagens (18%) pelo modo coletivo e 1,7 milhões (82%) pelo modo individual.

Na cidade de Goiânia, são realizadas 2,8 milhões de viagens por dia (72,6% das viagens dos municípios da AE). O índice de mobilidade geral da cidade é de 1,94 vhd sendo o índice de mobilidade motorizada igual a 1,07 vhd e o de mobilidade não motorizada de 0,87 vhd.

A Tabela 20 indica os índices de mobilidade e a divisão modal da RMG e do município de Goiânia.

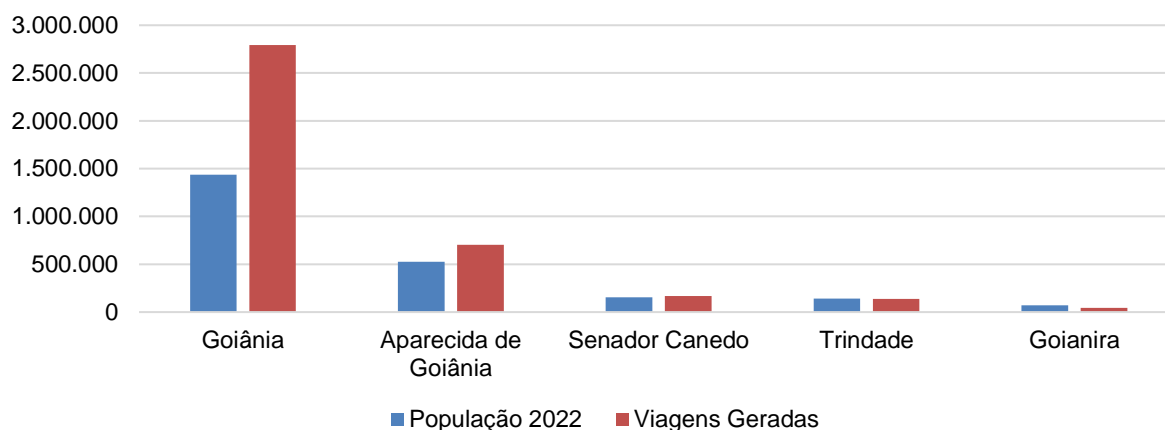
Tabela 20: Mobilidade e Divisão Modal

Classe	Modo	RMG		Goiânia	
		Índice de Mobilidade (viagens/habitante/dia)	Participação	Índice de Mobilidade (viagens/habitante/dia)	Participação
Motorizado	Coletivo	0,16	10%	0,19	9,8%
	Individual	0,75	47%	0,88	45,4%
Mobilidade Motorizada		0,90	57%	1,07	55%
Mobilidade Não Motorizada		0,69	43%	0,87	45%
Mobilidade geral		1,59	100%	1,94	100%

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de telefonia móvel e bilhetagem eletrônica do TPC

O histograma da Figura 18: apresenta a distribuição da população e do número de viagens diárias em cada município indicando a relevância de Goiânia em relação aos demais municípios da AE.

Figura 18: População e viagens diárias por município da RMG



Fonte: Elaboração própria com dados da telefonia e bilhetagem.

A Tabela 21 apresenta os totais de viagens diárias internas e externas geradas pelos municípios da RMG, destacando aquelas cujo destino é a cidade de Goiânia. Dos municípios da AE, Goianira apresenta 65,2% do total de viagens produzidas pelos habitantes com destino externo ao município, sendo 41,2% com destino à Goiânia.

Tabela 21: Viagens diárias dos municípios da RMG (internas, externas intermunicipais, e com destino em Goiânia)

Município	Viagens Diárias				Distribuição Percentual		
	Total	Internas ao município	Externas para fora do município	Com destino em Goiânia	Viagens		
					Internas <sup>20</sup>	Externas <sup>21</sup>	Com destino em Goiânia <sup>22</sup>
<b>Goiânia</b>	2.713.572	2.244.873	468.699	2.244.873	82,7%	17,3%	82,7%
<b>Aparecida de Goiânia</b>	690.456	419.742	270.714	218.844	60,8%	39,2%	31,7%
<b>Senador Canedo</b>	162.814	82.344	80.470	53.926	50,6%	49,4%	33,1%
<b>Trindade</b>	131.339	68.848	62.491	43.060	52,4%	47,6%	32,8%
<b>Goianira</b>	41.841	14.578	27.263	17.257	34,8%	65,2%	41,2%
<b>Abadia de Goiás</b>	15.430	371	15.059	7.628	2,4%	97,6%	49,4%
<b>Aragoiânia</b>	13.695	2.087	11.609	4.257	15,2%	84,8%	31,1%
<b>Bela Vista de Goiás</b>	32.519	13.775	18.744	5.336	42,4%	57,6%	16,4%
<b>Bonfinópolis</b>	7.957		7.957	3.312	0,0%	100,0%	41,6%
<b>Brazabantes</b>	5.739	20	5.719	1.224	0,4%	99,6%	21,3%
<b>Caldazinha</b>	4.608	54	4.554	1.050	1,2%	98,8%	22,8%
<b>Goianópolis</b>	15.444	581	14.863	3.133	3,8%	96,2%	20,3%
<b>Guapó</b>	18.520	3.861	14.659	4.135	20,8%	79,2%	22,3%
<b>Hidrolândia</b>	29.140	6.573	22.567	4.643	22,6%	77,4%	15,9%
<b>Inhumas</b>	70.136	46.482	23.653	6.162	66,3%	33,7%	8,8%

<sup>20</sup> Porcentagem das viagens internas (com origem e destino no município) em relação ao total de viagens geradas pelo município.

<sup>21</sup> Porcentagem das viagens externas (com origem no município e destino em outra cidade da RMG) em relação ao total de viagens geradas pelo município.

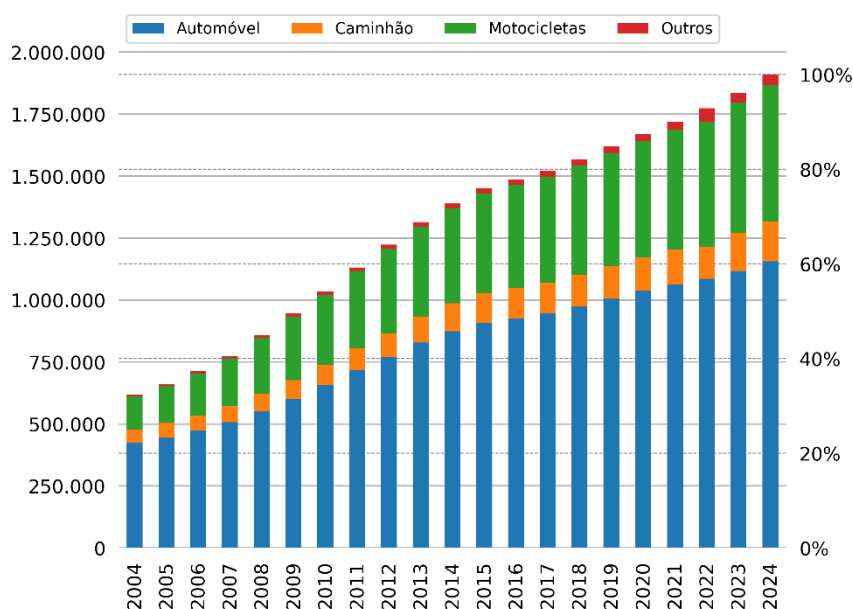
<sup>22</sup> Porcentagem das viagens externas do município com destino na cidade de Goiânia (Índice de Dependência).

Município	Viagens Diárias				Distribuição Percentual		
	Total	Internas ao município	Externas para fora do município	Com destino em Goiânia	Viagens		
					Internas <sup>20</sup>	Externas <sup>21</sup>	Com destino em Goiânia <sup>22</sup>
<b>Nerópolis</b>	37.795	16.021	21.774	8.569	42,4%	57,6%	22,7%
<b>Nova Veneza</b>	7.590	5	7.585	1.630	0,1%	99,9%	21,5%
<b>Santo Antônio de Goiás</b>	3.986		3.986	2.857	0,0%	100,0%	71,7%
<b>Terezópolis de Goiás</b>	14.625	7	14.617	3.894	0,1%	99,9%	26,6%
<b>Outros mun.</b>	184.229		184.229	84.193	0,0%	100,0%	45,7%
<b>Total</b>	4.201.435	2.920.224	1.281.211	475.111	69,5%	30,5%	11,3%

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de telefonia móvel e bilhetagem eletrônica do TPC

Com relação à frota de veículos, a Figura 19: mostra a evolução da frota por tipo entre os anos de 2004 e 2024 da RM Goiânia.

Figura 19: Evolução da frota de veículos por tipo entre 2004 e 2024



Fonte: SENATRAN, 2004-2024

Verifica-se que as taxas anuais de crescimento de veículos estão diminuindo, partindo de 8,93% ao ano no período 2004-2010 para 3,41% entre 2020-2024. O crescimento da frota de motocicletas é bastante superior ao crescimento da frota de automóveis, como visto na Tabela 22.

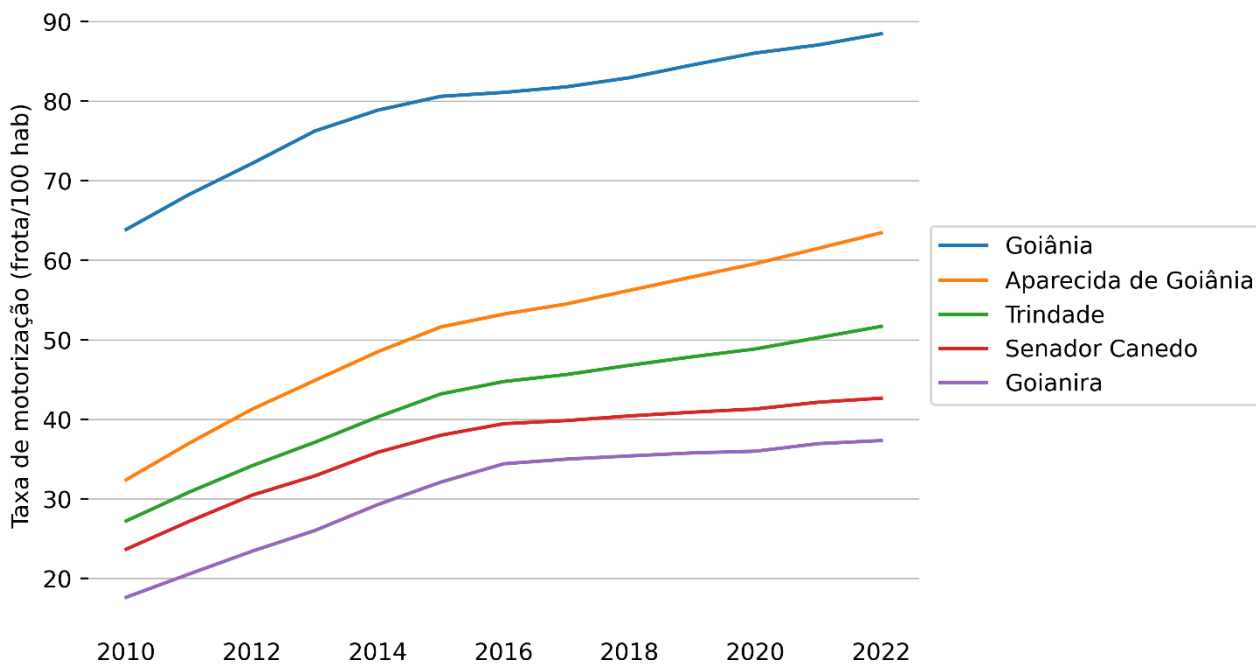
Tabela 22: Crescimento da frota por tipo por período (taxa anual em porcentagem)

Período	Automóvel	Caminhão	Motocicletas	Outros	Total
<b>2004-2010</b>	7,58%	7,27%	13,13%	11,10%	8,93%
<b>2010-2015</b>	6,70%	7,93%	7,41%	9,02%	7,02%
<b>2015-2020</b>	2,69%	2,62%	3,07%	6,41%	2,85%
<b>2020-2024</b>	2,74%	4,50%	4,16%	9,09%	3,41%

Fonte: SENATRAN, 2004-2024

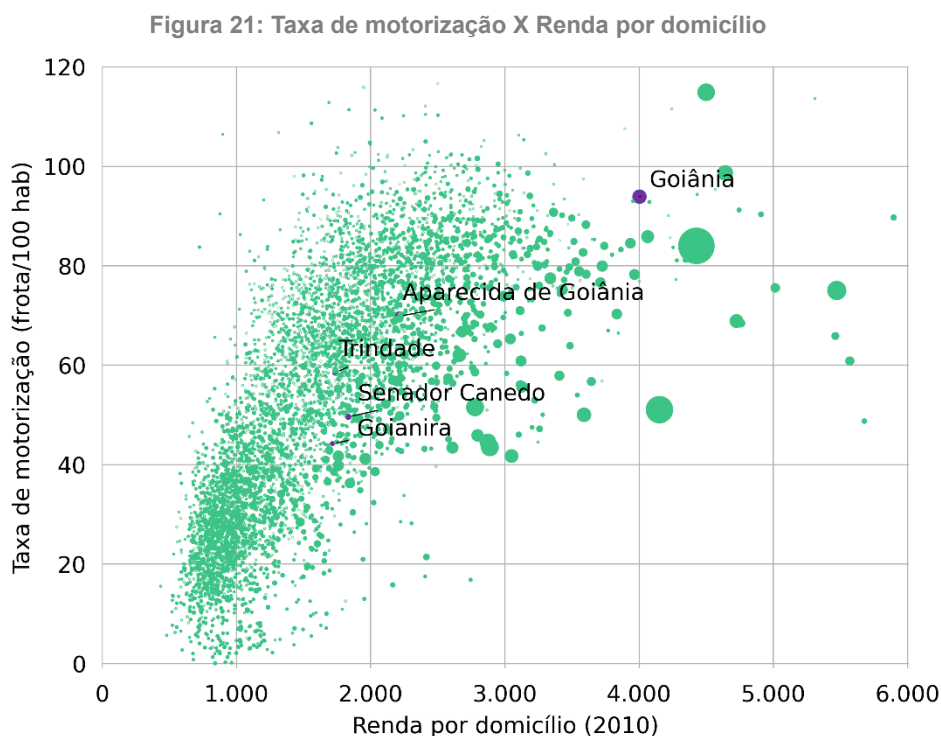
Como consequência do forte avanço da frota, a taxa de motorização por município, que considera a frota total dividida por 100 habitantes, aumentou. Goiânia é o município com maior taxa de motorização, com uma taxa de 88,5 veículos/100 habitantes no ano de 2022, seguida por Aparecida de Goiânia, com 63,4 veículos/100 habitantes, conforme visto na Figura 20:.

Figura 20: Evolução da taxa de motorização por município (frota/100 habitantes)



Fonte: SENATRAN, 2010-2024

A Figura 21: mostra o cruzamento da taxa de motorização com a renda média por domicílio, de acordo com os dados do Censo IBGE 2010.



Fonte: SENATRAN, 2022 e Censo IBGE 2010

Pode-se identificar nessa figura, que o município de Goiânia, que possui renda média domiciliar da ordem de R\$ 4.000 por mês e uma taxa de motorização em torno dos 94 veículos/100 habitantes, está mais afastado dos demais municípios brasileiros, com uma elevada taxa de motorização.

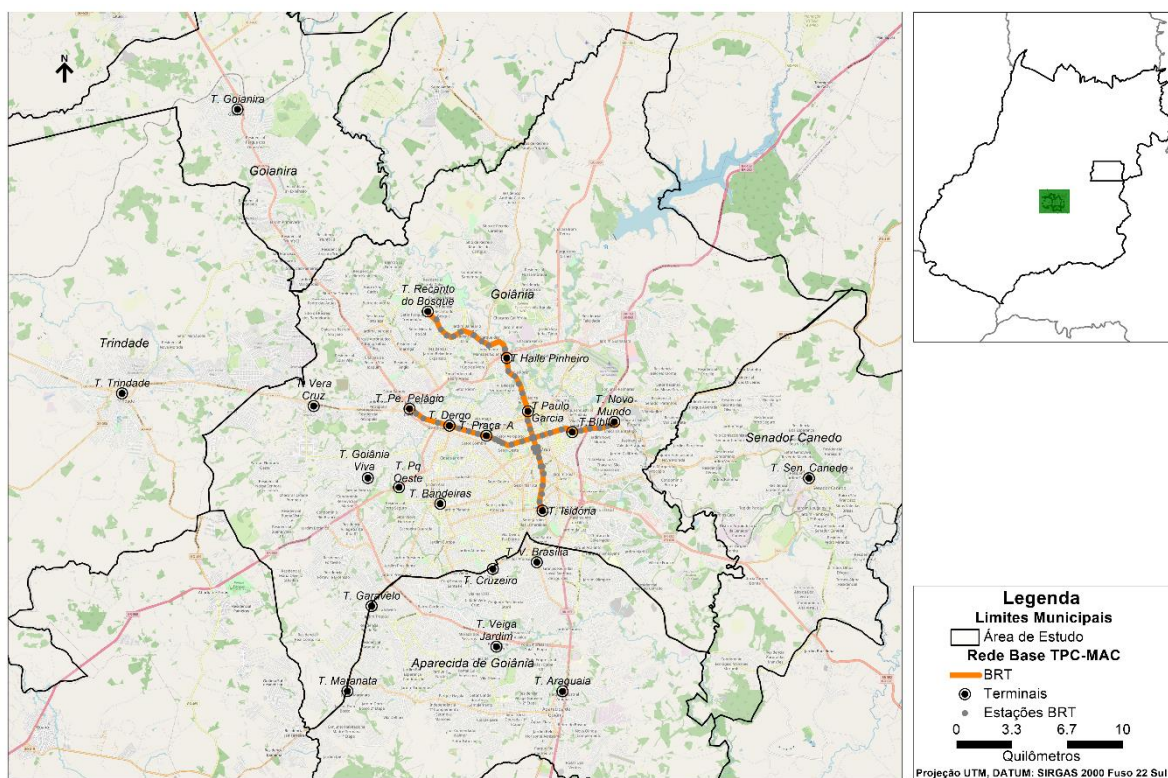
Os demais municípios da AE, com uma renda média entre R\$ 1.700 a R\$ 2.200 por mês, e taxas de motorização variando de 44,2 7 veículos/100 habitantes a 69,7 veículos/100 habitantes se apresentam com uma situação mediana comparada aos demais municípios do país.

### 3.4.2 Caracterização da infraestrutura e oferta de TPC

#### 3.4.2.1 Infraestrutura de TPC-MAC

O Sistema Estrutural de Média e Alta Capacidade do TPC é composto por dois sistemas de BRT: BRT Anhanguera e o BRT Norte-Sul. O BRT Anhanguera se desenvolve entre os terminais Padre Pelágio e Novo Mundo; já o BRT-NS entre os terminais Recanto do Bosque e o Terminal Isidória. Os BRTs se integram fisicamente na interseção da Av. Goiás com a Av. Anhanguera, na região central de Goiânia.

Figura 22: Sistema Estrutural de TPC-MAC

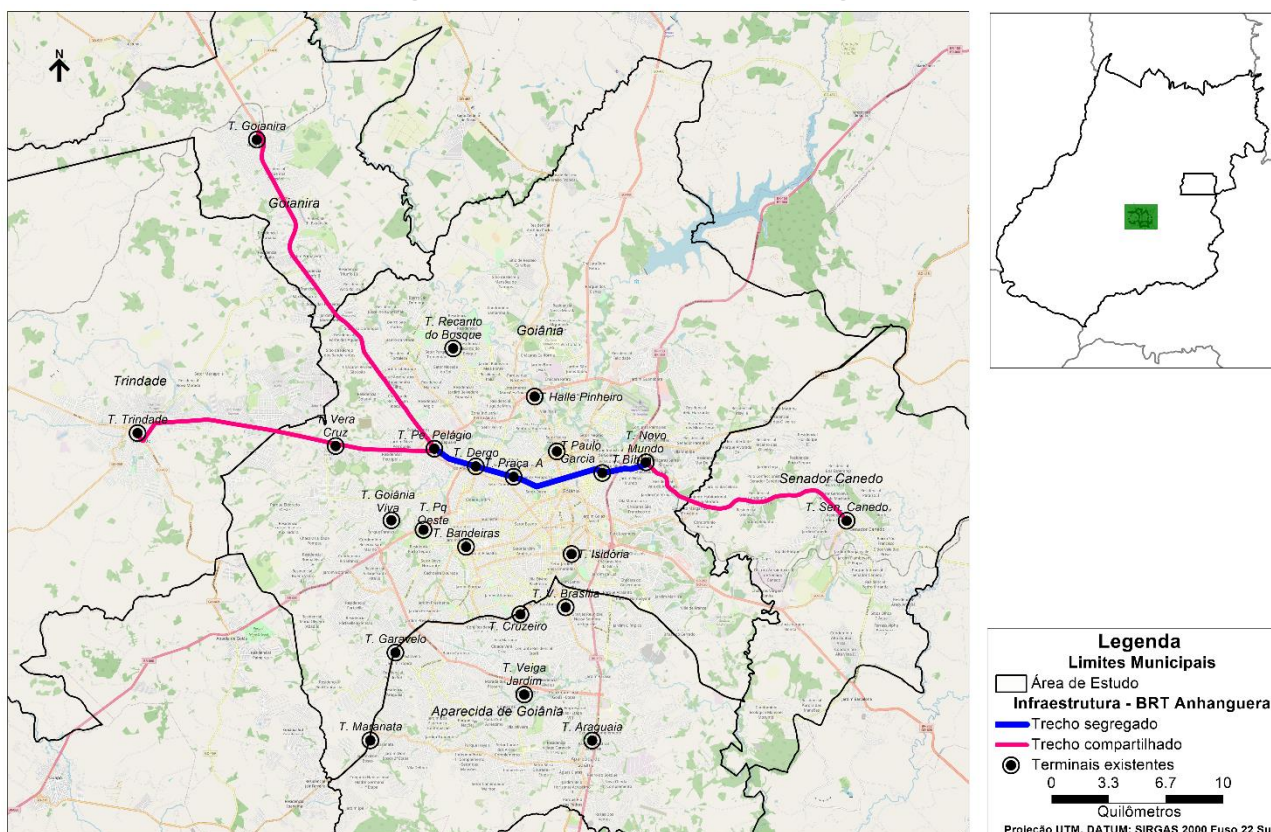


Fonte: Elaboração própria

O BRT Anhanguera conta com nove terminais de integração e 19 estações sem ultrapassagem, com 13 km de via segregada localizada somente no município de Goiânia, e 64,8 km em vias compartilhadas com o tráfego geral, atendendo os municípios de Goianira, Trindade e Senador Canedo.

As vias compartilhadas são trechos rodoviários que se localizam entre o Terminal Pelágio e o Terminal Goianira; entre o Terminal Pelágio e o Terminal Trindade; e, entre os terminais Novo Mundo e Senador Canedo.

Figura 23: Infraestrutura do BRT Anhanguera



Fonte: Elaboração própria

O BRT Norte Sul conta com seis terminais e 35 km de extensão, dos quais 17,5 km são em pista segregada, localizada entre os terminais Recanto do Bosque e Isidória, com 28 estações com ultrapassagem já implantadas, com acesso pré-pago, por meio de cobrança externa, e com acesso em nível com o piso do ônibus.

A infraestrutura da via do BRT-NS conta com duas faixas de circulação exclusivas para os ônibus no eixo da via (uma por sentido) e com duas faixas adicionais nas estações do Tramo Sul (a partir da Praça Cívica, exclusive) para a ultrapassagem dos ônibus das linhas expressas (também uma por sentido). Na área central e no Tramo Norte as estações não dispõem de faixa de ultrapassagem.

As obras do segmento entre os terminais Isidória e Cruzeiro ainda não foram realizadas e para dois outros trechos (do Terminal Cruzeiro ao Terminal Veiga Jardim e do Terminal Isidória até o Parque Atheneu) há apenas concepção.

Como algumas linhas do BRTs trafegam tanto em via segregada como em vias compartilhadas, os ônibus empregados que utilizam estas vias contam com portas de ambos os lados do veículo.

Figura 24: Infraestrutura do BRT - NS



Fonte: Elaboração do consórcio

### 3.4.2.2 Caracterização da oferta do TPC

Na RMG não há serviços de TPC municipais e intermunicipais, mas apenas linhas metropolitanas, sejam elas com traçado interno aos municípios ou entre eles. Trata-se de um arranjo operacional singular, com uma única rede que é gerida por um modelo institucional também particular em relação às demais regiões metropolitanas (ver a respeito o capítulo 3.1). Esta rede é denominada em Lei como Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia – RMTCC.

#### 3.4.2.2.1 Rede de TPC por ônibus

Não há serviços ferroviários de TPC na RMG. A rede é composta pelos dois sistemas de BRT já mencionados. O BRT Anhangüera, inaugurado em 1977 e reformulado no ano 2000 e o BRT Norte Sul (inaugurado recentemente em 31 de agosto de 2024).

A tarifa atual do sistema é de R\$ 4,30, vigente desde 2019. Isso ocorre devido ao subsídio mantido pelo Governo de Goiás em parceria com os Municípios conurbados – Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, conforme detalhado no capítulo 0. Em abril de 2022, foi implantada a integração temporal gratuita em qualquer ponto da rede no período de 2h30min.

A organização operacional da RMTCC se dá mediante sua subdivisão em arcos operacionais, que são associados a regiões geográficas. Nestes arcos, há três consórcios que operam os serviços

exclusivos de cada arco, exceto as linhas interáreas, cujos traçados abrangem dois ou mais arcos e das linhas em modalidade BRT. Ao todo são quatro arcos e uma divisão sistêmica, com 5 empresas em operação.

Há cinco empresas que operam a RMTC. Uma é pública, a Metrobus; quatro outras são empresas privadas. Entre elas, a Rápido Araguaia opera de forma consorciada na proporção de 50% da oferta e da demanda com cada empresa dos Arcos Operacionais, que são as empresas HP Transporte (Sul), Viação Reunidas (Oeste) e COOTEGO (Leste). Assim, a divisão da operação se dá da seguinte forma:

- Arco Sul: Rápido Araguaia e HP Transportes;
- Arco Oeste: Rápido Araguaia e Viação Reunidas
- Arco Leste: Rápido Araguaia e COOTEGO
- Metrobus: opera os serviços do BRT Anhanguera de modo compartilhado com as empresas Rápido Araguaia, Viação Reunidas e COOTEGO.

Segundo dados disponíveis de novembro de 2023, a região é atendida por 409 linhas de ônibus, sendo 295 linhas base (atendimento principal do itinerário) e 114 sublinhas (linhas com derivações em relação à linha base).

A rede da RMTC está totalmente organizada em um sistema tronco alimentado, com linhas classificadas em:

- Alimentadoras, que fazem a ligação dos bairros com os terminais;
- Eixo, que são as linhas tronco que conectam os terminais com as principais áreas de atração de viagens;
- Expressas, atendendo a bairros mais populosos, nos horários de pico, com ligações diretas, sem integração nos terminais;
- Diretas, que realizam ligações expressas entre terminais;
- Semiurbanas, que servem às ligações dos municípios da RMG não conurbados com os municípios da AE com o município de Goiânia.

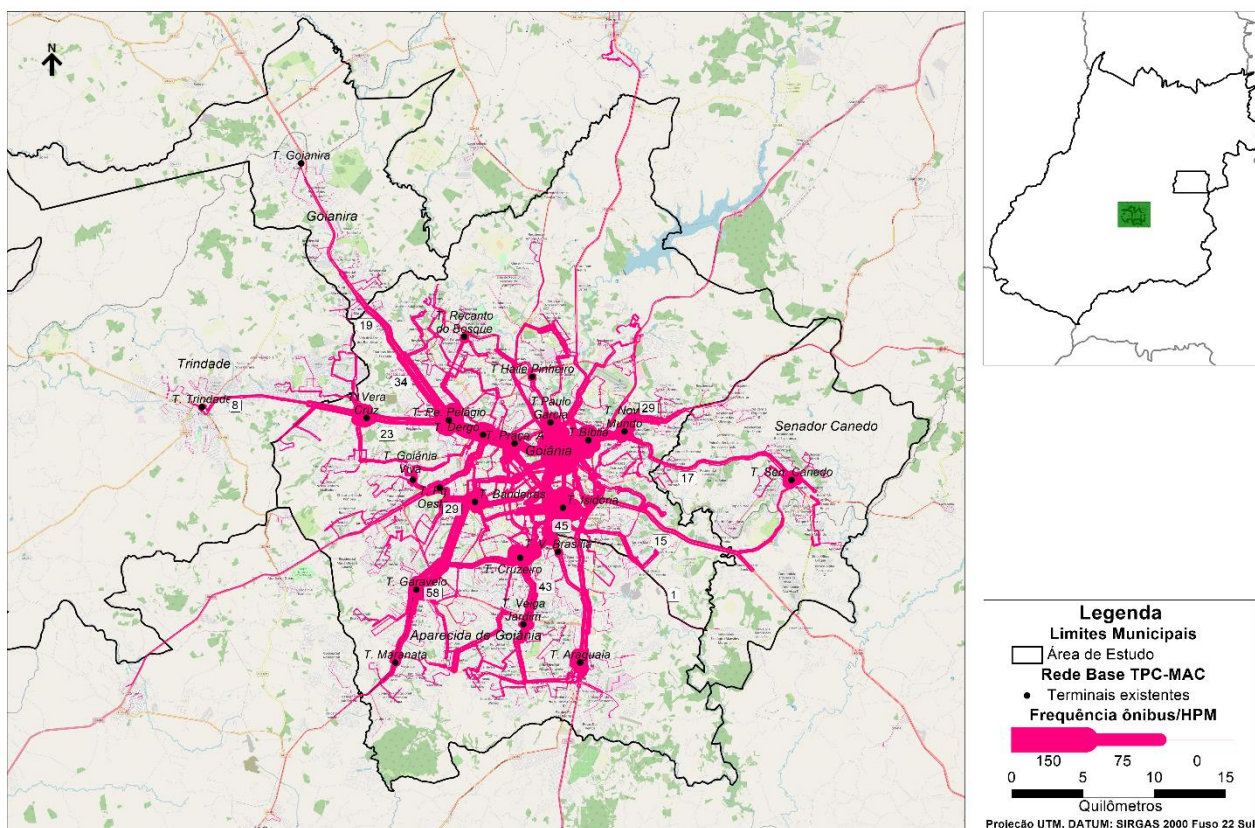
As linhas possuem uma extensão por sentido de 9 km a 30 km, sendo as de menor extensão as linhas alimentadoras. As linhas de eixo têm em média 17 km por sentido e as linhas mais longas são as semiurbanas, com média de 30 km por sentido.

Há 22 terminais de integração na RMTC, sendo 13 em Goiânia, seis em Aparecida de Goiânia e um em cada dos demais municípios da AE.

Com relação à distribuição da oferta nos eixos viários, a Figura 25: mostra especialmente a frequência nos eixos na Hora Pico Manhã. Das maiores ofertas de viagens nos eixos distantes do centro expandido, destaca-se a Av. Juscelino Kubitschek entre Terminal Maranata e Terminal

Bandeiras, com oferta de 48 ônibus/ HPM no sentido bairro centro. Na Avenida Quarta Radial, próximo ao Terminal Isidória, no sentido bairro centro, com 45 ônibus na hora pico manhã. A Av. São João entre o Terminal Veiga Jardim e Terminal Cruzeiro com a oferta 43 ônibus/HPM. A soma das ligações entre o município de Senador Canedo com o município de Goiânia conta com oferta 35 ônibus/HPM.

Figura 25: Frequência de ônibus na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base em dados fornecidos pela RMTc 2023

No ano 2023, foram percorridos aproximadamente 72 milhões de quilômetros (sem incluir a quilometragem ociosa), o que corresponde a uma média aproximada de 6 milhões de quilômetros por mês e 221.997 quilômetros em dia útil. Considerando a frota operacional, o Percurso Médio Mensal – PMM por veículo em operação neste ano foi de 5.493 quilômetros/veículo.

O Índice de Passageiro por Quilômetro – IPK no ano de 2023 apresentou uma variação de 1,57 em janeiro a 1,88 em maio.

A frota em operação no mês de dezembro de 2023 foi de 1.109 ônibus, sendo 528 ônibus da Rápido Araguaia-RA (48% do total), 281 ônibus da HP (25% do total) e o restante da frota dividida entre Viação Reunidas-VR, Cootego-CO e Metrobus-Mb. Já a frota patrimonial no mês de dezembro de 2023 foi de 1.219 ônibus, com uma reserva técnica de 9,9%.

A idade média dos ônibus no ano de 2023 era de 12,96 anos. O Programa Nova Frota, já em implantação, que integra o Plano Nova RMTC - NPO 2023, apresentado no Relatório D2 prevê a renovação, modernização e ampliação de toda a frota da RMC.

Com relação aos tipos de veículos, a frota é composta predominantemente por ônibus básicos com 1.066 unidades, ou 88% da frota, 65 ônibus articulados de 18 metros, 49 ônibus articulados de 21 metros, 26 ônibus biarticulados de 28 metros, sendo os demais ônibus padron piso alto de 14 metros e super padron de 15 metros. A frota de ônibus é formada por doze veículos recentemente adquiridos, sendo dois ônibus articulados elétricos de 23m fornecidos pela BYD que operam no BRT Leste-Oeste (Eixo Anhanguera) e dez Padron elétricos de 15m, da Eletra, que operam no BRT Norte-Sul. Ambos os tipos de veículos possuem portas de ambos os lados do veículo, com piso alto, compatíveis para uso das estações dos BRT, que possuem esta configuração de plataformas elevadas nas estações.

Em resumo, o sistema RMTC conta com 409 linhas, operando com 1.109 veículos em dia útil, com uma oferta de na hora pico manhã de 1.580 viagens.

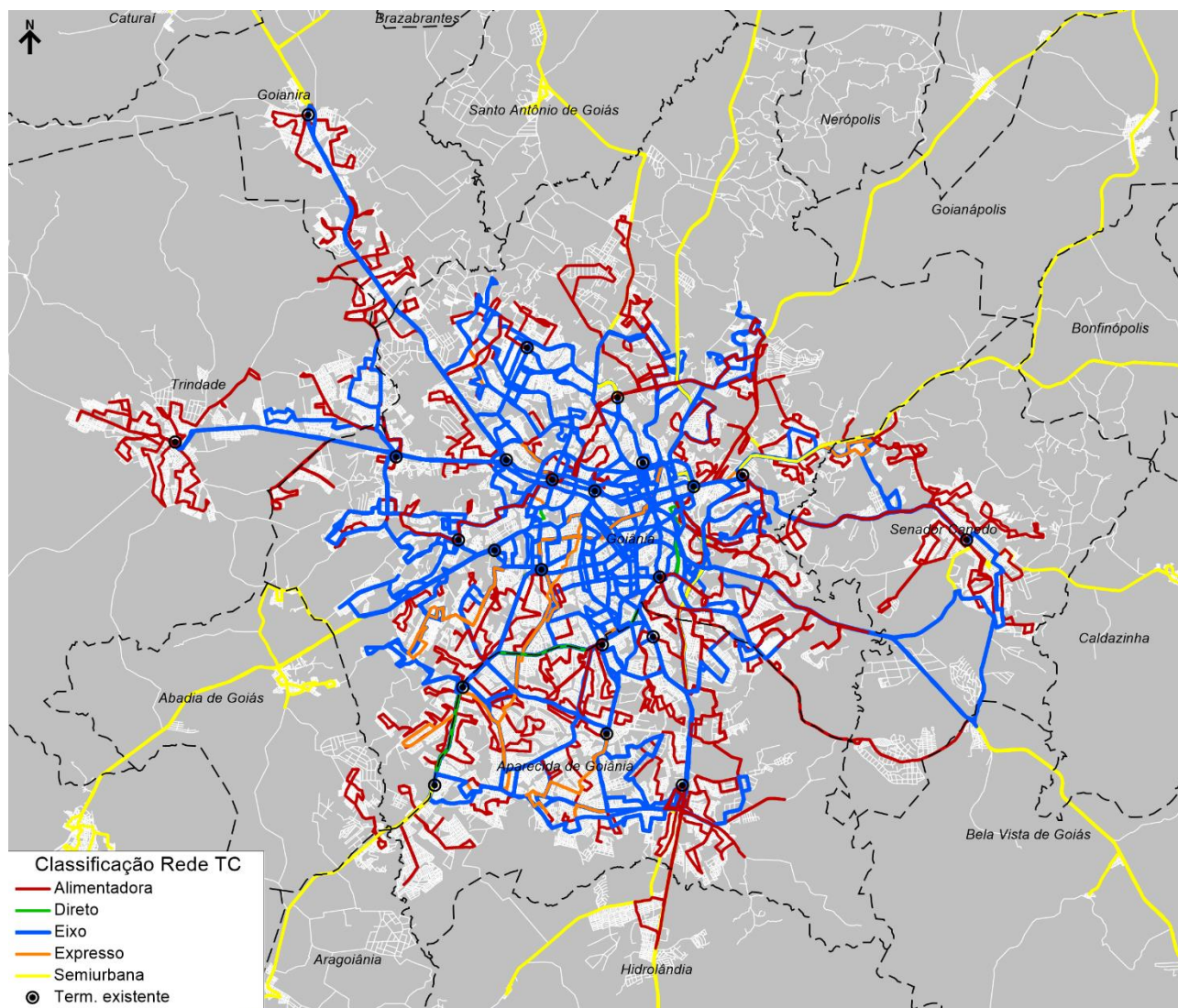
**Tabela 23: Informações do sistema RMTC**

<b>Número de linhas</b>	Base	295
	Sublinhas	114
<b>Frota operacional</b>	Dias Úteis	1.109
	Sábados	776
	Domingos	444
<b>Oferta de viagens</b>	Dia (ida mais volta)	15.327
	HPM (6h)	1.580
<b>Intervalo médio</b>	HPM (6h)	22 minutos
<b>Quilometragem percorrida</b>	Média mensal	6 milhões
	Média diária	222 mil
<b>PMM (km/veículo)</b>	Médio	5.493
<b>IPK (passag/km)</b>	Médio	1,75

Fonte: Elaboração própria

A Figura 26: apresenta a cobertura da rede RMTC existente.

Figura 26: Rede RMTC existente



Fonte: Elaboração própria, com base em dados fornecidos pela RMTC 2023

### 3.4.3 Demanda de TPC

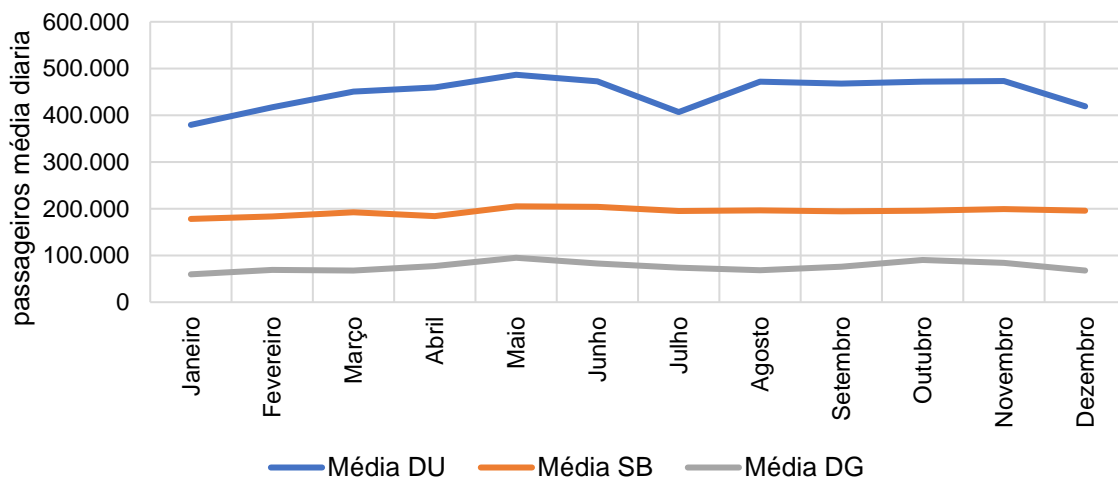
#### 3.4.3.1 Demanda atual

O registro da demanda da RMTC ocorre quando da passagem dos cartões eletrônicos pelos usuários no interior dos ônibus quando o embarque ocorre em pontos de parada comuns; na entrada das estações do BRT e no acesso aos terminais que são fechados (área paga), quando o usuário provém da área externa. Nestes terminais de área paga ou mesmo nas estações do BRT, que também são áreas pagas, o usuário pode embarcar em outra linha acessando o ônibus pelas portas de desembarque (livre transferência), logo não são registrados.

A média de passageiros registrados em dias úteis no ano 2023 foi de 447.960. Aos sábados, são 194.342 usuários (43,4% de dias úteis) e aos domingos, 77.819 usuários (18% de dias úteis),

indicando uma baixa utilização do TPC nos finais de semana. O gráfico da Figura 27: apresenta a média de passageiros diários por mês para o ano de 2023.

Figura 27: Média de passageiros diários para o ano de 2023

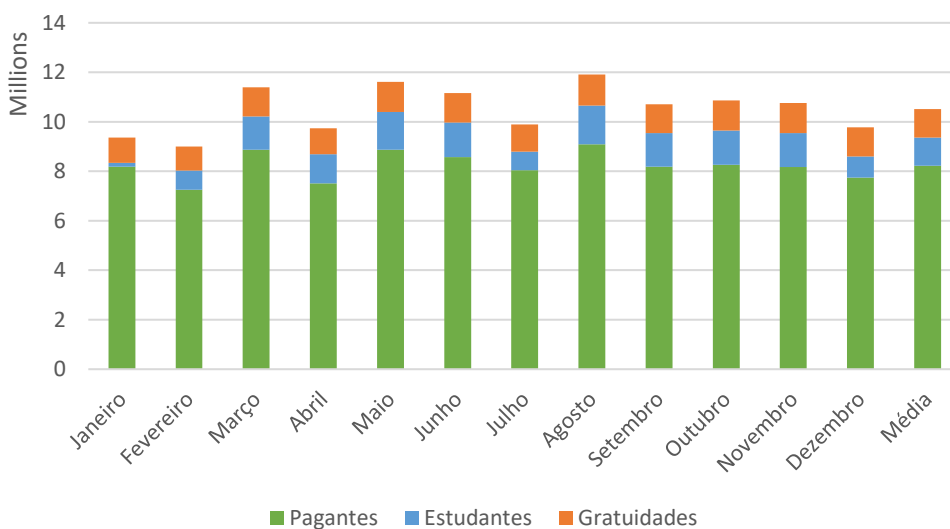


Fonte: RMTTC, 2023

A demanda da hora pico da manhã é de 56 mil passageiros registrados nas catracas, sendo este dado referente ao mês de outubro de 2023 para a faixa das 06:00h. Trata-se de uma demanda concentrada na hora pico, com 14% do total diário, indicando uma baixa utilização nos períodos fora pico, dado que é usual encontrar-se participações da ordem de 10%.

A composição da demanda transportada no ano 2023 apresenta uma parcela de 78,28% de usuários pagantes, 10,82% de estudantes e 10,90% de gratuidades, com a distribuição mensal apresentada na Figura 28:.

Figura 28: Total de passageiros por tipo e mês ao longo do ano de 2023



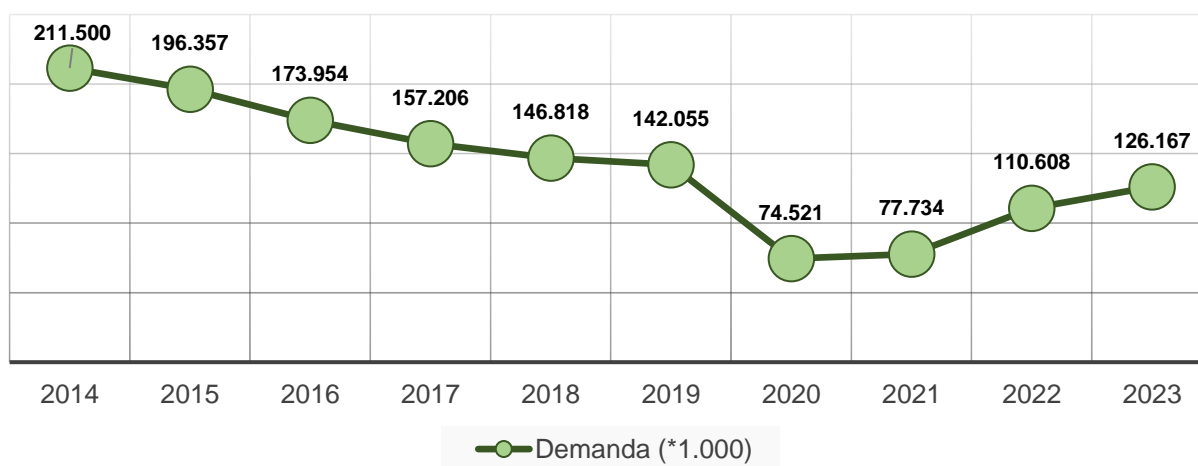
Fonte: RMTTC, 2023

### 3.4.3.2 Evolução da demanda

A série histórica de passageiros transportados entre 2014 e 2023 mostra uma redução de 40% de passageiros transportados, com 211 milhões de passageiros no ano de 2014 e 126 milhões no ano de 2023.

A redução da demanda foi constante no período de 2014 a 2019. Na pandemia da COVID-19 (2020 a 2021), a redução foi mais expressiva, com uma retomada nos anos seguintes, ainda que não tenha havido a plena recuperação aos valores de 2019.

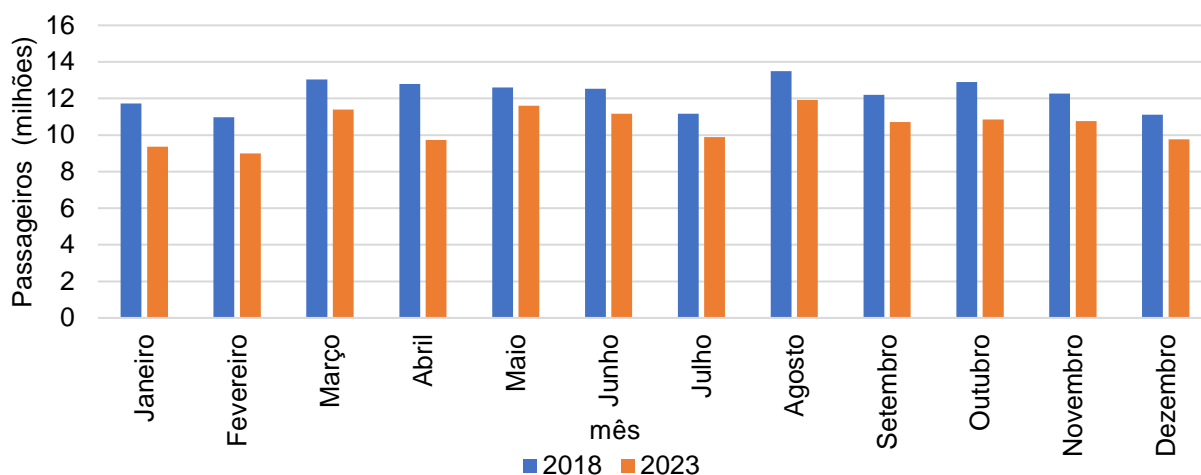
Figura 29: Evolução de passageiros transportados por ano entre 2014 e 2023



Fonte: RMTC, 2023

No comparativo de passageiros por mês do ano de 2018 (antes da pandemia) com o ano de 2023, a demanda média caiu 14% entre esses cinco anos, partindo de uma demanda média mensal de 12,2 milhões de passageiros transportados para 10,5 milhões de passageiros mensais transportados em 2023, como mostra a Figura 30:

Figura 30: Passageiros transportados por mês nos anos de 2018 e 2023



Fonte: RMTc, 2023

### 3.4.4 Rede viária e cicloviária

#### 3.4.4.1 Rede viária

O município de Goiânia conta com um conjunto de rodovias que atendem aos deslocamentos regionais e interestaduais, mas que também são utilizados de forma significativa para as viagens urbanas, como é o caso da BR-153, que corta o município no sentido norte-sul; a GO-020, a sudeste; a BR-060 e GO-060-Rodovia dos Romeiros, a oeste e a GO-070, a noroeste.

A ligação entre Goiânia e Trindade é feita pela GO-060 (Rodovia dos Romeiros). Este trecho conta com pista dupla, acostamento, ciclovia e iluminação. Possui aglomerados urbanos em cerca de 23 km, além de ser uma rodovia com expressiva utilização por pedestres em razão de romarias que demandam a cidade de Trindade (Santuário Pai Eterno).

A rodovia GO-070 faz a ligação de Goiânia com Goianira, sendo utilizada para o escoamento das produções do agronegócio, turismo, indústrias, entre outros segmentos, e não diferente da GO060, possui aglomerados urbanos entre Goiânia e Goianira.

Entre Goiânia e Senador Canedo, são duas rodovias importantes que ligam os municípios: a GO-403, chegando ao norte de Senador Canedo e a GO-020 com a GO-536, ao sul do município. O BRT Anhanguera, segue pela GO-403, também circulando com tráfego geral, dotada de pista dupla, acostamento, ciclovia e iluminação.

Nas três rodovias acima citadas há a operação das linhas Eixo do BRT Anhanguera em tráfego compartilhado, que posteriormente, utilizam a via segregada da Av. Anhanguera.

As ligações entre os municípios de Goiânia e Aparecida de Goiânia se dão por vias urbanas dada a conurbação existente e a malha viária contínua.

A BR-153, também conhecida como Transbrasiliana, é uma importante rodovia que atravessa os perímetros urbanos de Aparecida de Goiânia e Goiânia, fazendo com que ela tenha características de “avenida” dos municípios, com elevado fluxo interno a eles.

Em relação às vias urbanas de Goiânia, destacam-se a Av. Perimetral, a Av. Leste Oeste e a Av. Anhanguera, que promovem a ligação das regiões leste e oeste do município

As ligações entre as regiões Norte e Sul se dão principalmente pelas vias utilizadas pelo BRT Norte-Sul: Av. Quarta Radial, Rua 90 e Rua 84 ao sul do município; e, Av Horácio Costa e Silva, Av. Tapuiás, Av. Genésio de Lima Brito, Av. Carajás, Av. dos Ipês, Av. Lúcio Rebelo e Av. Oriente ao Norte. Destaca-se, ainda, a Marginal do Córrego Botafogo e também a Rodovia BR 153.

Na área central se destaca a Praça Cívica, que constitui um grande dispositivo viário que conecta os principais eixos viários que convergem para a área central e as ruas Araguaia, Paranaíba e Tocantins, que conforma um traçado viário perimetral ao núcleo histórico da cidade, com início e término na Praça Cívica.

Outras vias radiais de Goiânia também são importantes, como a Av. 85, Av. Assis Chateaubriand, Av. T-7, Av. C4, Av. Universitária, R. 83, Av. Fued José Sebba e Av. T-9. A Av. 3ª Radial, Al. do Contorno e Av. Engler.

Na região Oeste, a Av. Castelo Branco e a Av. Mutirão promovem a ligação com o Centro Expandido, no Setor Coimbra e Setor Bueno, sem passagem pelo Setor Central. A Av. T-2 e Av. Pedro Ludovico também são importantes ligações com o Setor Bueno e o Setor Cidade Jardim.

Em Aparecida de Goiânia, destacam-se: (a) o sistema viário onde trafega as linhas do BRT-NS, que são: Av. São João, Av. Zoroastro Artiaga, Av. Pedro Luiz Ribeiro e R. J2; e, (b) as ligações Leste-Oeste: Av. V-8, Av. Liberdade e Av. União, Av. Independência e R. Vinte e Um de Abril.

O sistema viário da AE possui uma extensão total de 11.103 km de extensão, com a predominância de vias locais, com 8.228 km de extensão (74%).

Considerando as Rodovias e Vias Arteriais como sistema viário estrutural, a AE possui 1.514 km, representando 14 % do total de vias, conforme pode ser visto na Tabela 24 e na Figura 31:

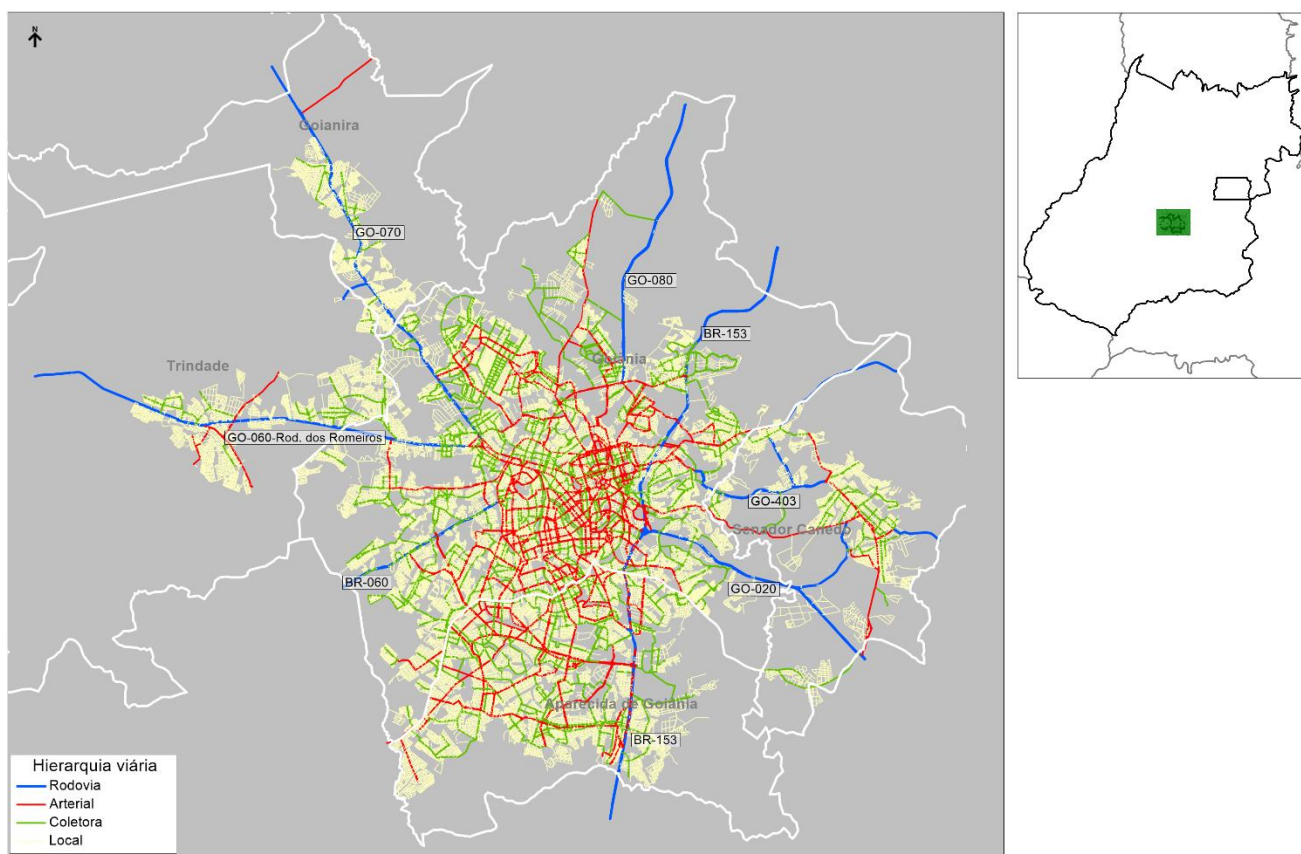
Tabela 24: Extensão da rede viária por tipo de via na AE

Tipo	Extensão (km)	%
Rodovia	330	3%
Via Arterial	1.184	11%

Tipo	Extensão (km)	%
Via Coletora	1.361	12%
Via Local	8.228	74%
Total	11.103	100%

Fonte: Planos de Mobilidade de Goiânia e Aparecida de Goiânia e Open Street Map

Figura 31: Hierarquia viária da área de estudo



Fonte: Planos de Mobilidade de Aparecida de Goiânia e Open Street Map

### 3.4.4.2 Rede cicloviária

A rede cicloviária existente na área de estudo da RMG conta com 151,1 km de vias com tratamento cicloviário, desconsiderando ciclorrotas, ciclovias ou ciclofaixas internas aos parques e praças.

O município de Goiânia possui 63,6 km de rede cicloviária, seguido de Senador Canedo com 49,8 km, Aparecida de Goiânia com 30,6 km e Trindade com 7,1 km. O município de Goianira não possui rede cicloviária.

A solução mais presente é a de ciclovia, com um total de 88,1 km, sendo 42,9 km em Goiânia, 19,8 km em Senador Canedo, 18,2 km em Aparecida de Goiânia e 7,1 km em Trindade.

Dos 22 terminais, dezesseis possuem bicicletários ou paraciclos, sendo que cinco terminais do BRT Anhanguera não possuem integração com bicicletas.

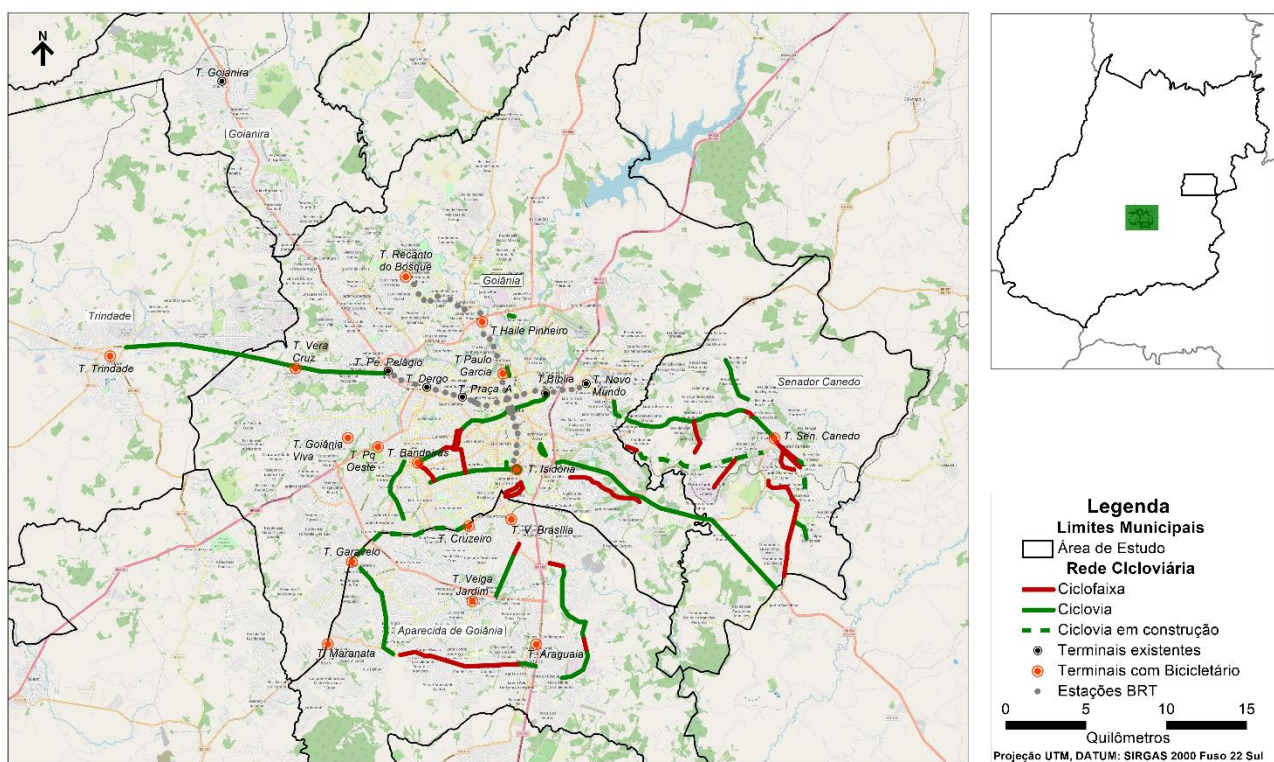
No Plano da Nova RMTC que já está em fase de implantação, o Plano Nova Anhanguera conta com reformas do seis terminais do BRT, que contará com paraciclos nas 19 estações e em seis terminais: Terminal Padre Pelágio, Terminal DERGO, Terminal Praça A, Terminal Praça da Bíblia, Terminal Novo Mundo e Terminal Senador Canedo. Com isso, somente o Terminal Goianira não terá bicicletário ou paraciclo.

Tabela 25: Extensão de tratamento cicloviário por tipo e município

Município	Ciclofaixa	Ciclovia	Ciclovia em construção	Total	Percentual por município
Aparecida de Goiânia	9,8	18,2	2,5	30,6	20%
Goiânia	15,1	42,9	5,5	63,6	42%
Senador Canedo	19,3	19,8	10,7	49,8	33%
Trindade	-	7,1	-	7,1	5%
<b>Total</b>	<b>44,2</b>	<b>88,1</b>	<b>18,8</b>	<b>151,1</b>	<b>100%</b>
<b>Percentual por tipo</b>	<b>29%</b>	<b>58%</b>	<b>12%</b>	<b>100%</b>	

Fonte: Plano de Mobilidade de Senador Canedo, Plano de Mobilidade de Aparecida de Goiânia, Plano de Mobilidade de Goiânia

Figura 32: Extensão de tratamento cicloviário por tipo



Fonte: Elaboração própria, Plano de Mobilidade de Senador Canedo, Plano de Mobilidade de Aparecida de Goiânia, Plano de Mobilidade de Goiânia

### 3.4.4.3 Sinistros de trânsito

As análises de segurança viária foram realizadas de modo compatível com os objetivos de um estudo estratégico, considerando que não faz parte dos estudos uma avaliação extensiva deste tema, algo que demandaria coleta de dados e investigações superiores aos limites do trabalho. Para

o diagnóstico de segurança viária, os dados foram obtidos através do DATASUS (2012-2022), considerando óbitos por local de residência e classificação de Grande Grupo CID10: V01-V89 – Acidentes de Transporte.

Em 2022, a RMG registrou uma taxa de 18,8 óbitos por acidentes de trânsito para cada 100 mil habitantes, valor superior à média nacional de 16,7. Ao se avaliar a taxa de mortalidade por município, Senador Canedo se destaca com um índice de 16,7, abaixo da média da Região Metropolitana (18,8). No município de Goiânia, o índice é de 17,5, em números absolutos, o município registrou 251 óbitos em 2022, representando cerca de 51% do total de óbitos por acidentes de trânsito da Região Metropolitana (488 óbitos).

Em geral, os municípios da AE apresentam valor da taxa de mortalidade superior à média nacional e próximo da média da Região Metropolitana. Alguns municípios da RM apresentam taxas de mortalidade consideravelmente altas, como Caturai (77,2), Brazabrantes (75,2), Terezópolis de Goiás (62,9) e Aragoiânia (58,2). A tabela a seguir apresenta a quantidade de óbitos e a taxa de mortalidade por município em 2022.

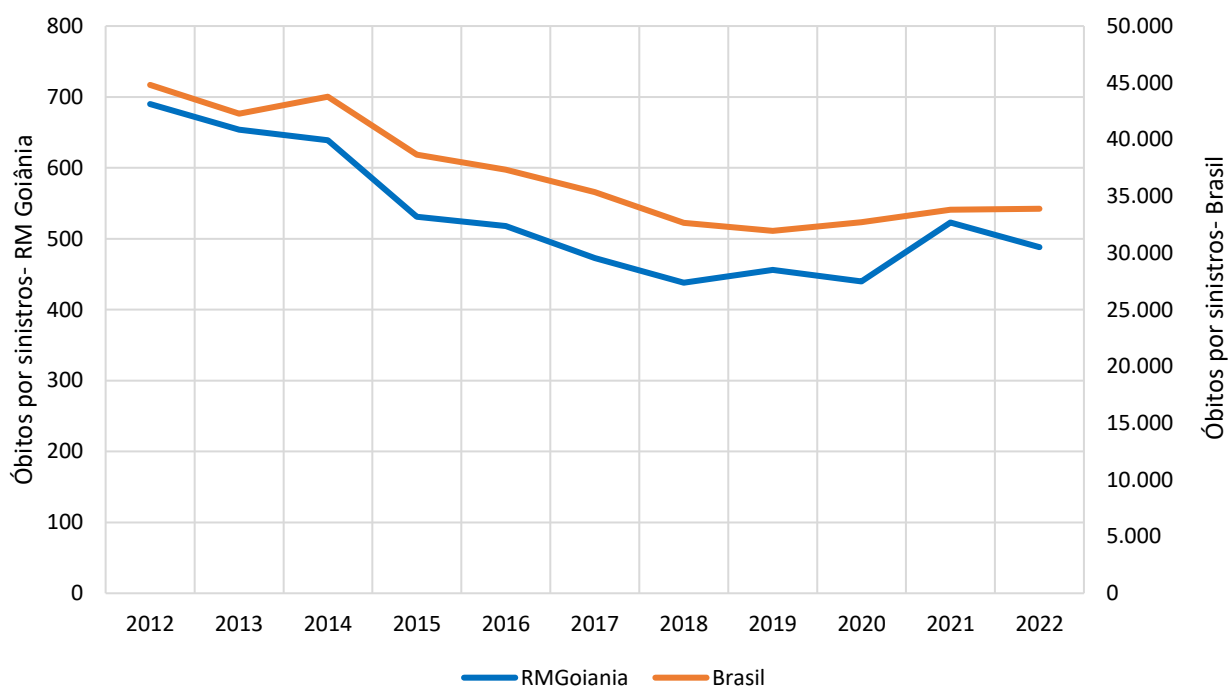
Tabela 26: Óbitos e taxa de mortalidade por cem mil habitantes por município da RM de Goiânia

Área de estudo	Município	Óbitos (2022)	Taxa Mortalidade (2022)
Sim	Goiânia	251	17,5
Sim	Aparecida de Goiânia	90	17,1
Sim	Senador Canedo	26	16,7
Sim	Trindade	27	19,0
Sim	Goianira	15	20,9
Não	Caturai	4	77,2
Não	Brazabrantes	3	75,2
Não	Terezópolis de Goiás	5	62,9
Não	Aragoiânia	7	58,9
Não	Santo Antônio de Goiás	4	54,2
Não	Caldazinha	2	44,4
Não	Santa Barbara de Goiás	2	32,5
Não	Hidrolândia	9	32,4
Não	Bela Vista de Goiás	11	31,9
Não	Bonfinópolis	3	29,1
Não	Abadia de Goiás	5	26,1
Não	Nerópolis	8	25,1
Não	Goianápolis	3	21,5
Não	Inhumas	10	19,2
Não	Guapó	3	15,3
Não	Nova Veneza	0	0,0
-	<b>RM Goiânia</b>	<b>488</b>	<b>18,8</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DATASUS (2022)

A Figura 33:, apresenta a tendência temporal dos óbitos por acidentes de trânsito na RMG e no Brasil. Observa-se um comportamento semelhante, com um pico em 2012 e queda até 2018. A partir de 2018, há uma estabilização das mortes no trânsito no país, porém, na RMG houve um crescimento de 10% dos óbitos na média dos anos 2021 e 2022 comparados com o valor de 2019.

Figura 33: Tendência temporal de óbitos por sinistros de trânsito no Brasil e na RM de Goiânia



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DATASUS

A maior parcela dos óbitos é de motociclistas, com 33% do total, seguidos dos pedestres (14%), como indica a Tabela 27.

Tabela 27: Óbitos por modo de transporte em 2022

Área de Estudo	Município	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocup. Automóvel	Ocup. Camin. + Veíc. Pesado	Ocup. Ônibus	Outros
Sim	Goiânia	35	19	82	51	6	2	56
Sim	Aparecida de Goiânia	13	5	33	8	1		30
Sim	Senador Canedo	4	1	12	2			7
Sim	Trindade	5	3	9	2			8
Sim	Goianira	3		6	1			5
Não	Caturai			2	1			1
Não	Brazabrantes		1					2
Não	Terezópolis de Goiás					1		4
Não	Aragoiânia			5	1			1
Não	Santo Antônio de Goiás			2	2			
Não	Caldazinha	1		1				

Área de Estudo	Município	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocup. Automóvel	Ocup. Camin. + Veíc. Pesado	Ocup. Ônibus	Outros
Não	Santa Barbara de Goiás			1				1
Não	Hidrolândia	1		5				3
Não	Bela Vista de Goiás	1		8	1			1
Não	Bonfinópolis				1			2
Não	Abadia de Goiás	1		4				
Não	Nerópolis	2		3	1			2
Não	Goianápolis	1		1				1
Não	Inhumas		2	3	1			4
Não	Guapó				2			1
Não	Nova Veneza							
-	<b>RM - Goiânia</b>	<b>67</b>	<b>31</b>	<b>177</b>	<b>74</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>129</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DATASUS (2022)

## **3.5 Aspectos operacionais, avaliação da qualidade e integração do TPC**

### **3.5.1 Integração tarifária no TPC**

Há uma ampla integração das linhas de TPC, especialmente no vasto conjunto de terminais de integração que estrutura a RMTC, o que permite deslocamentos extensos no território com o pagamento de uma tarifa única.

Recentemente, em 2022, foi instituída a integração temporal com o uso dos cartões eletrônicos em qualquer ponto de parada, com um período de 2h30min para a utilização de até quatro linhas diferentes, o que ampliou as alternativas de integração. A rede conta com um aplicativo para planejamento de viagens denominado SiMRmtc, nesse portal é possível acessar outros serviços do sistema, como aquisição de créditos de viagens, por exemplo.

Também por meio do SiMRmtc, é possível acessar a aplicativo “Mulher Segura” uma ferramenta que foi desenvolvida pela Secretaria de Segurança Pública para ajudar e resgatar mulheres vítimas de violência. A iniciativa reforça uma série de medidas criadas para aplacar o problema social, como a criação da Delegacia Especializada de Atendimento à Mulher (DEAM), o protocolo Todos por Elas, além da expansão do Batalhão Maria da Penha para todos os 246 municípios goianos. O *app* do celular permite que qualquer mulher, em situação de violência ou que estejam correndo algum risco a sua integridade física, possa denunciar e pedir ajuda com poucos cliques, de forma segura e sigilosa.

O valor da tarifa básica é de R\$ 4,30, desde o ano 2019, porém, nas viagens realizadas nas linhas alimentadoras dos terminais o valor é de R\$ 2,15, com o pagamento do complemento tarifário quando há a integração com uma segunda linha.

### **3.5.2 Avaliação da estrutura e oferta do TPC**

#### **3.5.2.1 Indicadores do TPC-MAC**

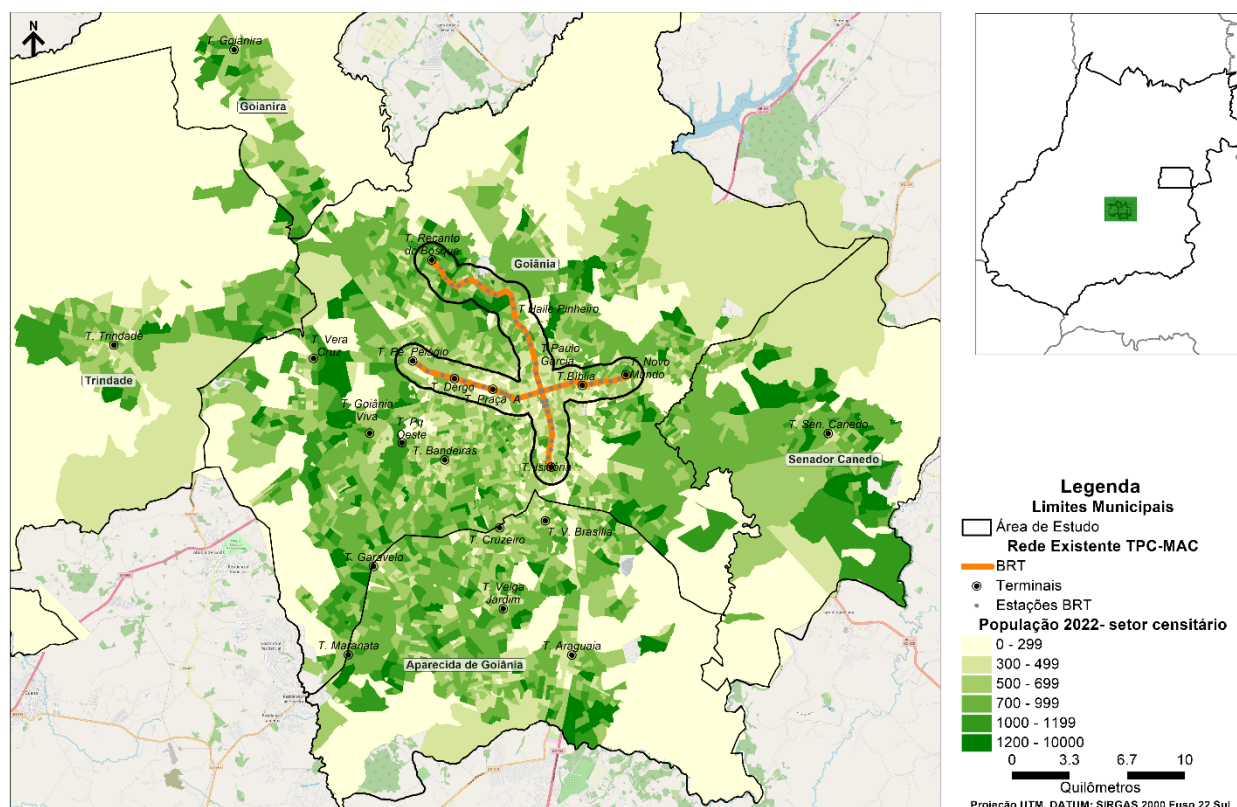
Um excelente indicador do atendimento das soluções de TPC de média e alta capacidades (TPC-MAC) para a população de um território é o *People Near Transit – PNT*<sup>23</sup>, ou pessoas perto do transporte público em português, desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP. Nessa metodologia é calculada a quantidade de pessoas que vivem a menos de um quilômetro de uma estação metroferroviária (Metrô, VLT ou trens) ou de uma parada de BRT.

---

<sup>23</sup> <https://itdpbrasil.org/pnt/>

Goiânia possui 336.646 habitantes que residem dentro dos perímetros de um quilômetro das estações dos eixos de TPC-MAC, o que representa 13% do total da população da RM.

Figura 34: Perímetro de 1 km das estações de média e alta capacidade sobre figura de população por setor censitário



Fonte: Elaboração própria baseado no IBGE Censo 2022

A Tabela 28, também apresentada no Relatório R1 – Redes Estruturais Planejadas, apresenta a estratificação da população atendida por idade, raça, renda e grupos vulneráveis. A estratificação considerou apenas os dados do Censo 2010, tendo em vista que os dados estratificados do Censo 2022 ainda não haviam sido divulgados até a data de elaboração deste relatório.

Tabela 28: Estratificação da população atendida pela Rede Existente

Indicador	Rede Existente	Total RMG (Censo 2010)
<b>População atendida (Censo 2022)</b>	336.646	2.613.045
<b>Porcentagem da população 2022</b>	13%	-
<b>População atendida (Censo 2010)</b>	305.126	2.173.141
<b>Jovens, com até 14 anos</b>	52.761	491.710
<b>Idade ativa, de 15 a 64 anos</b>	226.114	1.554.368
<b>Idosos, com 65 anos ou mais</b>	26.249	124.489
<b>Branco e amarelos</b>	165.972	993.816

Indicador	Rede Existente	Total RMG (Censo 2010)
<b>Pardos, pretos e indígenas</b>	138.903	1.177.560
<b>Sem renda</b>	75.848	582.120
<b>Renda até 1 SM</b>	47.746	446.234
<b>Renda de 1 SM a 2 SM</b>	58.497	423.814
<b>Renda de 2 SM a 5 SM</b>	51.515	266.154
<b>Renda acima de 5 SM</b>	38.215	141.450
<b>População vulnerável</b>	78.407	817.293

Fonte: Elaboração própria

Outro indicador desenvolvido pelo ITDP se refere à extensão da rede de TPC-MAC por milhão de habitantes, o RTR (*Rapid Transit to Resident*) cujo valor para a RMG é de 11,67 km/milhão de habitantes.

### 3.5.2.2 Cobertura do TPC-MAC existente

Considerando a sua cobertura espacial, o sistema de TPC-MAC da RM de Goiânia possui uma extensão de 30,5 km com infraestrutura de BRT. Todavia, as linhas de Eixo do Sistema BRT possuem uma característica de operação híbrida, com parte do traçado em vias compartilhadas com o tráfego geral, e parte nas vias exclusivas. Assim, do ponto de vista funcional, as linhas de Eixo do sistema tronco-alimentado deste sistema possuem uma cobertura espacial bastante significativa, atendendo a todos os municípios conurbados.

Ressalta-se que, apesar de não haver tratamento de exclusividade à circulação dos ônibus em parte dos traçados, as vias que contam com esta infraestrutura são as que reúnem as áreas de atração de viagens, especialmente o Setor Central, Setor Campinas, Setor Leste Universitário, Setor Norte Ferroviário, Setor Sul e Setor Pedro Ludovico. Naturalmente, é recomendável a extensão da infraestrutura para o TPC nas vias que não contam com esta disponibilidade.

## **3.6 Aspectos financeiros**

### **3.6.1 Aspectos Econômico-Financeiros do TPC**

#### **3.6.1.1 Receita pública e arrecadação**

A tarifa pública de referência do TPC na RMG é única no valor de R\$ 4,30 desde 19.04.2019.

O modelo de organização da prestação dos serviços de TPC na região, descrito no capítulo 3.4, favorece a simplicidade do regime tarifário, na medida em que não há serviços municipais e intermunicipais, mas apenas uma única rede de TPC. Ressalta-se, que este regime de tarifa única está em vigência desde o ano 2005, quando Deliberação da CDTC<sup>24</sup> unificou as tarifas dos serviços semiurbanos aos valores que eram cobrados no âmbito dos municípios conurbados, eliminando a cobrança de valores diferenciados por distância estabelecidos pelos “anéis tarifários” então existentes.

Em momento mais recente, no ano 2022, foram instituídas duas alterações na política tarifária que beneficiaram a integração tarifária. Por meio da Deliberação CDTC nº 02, de 25 de fevereiro de 2002, foram estabelecidos dois novos produtos tarifários:

- Bilhete Único, na forma de um cartão de embarque específico, que permite no decurso de 2:30h o uso de mais de uma linha da RMTC sem o pagamento de outra tarifa, limitado a quatro linhas após a primeira validação, ou seja, podem ser utilizadas até cinco linhas em uma viagem completa. Há ainda, o impedimento do uso do mesmo Bilhete Único em um mesmo validador (de ônibus, de terminal ou estação) em tempo inferior a 45 minutos<sup>25</sup>;
- Vale Transporte Assinatura, que é um cartão específico para passageiros beneficiados pelo Vale Transporte terem livre acesso às linhas da RMTC mediante um valor fixo mensal. Este produto foi denominado Passe Livre do Trabalhador (PL Trabalhador) e tem um preço de R\$ 180,00 desde maio de 2022, quando foi instituído<sup>26</sup>. Segundo a regulamentação, o detentor do PL Trabalhador pode utilizar até oito linhas de ônibus diariamente, incluindo os dias de final de semana. Este produto é de uso exclusivo do detentor do benefício.

---

<sup>24</sup> A Deliberação CDTC nº 054, de 11 de outubro de 2005, reajustou a tarifa pública do denominado “Anel A” para o valor de R\$ 1,80, que compreendia os serviços ofertados nos municípios conurbados de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, e fixou este valor como único para os serviços que atendiam aos demais municípios abrangidos pela RMTC.

<sup>25</sup> Resolução CMTC nº 119, de 31 de março de 2022.

<sup>26</sup> Resolução CMTC nº 120, de 9 de maio de 2022

No mesmo ano de 2022 foi introduzida uma outra alteração relevante na política tarifária, com o início da cobrança de meia-tarifa nos deslocamentos realizados nas linhas alimentadoras dos terminais<sup>27</sup>.

Por meio desta alteração, os usuários que se deslocam unicamente nos trajetos compreendidos nos bairros atendidos por linhas alimentadoras e que utilizam o Bilhete Único passaram a pagar R\$ 2,15. Sendo necessária integração com outra linha, é cobrado o complemento do valor da Tarifa Pública de Referência, no valor de R\$ 2,15, totalizando o valor de R\$ 4,30, sendo mantido os demais benefícios do Bilhete Único quanto a livre integração com outras linhas nas condições estabelecidas para este produto tarifário, conforme descrito anteriormente.

A partir da implantação da meia-tarifa, os terminais de integração nos quais a medida passou a ser válida foram abertos, ou seja, deixaram de ser terminais de área paga<sup>28</sup>.

Ainda no bojo das facilidades tarifárias para os usuários, em dezembro de 2022 foi criado um produto tarifário denominado “Cartão Família”. Este produto permite que um grupo familiar, integrado por até seis pessoas, sendo um titular do cartão e cinco membros, possam realizar as viagens aos sábados, domingos e feriados com apenas o pagamento de uma tarifa, descontada do cartão titular, sendo as demais passagens gratuitas, desde que as viagens sejam realizadas em grupo, isto é, no mesmo momento.

Na RMTC as gratuidades no uso dos serviços são concedidas aos seguintes grupos de usuários:

- Agentes de Proteção dos juizados da infância e juventude de Goiânia e Aparecida de Goiânia, os quais podem realizar até quatro viagens diárias gratuitas;
- Cartão Família, comentado anteriormente;
- Carteiros, com direito a duas viagens por dia;
- Criança, destinado às crianças de 5 a 11 anos de idade da rede pública de ensino, que podem realizar até quatro viagens para deslocamentos de ida e volta à instituição de ensino até às 20:00h;
- Idoso, para pessoas com mais de 65 anos de idade;

---

<sup>27</sup> Resolução CMTC nº 123, de 15 de setembro de 2022

<sup>28</sup> Em alguns terminais foram mantidas áreas pagas no acesso a linhas de maior demanda, de modo a agilizar o embarque, haja vista que com o novo modelo de tarifação com complemento tarifário a validação se dá na catraca e validador do ônibus.

- Estudantes (Passe Livre Estudantil – PLE), destinado a estudantes do ensino regular (fundamental, médio, técnico de nível médio e superior), desde que com frequência diária, nos deslocamentos de ida e volta para a instituição de ensino previamente cadastradas, conforme determinado pelo Decreto Estadual 7.911/13<sup>29</sup>. Não contemplando cursos livres (preparatórios para concursos, profissionais, entre outros) e cursos à distância ou semipresenciais;
- Pessoas com Deficiência (PCD), nos termos do Decreto Estadual nº 4.253/94, atendendo às seguintes pessoas: (a) deficientes renais, que realizam diálise ou hemodiálise; (b) deficiente intelectual; (c) Deficiente intelectual em atividade de reabilitação no CAPS/CREDEQ<sup>30</sup>; (d) Deficiente em fonoaudiologia, em terapia de fala; (e) Deficiente físico; (f) Deficiente visual; (g) Deficiente auditivo. Os usuários deste benefício podem realizar até seis viagens diárias.

A evolução da Tarifa Pública da RMTC pode ser vista na Tabela 29 e no gráfico da Figura 35.

Tabela 29: Evolução da tarifa pública da RMTC no período de 2005 a 2024

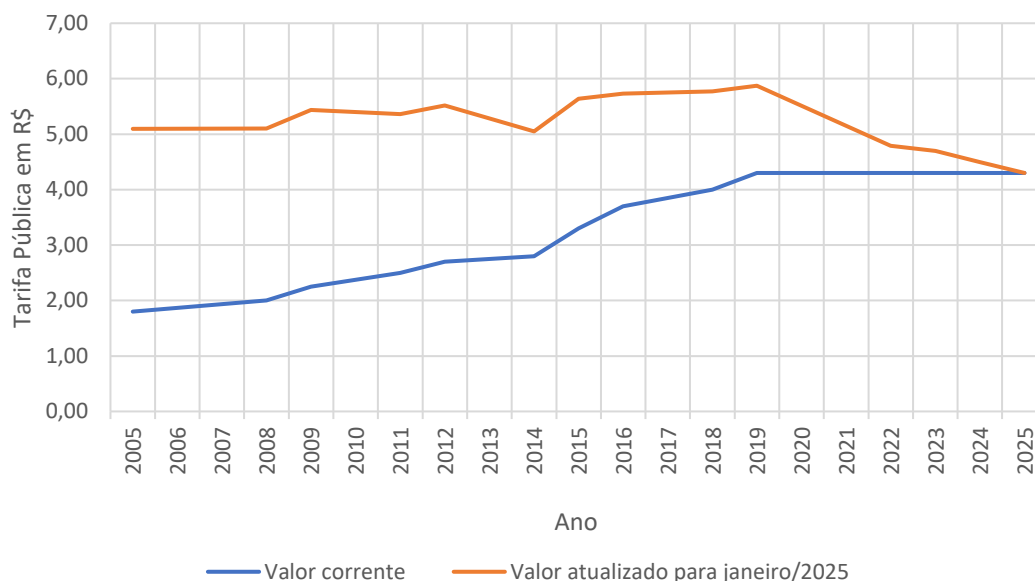
Data	Valor nominal da Tarifa (R\$)	Valor da Tarifa corrigida pelo IPCA (R\$)
11.10.05	1,8000	5,10
19.04.08	2,0000	5,10
01.04.09	2,2500	5,44
18.05.11	2,5000	5,36
17.05.12	2,7000	5,52
03.05.14	2,8000	5,05
16.02.15	3,3000	5,64
06.02.16	3,7000	5,73
24.01.18	4,0000	5,77
19.04.19	4,3000	5,87
01.04.22	4,3000	4,79
01.01.23	4,3000	4,70
31.01.24	4,3000	4,50
31.01.25	4,3000	4,30

Fonte: RedeMob, 2024

<sup>29</sup> Os requisitos para obtenção do benefício, conforme estabelecido no Decreto são: I – residir no Estado de Goiás, em municípios que integram a Região Metropolitana de Goiânia, de acordo com a lei; II – ser usuário do transporte coletivo, mantendo cadastro prévio, ativo e atualizado na entidade gestora do sistema de arrecadação de receitas do transporte coletivo urbano da região metropolitana; III – estar matriculado em qualquer instituição regular de ensino fundamental, médio, técnico ou superior; IV – manter assiduidade nas atividades escolares respectivas; V – ser economicamente carente, assim considerado o aluno pertencente a grupo familiar que possua renda bruta mensal de até 3 (três) salários mínimos; VI – ser beneficiário direto ou indireto de programa social governamental de erradicação da pobreza ou bolsa universitária; VII – não ter reprovação por nota ou frequência em mais de 1 (uma) disciplina por semestre ou ano letivo; VIII – não abandonar o curso, ou dele desistir ou evadir-se, ou mesmo trancar disciplina no semestre, salvo justo motivo, devidamente comprovado junto à Administração do Programa; IX – não ter desligamento anterior do Programa PLE devido a descumprimento de exigências mínimas ou por fraude, nos termos deste Regulamento (Art. 3º)

<sup>30</sup> CAPS: Centro de Atenção Psicossocial ; CREDEQ: Centro Estadual de Referência e Tratamento.

Figura 35: Histórico de tarifa pública em valores correntes e em valores corrigidos pelo IPCA



Fonte: RedeMob; 2024

A principal conclusão que emerge dos dados apresentados é a manutenção do valor da Tarifa Pública desde o ano 2019, interrompendo a série histórica de elevação crescente dos valores da tarifa dos anos anteriores. Como consequência, em termos reais, houve uma redução significativa do valor da tarifa, como indicam os dados atualizados para janeiro de 2025 pela variação do IPCA. Tomado em termos reais, a tarifa teve uma redução de 27% de abril de 2019 a janeiro de 2025.

Nos anos anteriores, o valor da tarifa acompanhou razoavelmente a variação da inflação, como se observa na relativa estabilidade dos valores atualizados apresentados no gráfico anterior. Destaca-se, que em 2009, um ano após ao estabelecimento dos atuais contratos de concessão, houve um aumento real da tarifa, dado que naquele momento se deu um expressivo investimento na renovação da totalidade da frota de ônibus, em sistemas tecnológicos e em infraestrutura que foram inseridos nas obrigações dos concessionários e suportados tão somente pela tarifa pública, dada a inexistência de subvenções e ou subsídios no modelo de remuneração. Em 2014 há uma redução do valor real em virtude das medidas de desoneração tarifária, como a isenção de impostos federais e mudanças no recolhimento para a Previdência Social e de 2015 em diante os valores cresceram em virtude da redução da demanda.

Aspecto relevante a ser destacado é que até o ano 2022 inexistia qualquer política de cobertura de déficits econômicos por parte dos entes públicos da RMG. Somente a partir deste ano e no bojo da discussão dos efeitos econômico-financeiros da pandemia da Covid-19 na RMTTC, os entes públicos e as concessionárias estabeleceram extensivas mudanças no modelo de remuneração e de governança, incluindo o estabelecimento de um programa de melhorias e investimentos no TPC. Por meio da Deliberação CDTC nº 2, de 25 de fevereiro de 2022 foi adotada a distinção da tarifa

pública, que foi denominada “tarifa usuário” da tarifa de remuneração, bem como o conceito de complemento da tarifa do usuário, correspondente ao valor da diferença a menor entre estes valores.

A evolução do valor da tarifa pública indexado com salário-mínimo<sup>31</sup> apresentada na Figura 36 mostra que tem havido uma redução do comprometimento do salário-mínimo em relação ao gasto com o TPC. Com efeito, de uma razão de 30% em 2005, alcança-se 14% em 2025, metade do valor. Esta proporção foi medianamente estável no período de 2008 a 2019, variando em torno de 19% a 24% e no período após 2019, ocorreram as reduções sistemáticas e progressivas, justificadas pela manutenção do valor da tarifa e o crescimento do salário-mínimo.

No Brasil, estudos<sup>32</sup> apontam que o comprometimento com o custo do transporte fica entre 15% e 20% da renda das pessoas que recebem um salário-mínimo, considerando as populações que vivem nas Capitais e nas regiões metropolitanas, onde predominam tarifas públicas mais altas. Tomada esta referência, a RMG está um pouco abaixo do limite inferior, assim como o comprometimento com transporte quando analisado sobre a renda média da RMG chegando-se a um percentual de 5,98%<sup>33</sup>, abaixo de outras capitais brasileiras.

O que desperta atenção é o fato que, a despeito de uma política tarifária que favorece a modicidade, como a manutenção do valor sem reajuste há cinco anos e a introdução de várias políticas como a redução pela metade do valor da tarifa das linhas alimentadoras, a integração tarifária livre, o Passe Livre do Trabalhador, a demanda de TPC não reagiu, preservando os patamares pré-pandemia. Isto reflete o fenômeno complexo das relações afetas à demanda de TPC, a qual depende de vários fatores além do valor da tarifa, entre eles, a oferta de serviços, da competitividade do TPC frente a outras soluções de mobilidade motorizada individual e da renda média da população.

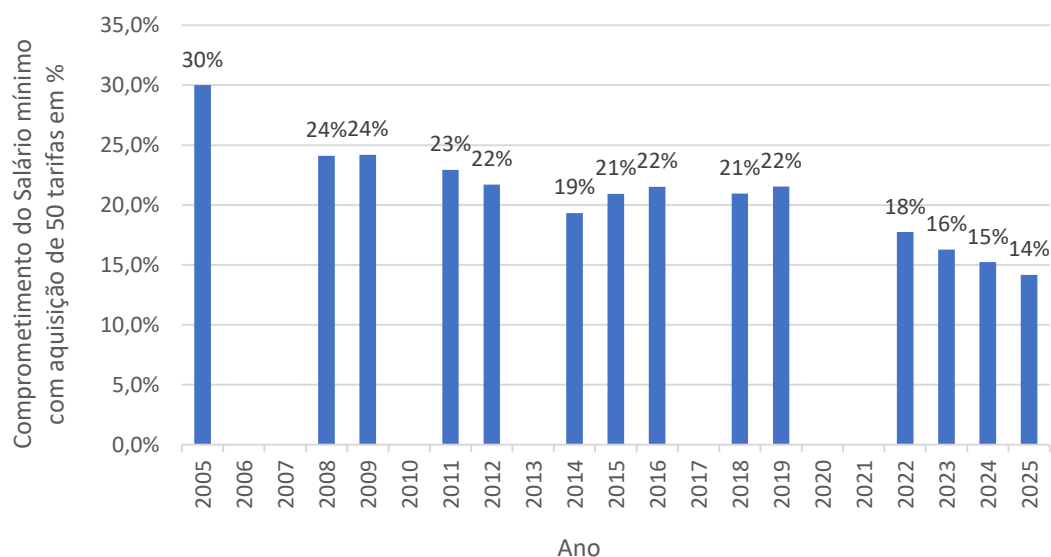
---

<sup>31</sup> Para análise desse indicador usou-se o valor de 50 tarifas públicas vigentes, como referência de gasto com transporte, comparado ao valor do salário-mínimo vigente à época.

<sup>32</sup> <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/brasileiros-gastam-ate-20-do-orcamento-com-transporte-publico/>

<sup>33</sup> 50 tarifas públicas pela renda média RM Goiânia SIDRA/IBGE - Tabela 6405 3º trimestre/2024 - Rendimento médio mensal real das pessoas de 14 anos ou mais de idade ocupadas na semana de referência com rendimento de trabalho, habitualmente e efetivamente recebidos no trabalho principal e em todos os trabalhos, por cor ou raça: R\$ 3.595,00. (<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6405>)

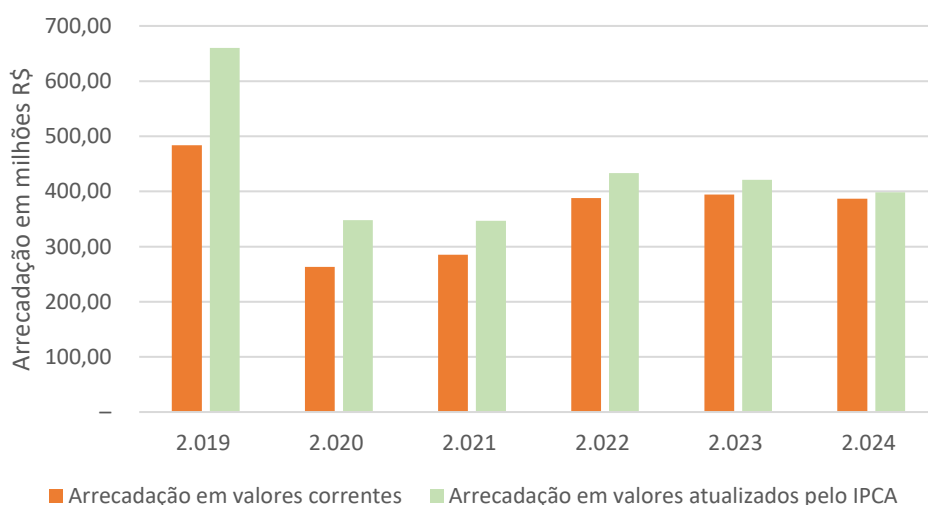
Figura 36: Comprometimento em percentual do salário-mínimo com a aquisição de 50 tarifas na RMG



Fonte: Elaboração própria

A Figura 37, apresenta os dados da arrecadação tarifária do período de 2019 a 2024<sup>34</sup> em valores correntes e corrigidos pelo IPCA para janeiro de 2025.

Figura 37: Evolução da arrecadação tarifária da RMTC



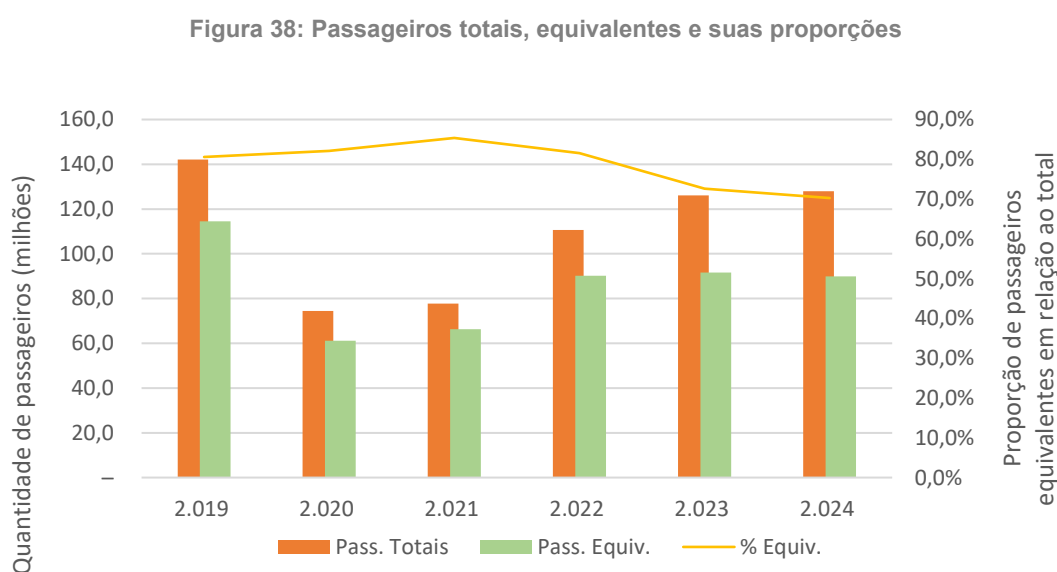
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do RedeMob

Observa-se uma redução significativa da arrecadação tarifária em valores correntes e atualizados no período de 2022 a 2024. A redução nos valores correntes decorre da variação da demanda equivalente, enquanto a redução em valores atualizados se dá em razão da manutenção do valor da tarifa pública da RMTC no mesmo valor durante todo o período.

<sup>34</sup> Os dados detalhados de arrecadação foram fornecidos pelos entes contatados apenas para o período de janeiro de 2019 a julho de 2024, sendo assumida uma projeção linear para os cinco meses restantes do ano 2024

A análise dos dados de demanda indica que a par de ter havido uma recuperação da demanda total, dado que em 2024 a variação comparada a 2019 é de menos 10%, a demanda equivalente não apresentou o mesmo comportamento, com uma variação negativa da ordem de 22%. Com efeito a proporção de passageiros equivalentes (econômicos) em relação aos passageiros totais passou de 80,6% para 70,3% - uma redução de 10 pontos percentuais.

Possivelmente, esta queda decorre da adoção das novas políticas tarifárias a partir de 2022, em especial a meia-tarifa nas linhas alimentadoras, como mostra o gráfico da Figura 38, no qual se visualiza a redução da proporção de passageiros equivalentes em relação ao total a partir do ano mencionado.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do RedeMob

### 3.6.1.2 Receitas extratarifárias

Receitas Extratarifárias ou receitas acessórias são ganhos que o concessionário pode obter em razão da exploração de outros serviços, para além do serviço de transporte público, desde que prevista nos termos do Contrato de Concessão. É o caso de publicidade em ônibus, locação de imóveis disponíveis em terminais urbanos, exploração de publicidade em abrigos, venda de *naming rights* etc.

Na RMTc não há receitas extratarifárias de qualquer natureza.

### 3.6.1.3 Remuneração e Custos

Os custos de prestação dos serviços de TPC da RMTc são definidos por meio de planilha de custo padrão com uma estimativa de custos referenciada em coeficientes de consumo e parâmetros de cálculos aplicados aos preços e salários dos itens correspondentes e aos fatores de produção (frota operacional, frota total e produção quilométrica).

A planilha padrão faz parte da documentação do edital da licitação da concessão dos serviços da RMTC, estando vinculada ao contrato respectivo.

Por meio da planilha de custos padrão, e de acordo com o estudo econômico-financeiro realizado à época, o valor da tarifa básica contratual foi estabelecida no valor de R\$ 2,00 e com uma majoração real de 15%, até o valor de R\$ 2,30, a ser alcançada cinco anos após, no ano 2012, com todos os valores a preços de novembro de 2007. O acréscimo da tarifa foi estabelecido em R\$ 0,10 para o ano 2008, e em R\$ 0,05 ao ano a partir de 2009.

O regime de atualização progressiva do valor da tarifa básica contratual foi estabelecido no contrato de modo a diluir o impacto na tarifa pública do acréscimo dos custos decorrentes das especificações da concessão, em particular do elevado valor dos investimentos previstos na ocasião, com a aquisição de uma frota da ordem de 1,37 mil ônibus novos, além de investimentos em infraestrutura e sistemas tecnológicos.

Ressalta-se, que à época, o contrato previu a cobertura dos custos do TPC somente pela arrecadação tarifária, algo que só foi alterado recentemente, em 2022, quando passou a vigorar a segmentação entre a tarifa pública e a tarifa de remuneração.

Os acréscimos reais no valor da tarifa básica contratual previstos nos contratos de concessão não ocorreram tal qual neles estabelecidos. Isto se depreende da avaliação da evolução da tarifa pública em valores atualizados apresentados na Tabela 29.

Com base nos valores apresentados, a tarifa passou de R\$ 2,00 em 2008 para R\$ 2,70 em 2012, com um crescimento de 35%. Neste mesmo período a variação do IPCA foi de 25%, logo, o crescimento real foi de 8,17%<sup>35</sup>, inferior à variação real de 15% previsto no contrato de concessão.

Ainda que anteriormente a 2022 não houvesse um modelo de remuneração nos moldes da Lei Federal nº 12.587/2012, o equilíbrio econômico-financeiro era de certa maneira passível de ser obtido em razão da fórmula de reajuste da tarifa pública prevista no contrato de concessão, salvo a não aplicação das disposições contratuais de reajuste anual, o que se deu nos anos 2010, 2013, 2017, 2020 e 2021, sendo estes dois últimos justificados pela pandemia da Covid-19.

A fórmula de reajuste apresenta uma expressão singular, com a ponderação de dois fatores: a variação dos preços dos insumos e salários e da variação da produtividade, medida pelo IPK equivalente (IPKe).

---

<sup>35</sup> Tarifa de 2008 atualizada pelo IPCA para maio/2012 de R\$ 2,50 contra o valor real de R\$ 2,70.

O fator de reajuste é dado pelo quociente da variação dos componentes de custo pela variação do IPK, tomando-se como período de apuração os doze meses anteriores ao cálculo. Na fórmula, a variação dos custos observa uma fórmula paramétrica de ponderação de variações do preço do óleo diesel, de salários, de preços de veículos e da inflação, por pesos fixados no contrato.

Ao considerar a variação da produtividade no denominador, a fórmula de reajuste emula o cálculo de revisão tarifária típica, realizada por meio de planilhas tarifárias usuais, na medida em que a fórmula leva em conta as variações de demanda e de oferta. Assim, havendo uma redução do IPKe, isto é, com menor produtividade, haverá um impacto real na tarifa, elevando-a; caso contrário, a tarifa pode ter uma menor variação do que a dos preços.

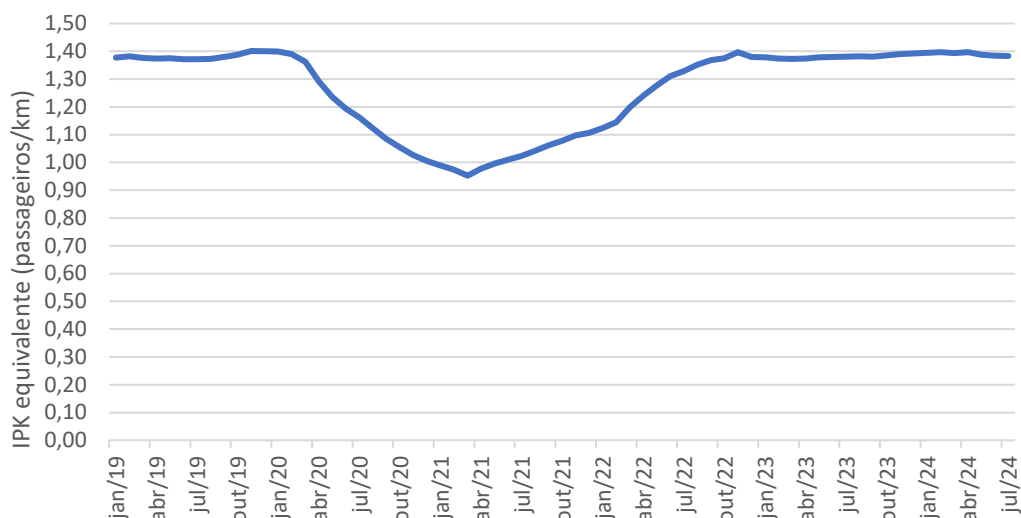
Muito em razão desta fórmula, durante todo o período da concessão não foram realizados procedimentos de revisão tarifária com o recálculo dos custos operacionais por meio da planilha padrão e ou do fluxo de caixa dos contratos de concessão.

Conforme apurado junto aos entes, embora as Concessionárias e o Poder Concedente tenham discutido em várias ocasiões a necessidade de realização de um amplo estudo de equilíbrio econômico-financeiro, dados os sinais de desequilíbrios dos contratos, com déficits da operação privada, este não foi realizado até o momento. Por consequência, não há documentos que apresentem o cálculo dos custos operacionais correntes.

O ajuste da oferta a uma demanda em queda permitiu menores variações do IPKe e, portanto, de menores impactos nos reajustes da tarifa pública.

O gráfico da Figura 39 ilustra a estabilização do IPKe, ou seja, considerando os passageiros que contribuem para a receita da RMTC nos períodos de operação típica. O gráfico, com a média móvel mensal do IPKe calculado com base em doze meses do período de janeiro de 2019 a julho de 2024, apresenta uma estabilidade ímpar, somente afetada pelo período da pandemia.

Figura 39: Evolução da média móvel mensal do IPK equivalente no período de jan/19 a jul/24



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do RedeMob, 2025

Em que pese a existência de um mecanismo de reajuste do valor da tarifa com base na produtividade, é fato que a ausência de uma revisão tarifária, que permitisse capturar os efeitos de outros componentes, e de uma solução para os eventuais déficits apurados pode ser apontado como razão para a não renovação da frota e de outros investimentos em ritmos satisfatórios e para a contenção da expansão da oferta de viagens.

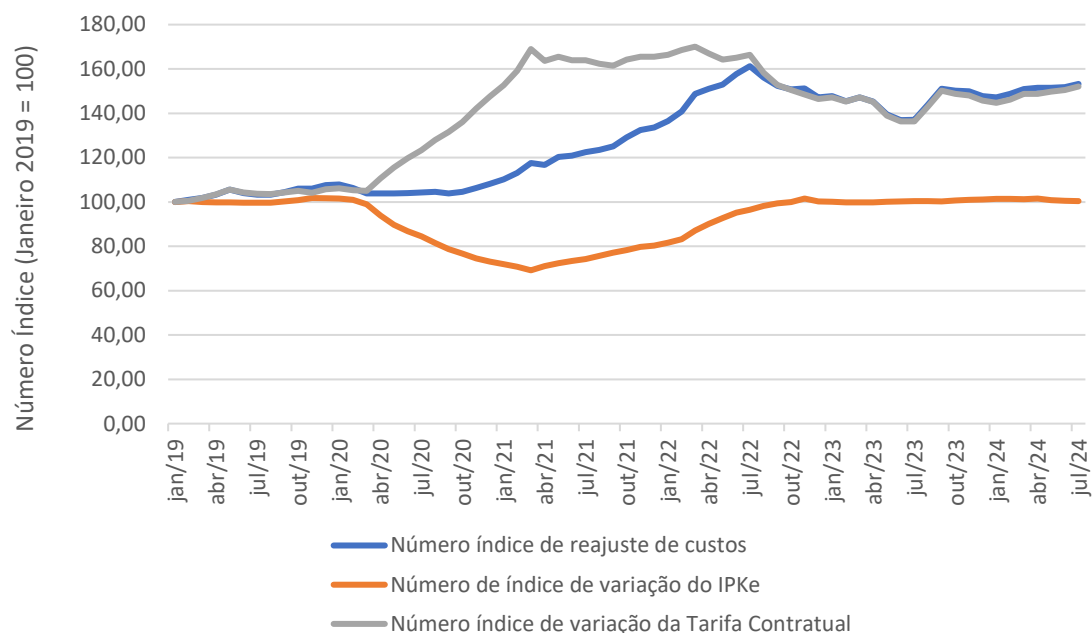
Este modelo não subsistiu à situação da pandemia da Covid-19, como se expõe a seguir.

Sendo a arrecadação tarifária a única fonte de cobertura dos custos, a manutenção do valor da tarifa fixada em abril de 2019 aliado à redução expressiva da demanda durante todo o período da crise sanitária resultou em uma situação econômica crítica para a RMTTC o que levou os entes públicos a subsidiar emergencialmente a operação do TPC e posteriormente ao estabelecimento do novo modelo de remuneração, que é descrito no próximo subitem deste relatório.

As informações proporcionadas pelas fontes consultadas para a realização deste Diagnóstico permitiram calcular, com base na fórmula paramétrica do contrato de concessão, a variação dos custos operacionais no período de janeiro de 2019 a julho de 2024<sup>36</sup>, que são apresentados no gráfico da Figura 40.

<sup>36</sup> A fórmula paramétrica do contrato de concessão estabelece um índice de atualização dos custos operacionais baseados nas proporções: (a) de 35% da variação do óleo diesel; (b), de 25% da variação do salário dos motoristas; (c) de 10% da variação do preço dos veículos, conforme o número índice da coluna 36 da Fundação Getúlio Vargas; e, (d) de 30% da variação do INPC, calculado pelo IBGE.

Figura 40: Variação dos custos, IPKe e Tarifa Contratual



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do RedeMob, 2025

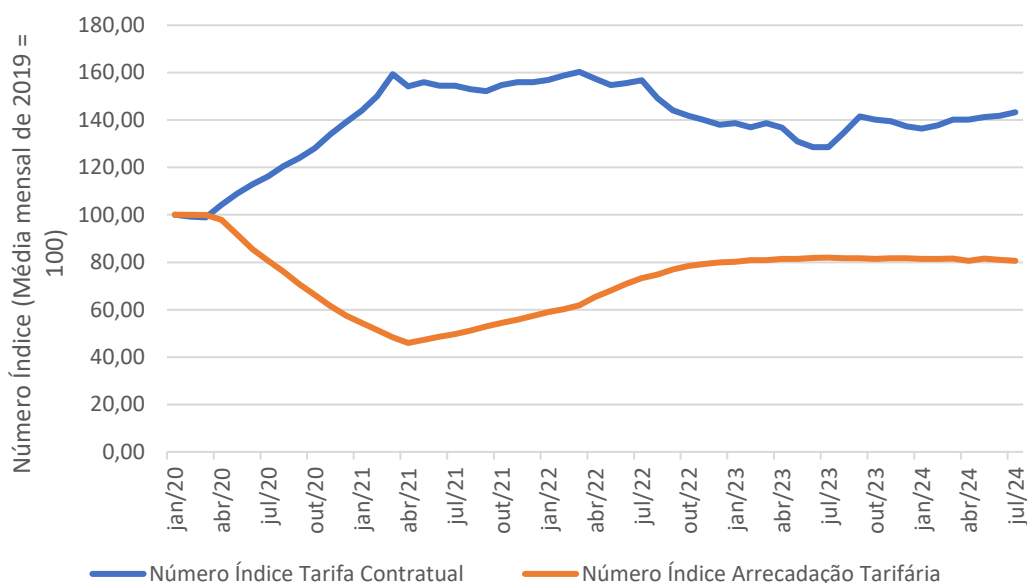
É observável a elevação dos componentes de custo do período a partir de abril de 2020, alcançando uma expansão de 60% em julho de 2022 e posteriormente em menores proporções, mas mantendo o patamar elevado, chegando a julho de 2024, com 52% de variação em relação a janeiro de 2019.

Do lado da produtividade, o comportamento é o já comentado, com uma redução, em abril de 2021, de 29% (menor valor da média móvel mensal do IPKe) e posterior recuperação nos valores pré-pandemia.

A combinação de ambos os fatores acarretou uma elevação da ordem de 70% no valor teórico da Tarifa Contratual (Tarifa Técnica) no período de abril de 2021 a julho de 2022 (período da pandemia) e posteriormente uma redução em valores que acompanham a curva de variação dos componentes de custo.

Na inexistência de dados de custos planejados, pode-se inferir que o déficit sistêmico da RMTTC equivale à variação da Tarifa Contratual comparada com a variação da arrecadação tarifária como mostra o gráfico da Figura 41, o qual apresenta para o período de janeiro de 2019 a julho de 2024 a comparação da variação da Tarifa Contratual e da Arrecadação Tarifária, ambos considerando valores da média móvel mensal de doze meses e tendo como base 100 o valor médio do ano de 2019.

Figura 41: Variação do déficit econômico inferido da RMTC com base na média móvel mensal de doze meses



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do RedeMob, 2025

Pelos dados, para uma variação da Tarifa Contratual de 43,30% da média de doze meses em julho de 2024 em relação à média de doze meses do ano 2019, houve uma variação negativa de 19,4% da arrecadação tarifária, o que projetava um déficit da ordem de 77%.

### 3.6.1.4 Resultados e Subsídios

Como visto no subitem precedente, o déficit econômico da RMTC foi bastante acentuado a partir da pandemia da Covid-19, com os custos se distanciando sobremaneira da arrecadação tarifária, mesmo após o seu término e o retorno do IPKe aos valores anteriores à pandemia. Isto se deu em razão da elevação dos custos unitários, da redução da demanda, que impactou as receitas totais e da manutenção da tarifa pública nos valores de 2019.

Dado o desequilíbrio, os entes públicos, reunidos no âmbito da CDTC e, em especial o Estado de Goiás, promoveram uma reformulação do modelo de remuneração com o estabelecimento do pagamento de um valor por passageiro, complementar à tarifa paga pelos usuários.

O novo modelo de remuneração foi estabelecido no bojo de um conjunto de medidas legais e institucionais de reformulação do modelo de governança e de repartição de obrigações entre os entes públicos reunidos na CDTC expressa na Lei Complementar nº 169, de 29 de dezembro de 2021.

No novo modelo foi estabelecida a distinção da tarifa contratual de remuneração das concessionárias ou Tarifa de Remuneração, da tarifa pública cobrada dos passageiros, denominada Tarifa do Usuário. A diferença entre os valores destas tarifas aplicados à quantidade de passageiros,

constitui déficit tarifário, o qual incumbe ao Estado de Goiás e aos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira segundo as proporções de contribuição de cada um destes entes definidas na Lei Complementar referida. Estas proporções são: (a) Estado de Goiás: 41,2%; (b) Município de Goiânia: 41,2%; (c) Município de Aparecida de Goiânia: 9,4%; (d) Município de Senador Canedo: 4,81%; (e) Município de Trindade: 2,13%; e, (f) Município de Goianira: 1,26%<sup>37</sup>.

Além da introdução da distinção da Tarifa de Remuneração da Tarifa do Usuário, foi estabelecida pela Deliberação CDTC nº 02, de 25 de fevereiro de 2022 e instituída pela Resolução CMTC nº 136, de 16 de fevereiro de 2023, uma Câmara de Custódia, Compensação e Liquidação Financeira com a finalidade de conferir maior transparência e segurança aos dados e fluxo financeiro do processo de arrecadação e liquidação tarifária na RMT. A esta Câmara incumbe: (a) a emissão e remissão dos créditos de viagens; (b) apuração do valor arrecadado com a Tarifa Usuário; (c) apuração do valor equivalente da Tarifa do Usuário; (d) apuração do valor do Complemento Tarifário; e, (e) Conciliação das faturas dos serviços (§ 3º do Art. 4º).

Os repasses dos valores do Complemento Tarifário se dão por meio da CMTC, que detém uma conta bancária específica para receber os valores transferidos pelos entes públicos correspondentes à participação de cada um no Complemento Tarifário e realizar os pagamentos às Concessionárias.

O arcabouço normativo do novo modelo de remuneração conta ainda com mecanismos de garantia ao adimplemento dos pagamentos dos valores do Complemento Tarifário devidos por cada ente público, com uso de recursos públicos, inclusive, da cota parte do Fundo de Participação dos Municípios – FPM, conforme descrito no item 0 deste Relatório.

Os valores da Tarifa de Remuneração são estabelecidos por meio de resoluções normativas do Conselho Regulador da AGR, as quais são definidas após estudos técnicos realizados por gerência específica desta Agência (Gerência de Regulação Econômica – GERED).

A primeira Tarifa de Remuneração foi estabelecida por meio da Resolução Normativa da AGR nº 190, de 18 de abril de 2022, no valor de R\$ 7,26, o que representa um Complemento Tarifário de R\$ 2,96, com vigência retroativa a 1º de abril de 2022. Posteriormente, foram estabelecidos novos valores como mostra a Tabela 30.

**Tabela 30: Valores da Tarifa de Remuneração, Complemento Tarifário e Subsídio a Investimentos**

Data	Valor nominal da Tarifa Usuário (R\$)	Valor nominal da Tarifa de Remuneração (R\$)	Valor do Complemento Tarifário (R\$)	Complemento Tarifário Segregado (subsídio à infraestrutura) (R\$)
<b>01.04.2022</b>	4,3000	7,2600	2,9600	

<sup>37</sup> § 1º do Art. 6º da Lei Complementar nº 169, de 29/12/2021.

Data	Valor nominal da Tarifa Usuário (R\$)	Valor nominal da Tarifa de Remuneração (R\$)	Valor do Complemento Tarifário (R\$)	Complemento Tarifário Segregado (subsídio à infraestrutura) (R\$)
<b>01.01.2023</b>	4,3000	7,2791	2,9791	
<b>01.04.2023</b>	4,3000	7,5882	3,2882	
<b>01.12.2023</b>	4,3000	7,7243	3,4243	
<b>31.01.2024</b>	4,3000	9,3106	3,4243	1,5386

Fonte: RedeMob, 2024

Cabe observar, que os entendimentos entre os entes públicos e as concessionárias, no âmbito do processo de remodelação da RMTc, levaram ao estabelecimento de um plano de ação abrangente denominado projeto “Nova RMTc”, o qual foi instituído pela Deliberação CDTC nº 1, de 25 de fevereiro de 2022. Este projeto, com a relação das ações previstas estão descritas no Relatório D2 do ENMU.

Por força das responsabilidades assumidas pelas Concessionárias no projeto Nova RMTc, em especial a realização de obras de infraestrutura do BRT Leste-Oeste (Anhanguera), comissionamento das estações do BRT Norte-Sul e reforma ou construção de pontos de parada, a CDTC instituiu um Plano de Ação Imediata por meio da Deliberação CDTC nº 11, de 15 de dezembro de 2023, pela qual foram estabelecidas as responsabilidades e contrapartidas a realização dos investimentos, que incluiu a criação de um Complemento Tarifário Segregado, além do Complemento Tarifário já existente de modo a manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

O novo Complemento Tarifário foi definido com vigência limitada, de 24 meses, de 2 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2025, com valor inicial de R\$ 1,5386, conforme apresentado na tabela anterior.

A Tabela 31 apresenta os valores das receitas da RMTc no período de janeiro de 2019 até dezembro de 2024, sendo que foram projetados os dados dos cinco últimos meses deste ano. Observa-se o crescimento da receita quando se compara os valores do ano 2019 com os valores do ano 2022 e seguintes.

No ano 2022, a receita, em valores atualizados pelo IPCA foi igual à receita do ano 2019, de R\$ 660 milhões, com uma cobertura de subsídios de R\$ 205 milhões em valores correntes, que correspondeu a 34,6% do total ou 53% da arrecadação de receitas tarifárias.

Em 2023, a receita passou para R\$ 756 milhões em valores correntes, com um aporte de R\$ 362 milhões, significando 48% de subsídios em relação à receita total e 92% da arrecadação.

Por fim, no ano 2024, o Complemento Tarifário é estimado em valores próximos ao do ano anterior, sendo de R\$ 387 milhões (41,6% de subsídios em relação à receita total e 100% da arrecadação).

Todavia, somado ao subsídio de investimentos, a receita total é de R\$ 928 milhões, representando um aporte de 58,5% da receita ou 140% da arrecadação tarifária.

Tabela 31: Receita da RMTC no período de 2019 a 2024 (valores em milhões)

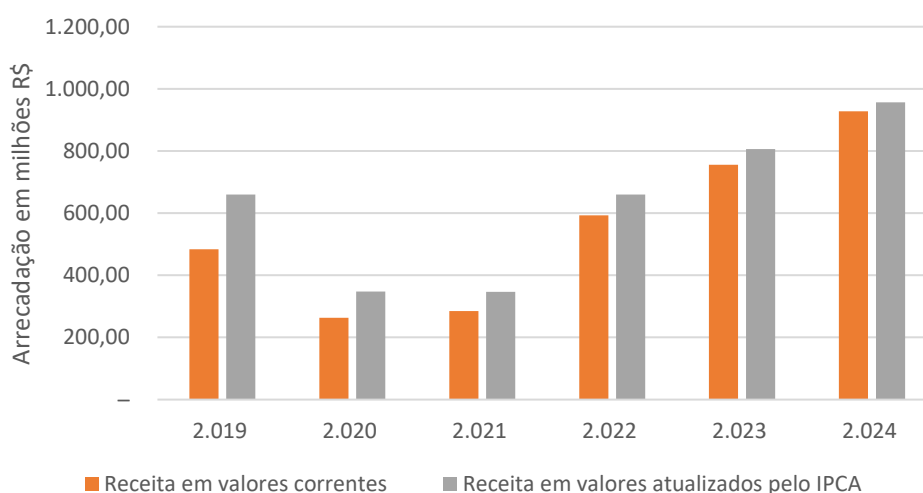
Ano	Arrecadação Tarifária		Complemento Tarifário		Subsídio Investimentos		Total	
	Val. Corr.	Val. Atual.	Val. Corr.	Val. Atual.	Val. Corr.	Val. Atual.	Val. Corr.	Val. Atual.
2019	484	660	–	–	–	–	484	660
2020	263	348	–	–	–	–	263	348
2021	285	347	–	–	–	–	285	347
2022	388	433	205	227	–	–	593	660
2023	394	421	362	386	–	–	756	807
2024	387	399	387	399	155	159	928	957

Obs.: Valores atualizados pela variação do IPCA em relação a janeiro de 2025 e dados de 2024 até julho, projetados para doze meses

Fonte: RedeMob, 2024

O próximo gráfico apresenta a evolução da receita total da RMTC, permitindo observar a expansão de 45% no ano 2024 comparado ao ano 2019.

Figura 42: Evolução das receitas da RMTC no período de 2019 a 2024



Por fim, vale mencionar que a CDTC realizou, por meio da Deliberação nº 13, de 5 de agosto de 2024, uma última atualização do modelo de remuneração.

Esta Deliberação aprovou a reestruturação dos contratos de concessão da RMTC, incluindo a antecipação da prorrogação contratual por mais 20 (vinte) anos prevista no contrato original, mediante a realização de um novo ciclo de investimentos, que entre outros incluiu a incorporação de 49 ônibus elétricos (39 articulados de 23m e 10 Superpadron de 15m) além da infraestrutura de carregamento.

Ainda por esta Deliberação, a Tarifa de Remuneração foi segmentada em duas parcelas: (a) Parcela A referente a subcomponentes permanentes; e, (b) Parcela B, relativa a subcomponentes temporários.

A Parcela A foi decomposta em quatro subcomponentes, descritos de forma sintética a seguir:

- Parcela A1: relativa à cobertura dos custos de operação e manutenção correntes;
- Parcela A2: relativa à implantação, reforma, recuperação e manutenção permanente dos abrigos de pontos de parada e a operação e manutenção das estações dos BRT
- Parcela A3: destinada à remuneração dos investimentos, custos e despesas de operação e manutenção do Novo Plano Operacional, que inclui a ampliação e renovação da frota diesel e ampliação da oferta dos serviços;
- Parcela A4: relativa à remuneração do provimento da frota de ônibus elétricos.

A Parcela B contempla três subcomponentes:

- Parcela B1: corresponde à parcela do Complemento Tarifário Segregado definido na Deliberação CDTC nº 11, descrita anteriormente, relativa às obras de infraestrutura do BRT Leste-Oeste de comissionamento das estações do BRT Norte-Sul.
- Parcela B2: destinada à remuneração dos investimentos em quatro garagens com oficinas de manutenção, carregadores e demais instalações para operação da frota de ônibus elétricos;
- Parcela B3: destinada à formação de reserva financeira a ser gerida pela Câmara de Liquidação e Custódia para a cobertura dos futuros investimentos de substituição das baterias dos ônibus elétricos.

### **3.6.2 Aspectos Financeiros dos Entes Públicos**

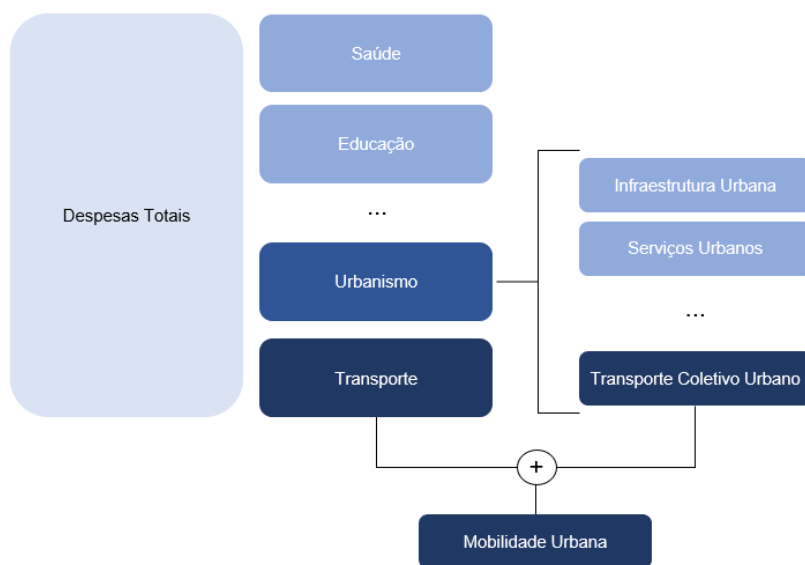
#### **3.6.2.1 Despesas**

Neste capítulo, utilizaram-se como base os valores empenhados, liquidados e pagos ao longo do período analisado, conforme registrados em fontes oficiais.

Para os valores históricos, foram usadas informações do Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi). Para a categorização das despesas totais, considerou-se a soma de todos os valores nominais classificados como “despesas”. No caso específico de mobilidade urbana, foram somados os valores nominais relacionados à subfunção "transporte coletivo urbano" e a função “transporte”.

Para maior clareza, a metodologia de cálculo está representada de forma esquemática na figura abaixo.

**Figura 43: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana**



Fonte: elaboração própria

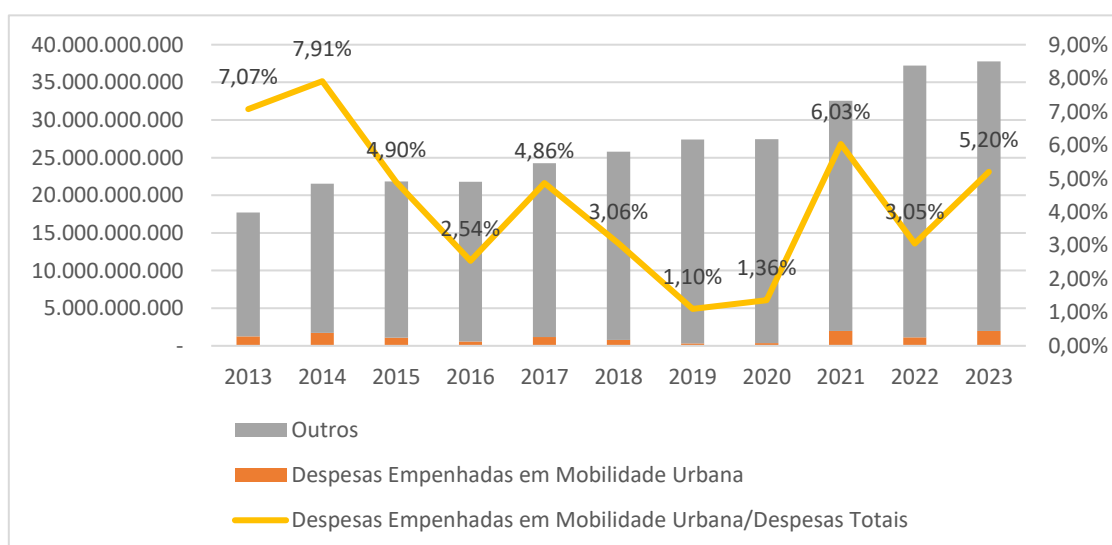
Já para as despesas projetadas, utilizaram-se os valores nominais previstos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOAs), usando os valores projetados para os programas relacionados a mobilidade urbana.

### 3.6.2.1.1 Governo do Estado de Goiás

#### 3.6.2.1.1.1 Histórico de Despesas Realizadas

O gráfico a seguir ilustra a proporção despesas empenhadas em mobilidade urbana em comparação ao volume total de despesas empenhadas pelo Governo do Estado de Goiás entre 2013 e 2023.

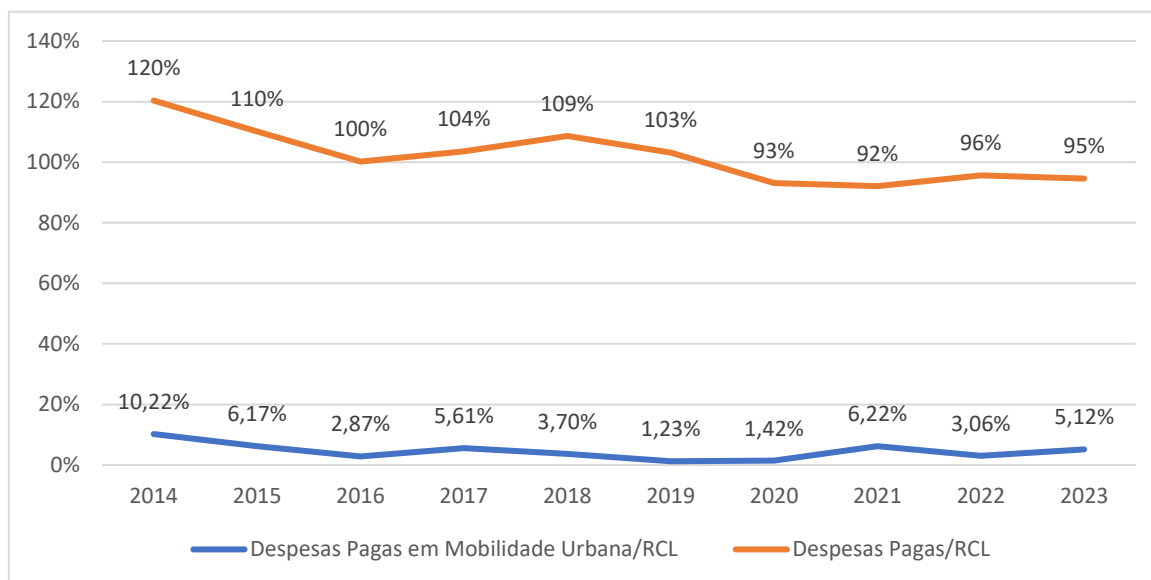
**Figura 44: Gráfico das Despesas Empenhadas Anuais do Governo do Estado de Goiás em Mobilidade Urbana vs. Despesas Empenhadas Total (Valores Nominais)**



Fonte: Siconfi

Outro aspecto relevante é a relação entre despesas pagas totais e em mobilidade urbana e Receita Corrente Líquida (RCL), que mede a capacidade financeira para realizar essas despesas. O gráfico a seguir mostra essa comparação.

Figura 45: Gráfico das Despesas Pagas Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida do Governo do Estado de Goiás



Fonte: Siconfi

As despesas pagas em mobilidade urbana representaram uma parcela considerável da RCL nos primeiros anos, com 10,22% em 2014, indicando um grande investimento nessa área. No entanto, em 2015, esse percentual caiu para 6,17%, e continuou diminuindo nos anos seguintes, atingindo 1,23% em 2019. Em 2021, as despesas com mobilidade urbana aumentaram para 6,22%, o maior valor desde 2015, e em 2023, o percentual foi de 5,12%, refletindo uma nova alocação de recursos para o setor.

Em 2014, as despesas representaram 120% da RCL, indicando que as despesas superaram as receitas, o que caracteriza um desajuste fiscal. Nos anos seguintes, houve uma redução gradual no percentual, com 110% em 2015 e 100% em 2016, o que indica uma tentativa de controle fiscal. Em 2017, o percentual foi de 104%, e em 2018, de 109%, com um novo aumento nas despesas. Contudo, a partir de 2019, as despesas foram mais bem equilibradas em relação à receita, com o percentual caindo para 93% em 2020 e 92% em 2021. Em 2022 e 2023, as despesas totais sobre a RCL se mantiveram estáveis, com 96% e 95%, respectivamente, sugerindo um esforço contínuo para equilibrar o orçamento.

### 3.6.2.1.1.2 Investimentos Projetados

O Plano Plurianual (PPA) de Goiás 2024-2027<sup>38</sup> é estruturado em eixos estratégicos, cada um com objetivos e metas específicas que visam orientar as políticas públicas e alocar recursos de forma eficiente durante o período de execução do plano. Esses eixos abordam diferentes áreas de desenvolvimento e são fundamentais para enfrentar os desafios do estado, alinhando as ações governamentais às necessidades da população.

Os eixos estratégicos definidos no PPA são:

- Goiás Social
- Goiás da Segurança Pública e Justiça
- Goiás da Gestão Responsável e Transformadora
- Goiás da Saúde Integral
- Goiás da Inovação, Ciência e Tecnologia
- Goiás da Educação Plena
- Goiás do Desenvolvimento Econômico e Sustentável
- Goiás da Infraestrutura Social e Econômica

Dentro do eixo Goiás da Infraestrutura Social e Econômica, existe o programa relacionado à mobilidade urbana, denominado "**Cidades Inteligentes e Mobilidade Urbana Eficiente**". Este programa tem como objetivo celebrar parcerias com os municípios para melhorar a infraestrutura de mobilidade e o acesso à informação digital nas áreas urbanas. A proposta é promover a melhoria da mobilidade urbana e trazer inovações para a Região Metropolitana de Goiânia, alinhando a infraestrutura de transporte com soluções tecnológicas modernas, como as cidades inteligentes. O foco é garantir a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas por meio de tecnologias e serviços digitais, além de investir em infraestrutura de transporte, como a implantação de terminais e estações e o apoio ao transporte coletivo. Para o programa, foram projetados R\$ 847.037.251 (2,59% dos recursos totais disponibilizados no PPA).

Além disso, o PPA também apresenta o programa "**Trânsito Seguro**", dentro do eixo Goiás da Segurança Pública e Justiça. Esse programa tem como objetivo garantir a segurança no trânsito e a promoção de um comportamento mais consciente entre motoristas, pedestres e ciclistas. As ações

---

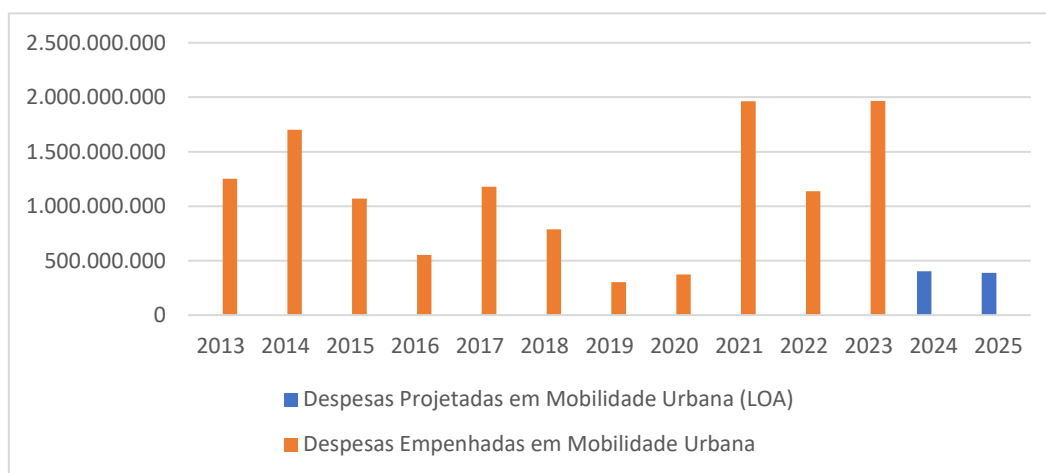
<sup>38</sup> Disponível em: <https://ppa.go.gov.br/wp-content/uploads/sites/9/2024/02/PL-PPA-V.12-02-2024.pdf>. Acesso em: abril de 2025.

incluem fiscalizações, campanhas educativas, operações de conscientização e a implementação de sinalização viária, além da construção de unidades de educação no trânsito. Esse programa visa reduzir a violência no trânsito, diminuir os acidentes e aumentar a segurança viária no estado. Para o programa, foram projetados R\$ 623.639.733 (1,91% dos recursos totais disponibilizados no PPA).

No total, foram projetados R\$ 1.470.676.984, que representam 4,51% do total dos recursos totais previstos no PPA.

O Gráfico a seguir mostra o histórico das despesas empenhadas em mobilidade urbana de 2013 a 2023 e a projeção de orçamento para o ano de 2024<sup>39</sup> e 2025<sup>40</sup>.

Figura 46: Gráfico das Despesas em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024 e 2025) do Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais)



Fonte: Siconfi, LOA Goiás

### 3.6.2.1.1.3 Análise Financeira do Ente – Goiás

Este tópico traz uma avaliação da situação financeira do Governo do Estado de Goiás, considerando a sustentabilidade fiscal e a capacidade de execução do orçamento. A administração fiscal estadual deve manter o equilíbrio entre receitas e despesas, assegurando a prestação eficiente dos serviços públicos sem comprometer a estabilidade financeira no longo prazo.

#### **Receita Corrente Líquida (RCL)**

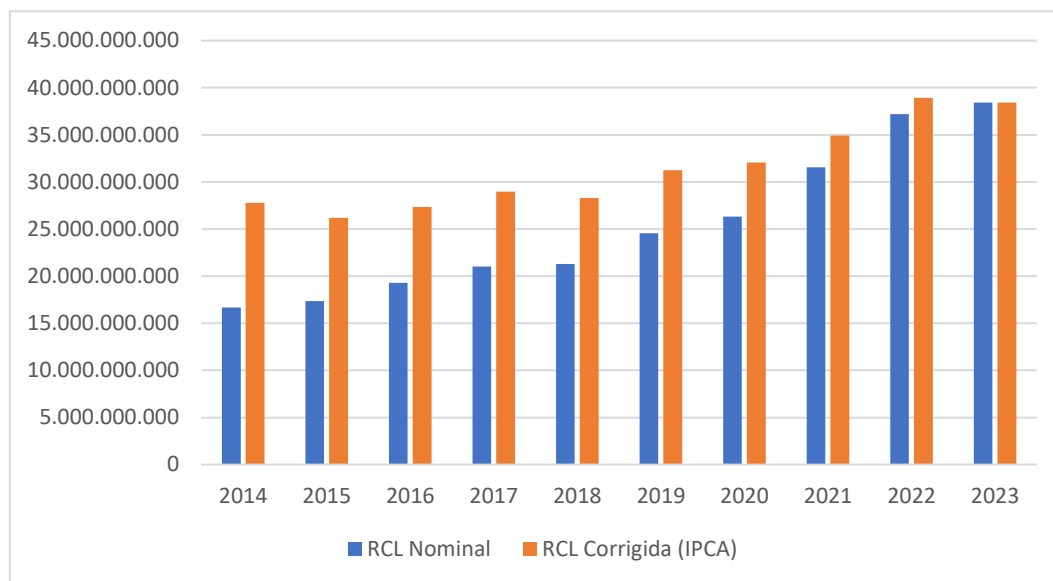
<sup>39</sup> Disponível em: <https://transparencia.go.gov.br/wp-content/uploads/sites/2/2024/02/Orcamento-Geral-do-Estado-de-Goiias-%E2%80%93-Exercicio-2024.pdf>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>40</sup> Disponível em: <https://transparencia.go.gov.br/wp-content/uploads/sites/2/2025/02/Orcamento-2025-Diagramado.pdf>. Acesso em: abril de 2025.

A Receita Corrente Líquida é um dos principais indicadores da capacidade fiscal do ente, sendo utilizada como referência para os limites de gastos com pessoal e endividamento. Em 2014, a RCL nominal foi de R\$ 16,66 bilhões e, em 2023, alcançou R\$ 38,41 bilhões. O crescimento total foi de 131% ao longo desses 10 anos.

O gráfico a seguir ilustra a evolução da RCL de Goiás ao longo do período analisado.

Figura 47: Evolução da Receita Corrente Líquida de Goiás (2014-2023) – Valores Nominais e Corrigidos pelo IPCA



Fonte: Siconfi

A RCL Corrigida começou em R\$ 27,78 bilhões em 2014 e chegou a R\$ 38,41 bilhões em 2023, que representou um aumento de 38% durante o período.

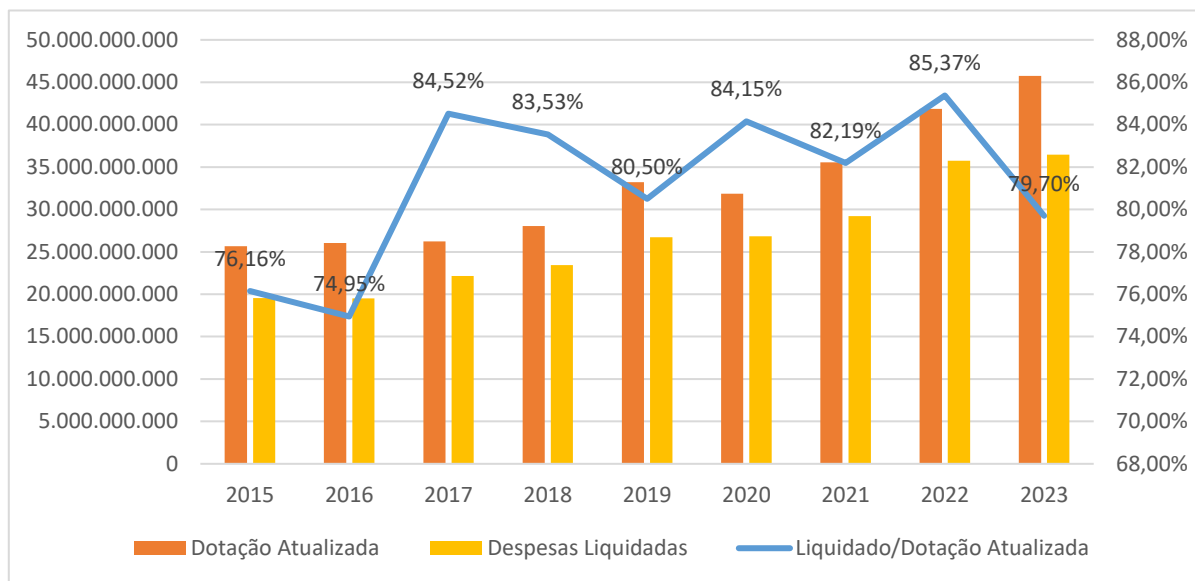
### **Execução Orçamentária**

A execução orçamentária demonstra a capacidade do Governo do Estado de Goiás de converter o planejamento financeiro em despesas efetivamente liquidadas e pagas. Esse indicador é fundamental para avaliar a eficiência da gestão na alocação de recursos.

O percentual de execução orçamentária começou em 76,2% em 2015 e teve uma tendência de crescimento, atingindo 84,5% em 2017. Em 2018, a execução foi de 83,5%, mantendo-se alta, mas com uma ligeira redução no ano seguinte, para 80,5% em 2019. No entanto, em 2020, a execução aumentou novamente para 84,2%, o que pode ter sido reflexo da maior utilização de recursos devido a medidas emergenciais relacionadas à pandemia.

Em 2021, a execução foi de 82,2%, e em 2022, o percentual subiu para 85,4%, o maior registrado no período. Em 2023, a execução foi de 79,7%, conforme ilustrado no gráfico a seguir.

**Figura 48: Evolução do Percentual de Execução Orçamentária (2015-2023) – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais)**



Fonte: Siconfi

A Tabela abaixo apresenta a dotação inicial, atualizada, despesa empenhada e liquidada ao longo dos últimos anos de forma mais detalhada.

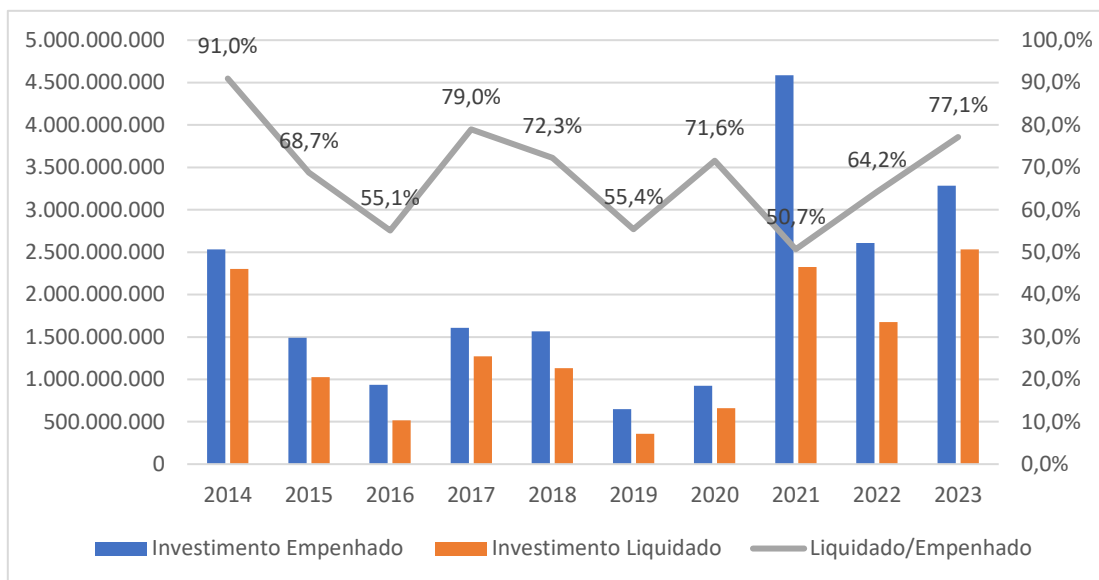
Tabela 32: Dotação Inicial, Dotação Atualizada, Despesas Empenhadas e Liquidadas – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Dotação Inicial</b>	24.119.477.000,00	24.385.283.000,00	24.362.001.000,00	24.236.511.000,00	32.195.672.000,00	29.528.327.000,00	31.449.121.000,00	36.373.533.000,00	37.883.020.000,00
<b>Dotação Atualizada</b>	25.679.828.468,57	26.036.100.259,96	26.216.260.136,43	28.059.785.838,45	33.206.900.465,51	31.871.590.552,11	35.557.392.045,31	41.849.616.785,89	45.746.632.398,00
<b>Despesas Empenhadas</b>	20.688.781.517,81	20.623.729.292,25	22.887.506.960,75	24.150.403.792,67	27.411.208.511,17	27.440.698.341,60	32.539.582.034,96	37.232.979.829,43	37.786.034.747,91
<b>Despesas Liquidadas</b>	19.557.083.346,28	19.513.849.360,45	22.158.921.979,88	23.438.908.736,19	26.730.017.318,36	26.821.092.160,30	29.224.680.242,15	35.728.968.365,46	36.457.953.577,28

Fonte: Siconfi

A realização dos investimentos planejados é outro indicador importante da eficiência administrativa. A relação entre o investimento liquidado e o empenhado serve como métrica para avaliar a efetividade na execução de projetos de infraestrutura e mobilidade urbana. Nos últimos anos, esse indicador oscilou entre 50,7% e 91%, conforme ilustrado no gráfico a seguir.

Figura 49: Execução de Investimentos Empenhados vs. Liquidados – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais)



Fonte: Siconfi

### **Gestão Fiscal e Endividamento**

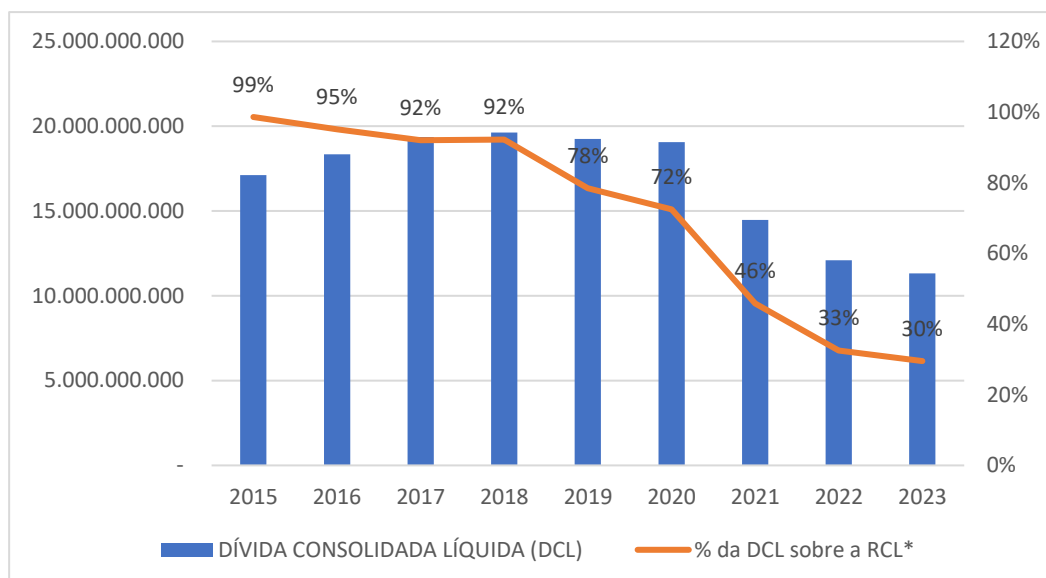
A análise da **Dívida Consolidada Líquida (DCL)** permite avaliar a saúde financeira do ente e sua capacidade de obter novos financiamentos sem comprometer sua sustentabilidade fiscal.

Para o cálculo da razão DCL/RCL foram compilados os dados nominais de DCL e RCL de 2015 a 2023. Quando a DCL é negativa, foi considerado que a razão é zero. A partir da razão DCL/RCL é possível avaliar se o estado cumpre o limite de endividamento estabelecido no art. 3º da RSF nº 40/2001<sup>41</sup> (200% para estados), se está no patamar de alerta (180% para estados) ou se está descumprindo o limite.

A figura abaixo apresenta a evolução da DCL e seu percentual sobre a RCL ao longo dos últimos anos.

<sup>41</sup> Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/562458/publicacao/16433576>. Acesso em: março de 2025.

Figura 50: Evolução da DCL e seu Percentual sobre a RCL – Governo do Estado de Goiás (Valores Nominais)



Fonte: Siconfi

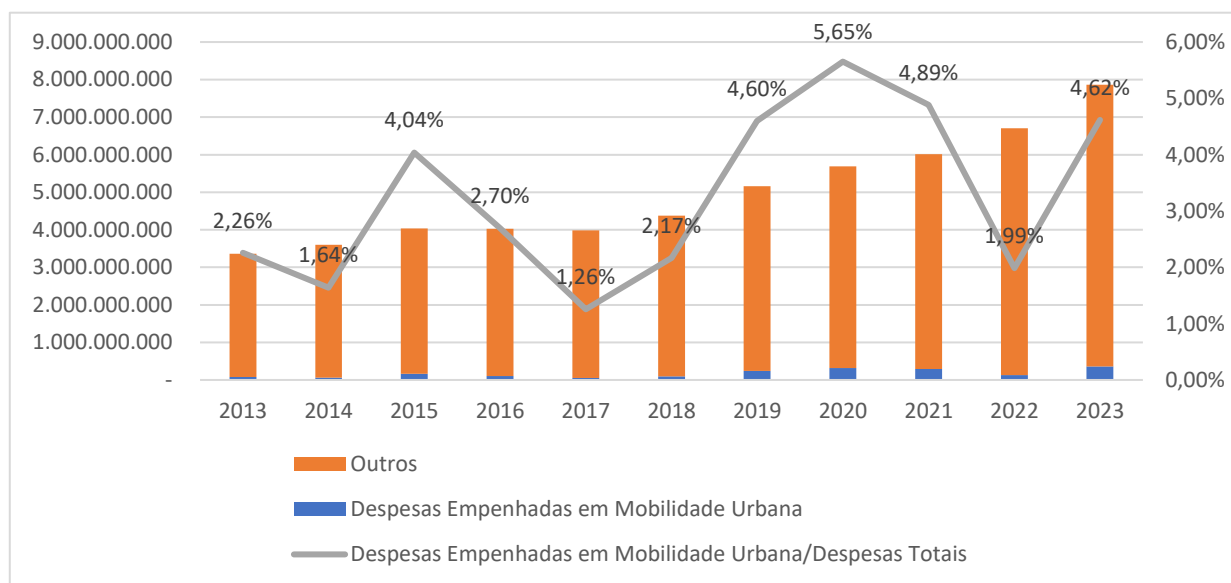
Goiás demonstrou um controle eficaz de sua dívida nos últimos anos, com a Dívida Consolidada Líquida caindo de R\$ 17,12 bilhões em 2015 para R\$ 11,33 bilhões em 2023. O percentual da DCL sobre a RCL também seguiu uma tendência de redução, de 99% em 2015 para 30% em 2023, indicando que o estado está conseguindo reduzir significativamente sua dependência de endividamento.

### 3.6.2.1.2 Goiânia

#### 3.6.2.1.2.1 Histórico de Despesas Realizadas

O gráfico a seguir ilustra a proporção de despesas empenhadas em mobilidade urbana em comparação ao volume total de despesas empenhadas pela Prefeitura de Goiânia de 2013 a 2023.

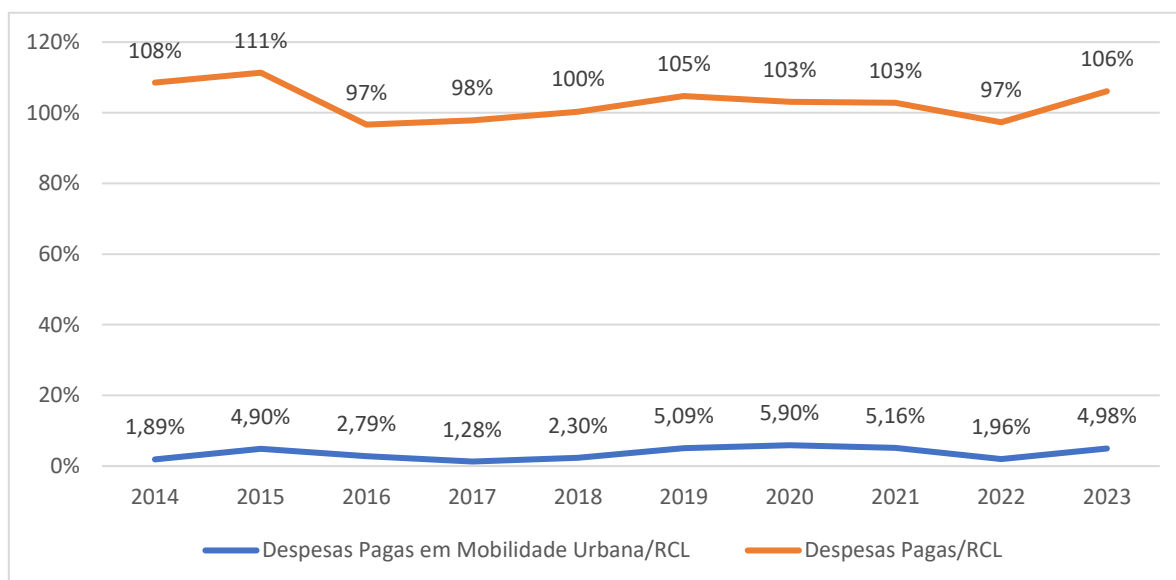
**Figura 51: Gráfico das Despesas Empenhadas Anuais da Prefeitura de Goiânia em Mobilidade Urbana vs. Despesas Empenhadas Total (Valores Nominais)**



Fonte: Siconfi

Outro aspecto relevante é a relação entre despesas pagas totais e em mobilidade urbana e Receita Corrente Líquida (RCL), que mede a capacidade financeira para realizar essas despesas. O gráfico a seguir mostra essa comparação.

**Figura 52: Gráfico das Despesas Pagas Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida da Prefeitura de Goiânia**



Fonte: Siconfi

As despesas pagas em mobilidade urbana como percentual da RCL tiveram uma oscilação considerável. Em 2014, esse percentual foi de 1,89%, aumentando em 2015, alcançando 4,90%, o maior valor do período. Em 2016, houve uma queda para 2,79%, mas o valor se manteve significativo. Nos anos seguintes, os percentuais continuaram a variar, com destaque para o pico

em 2019, quando as despesas representaram 5,90% da RCL. A partir de 2020, as despesas com mobilidade começaram a diminuir, caindo para 4,98% em 2023.

Quanto às despesas totais sobre a RCL, observa-se uma tendência de flutuação entre os anos, com um valor de 108% em 2013, indicando que as despesas superaram a receita no início do período. A partir de 2014, houve uma leve redução de 111% para 97% em 2015, com uma estabilização nos percentuais entre 97% e 106% nos anos seguintes.

### 3.6.2.1.2 Investimentos Projetados

O Plano Plurianual (PPA) 2022-2025<sup>42</sup> Goiânia é estruturado em programas setoriais e programas finalísticos. Os programas setoriais estão relacionados com áreas mais amplas da administração pública, enquanto os programas finalísticos têm como objetivo final a implementação de políticas públicas específicas, que impactam diretamente os cidadãos.

Com relação à mobilidade urbana, identifiquei quatro programas diretamente relacionados com este tema, que são:

- **Vias Urbanas:** Este programa visa a implementação de políticas de manutenção e pavimentação da malha viária de Goiânia, com o objetivo de melhorar a circulação de veículos e pessoas entre bairros da cidade. Para o programa, foram projetados R\$ 259.086.817 (0,96% dos recursos totais disponibilizados no PPA).
- **Administração e Fiscalização de Trânsito e Transporte Urbano:** Focado na gestão do tráfego e na implementação de medidas de fiscalização, o programa busca melhorar a segurança e a fluidez do trânsito urbano. Para o programa, foram projetados R\$ 259.150.169 (0,96% dos recursos totais disponibilizados no PPA).
- **Programa de Transporte Coletivo no Município de Goiânia:** Este programa busca a melhoria da infraestrutura e operacionalização do transporte coletivo, promovendo a expansão de rotas e a integração entre diferentes sistemas de transporte público. Para o programa, foram projetados R\$ 217.263.297 (0,80% dos recursos totais disponibilizados no PPA).
- **Corredores Preferenciais de Transporte Coletivo no Município de Goiânia:** Foca na criação de faixas e corredores exclusivos para o transporte coletivo, com o objetivo de reduzir o tempo de viagem e melhorar a eficiência do sistema de transporte público, além de proporcionar maior acessibilidade à população. Para o programa, foram projetados R\$ 49.004.000 (0,18% dos recursos totais disponibilizados no PPA).

---

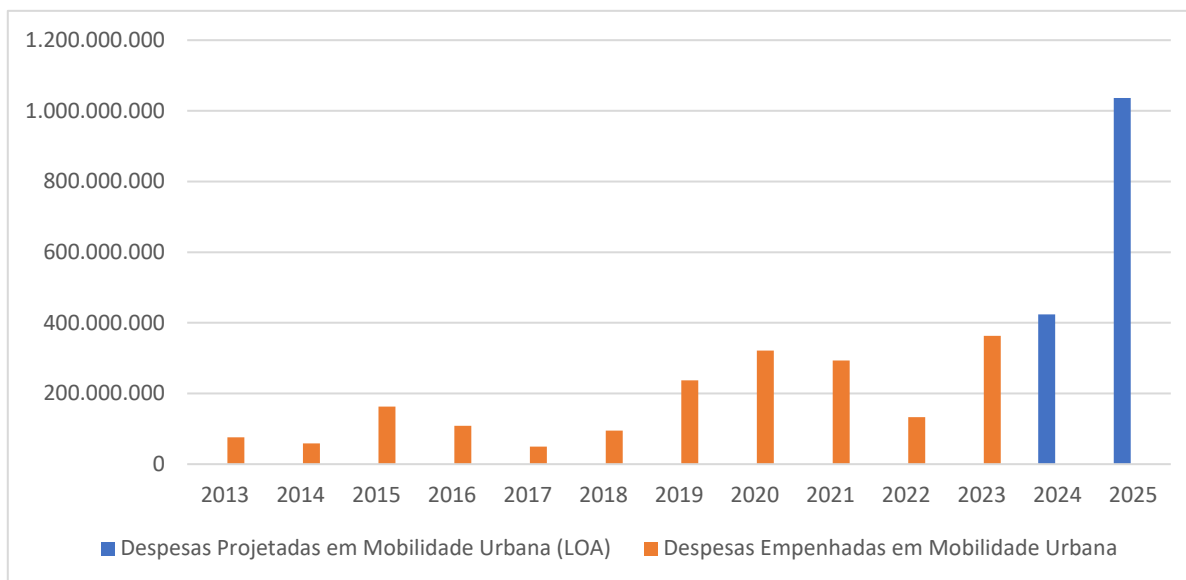
<sup>42</sup> Disponível em:

[https://www10.goiania.go.gov.br/DadosINTER/Transparencia/Or%c3%a7amento%20Municipal/PPA%20-%20Plano%20Plurianual/2022/arq\\_1618836.pdf](https://www10.goiania.go.gov.br/DadosINTER/Transparencia/Or%c3%a7amento%20Municipal/PPA%20-%20Plano%20Plurianual/2022/arq_1618836.pdf). Acesso em: abril de 2025.

No total, foram projetados R\$ 196.126.071, que representam 2,90% do total dos recursos totais previstos no PPA.

O Gráfico a seguir mostra o histórico das despesas empenhadas em mobilidade urbana de 2013 a 2023 e a projeção de orçamento para o ano de 2024<sup>43</sup> e 2025<sup>44</sup>.

Figura 53: Gráfico das Despesas em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024 e 2025) da Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais)



Fonte: Siconfi, LOA Goiânia

É importante ressaltar que os valores históricos obtidos na base de dados do Siconfi são apenas os classificados com a função transporte em adição aos classificados com a subfunção transportes coletivos urbanos. Os valores obtidos na LOA podem ser posteriormente classificados em outras categorias de funções e subfunções e isso pode gerar discrepâncias entre os valores históricos e os valores projetados.

### 3.6.2.1.2.3 Análise Financeira do Ente – Goiânia

Este item apresenta uma análise da situação financeira do Município de Goiânia, abordando a sustentabilidade fiscal e a capacidade de execução orçamentária. A gestão fiscal municipal deve equilibrar receitas e despesas de forma a garantir a execução eficiente dos serviços públicos sem comprometer a estabilidade financeira de longo prazo.

<sup>43</sup> Disponível em:

[https://www10.goiania.go.gov.br/DadosINTER/Transparencia/Or%c3%a7amento%20Municipal/LOA%20-%20Or%c3%a7amentos%20Anuais/2024/arq\\_5133542.pdf](https://www10.goiania.go.gov.br/DadosINTER/Transparencia/Or%c3%a7amento%20Municipal/LOA%20-%20Or%c3%a7amentos%20Anuais/2024/arq_5133542.pdf). Acesso em: abril de 2025.

<sup>44</sup> Disponível em:

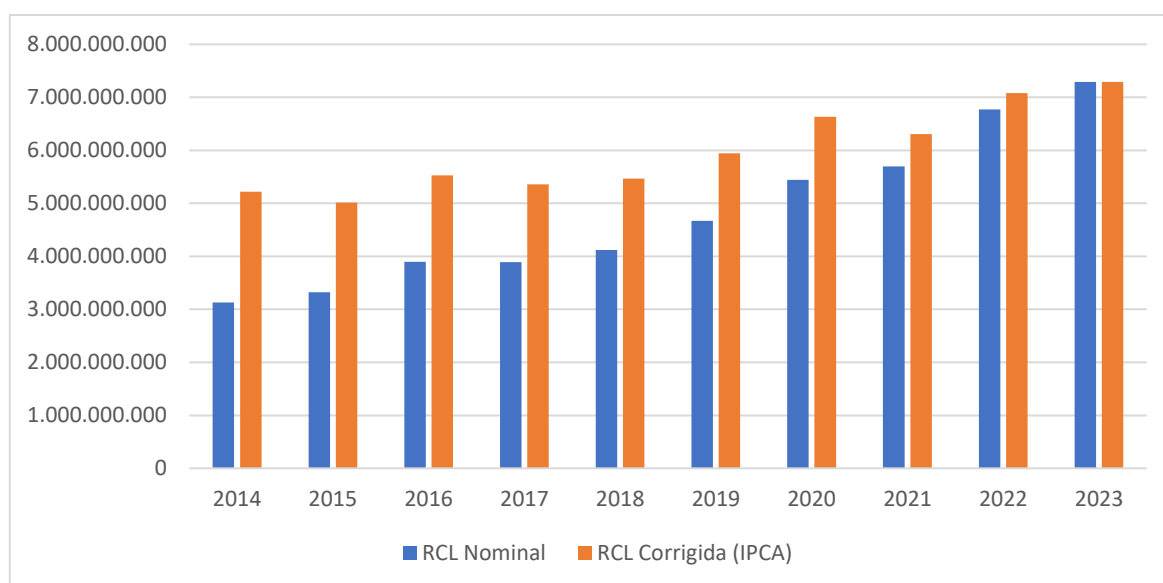
[https://www10.goiania.go.gov.br/DadosINTER/Transparencia/Or%c3%a7amento%20Municipal/LOA%20-%20Or%c3%a7amentos%20Anuais/2025/arq\\_6741839.pdf](https://www10.goiania.go.gov.br/DadosINTER/Transparencia/Or%c3%a7amento%20Municipal/LOA%20-%20Or%c3%a7amentos%20Anuais/2025/arq_6741839.pdf). Acesso em: abril de 2025.

## **Receita Corrente Líquida (RCL)**

A Receita Corrente Líquida (RCL) é um dos principais indicadores da capacidade fiscal do município, servindo como base para os limites de despesas com pessoal e endividamento. A RCL Nominal de 2014 a 2023 apresentou um aumento significativo, de R\$ 3,13 bilhões em 2014 para R\$ 7,29 bilhões em 2023, totalizando 133% de crescimento.

Abaixo, o gráfico apresenta a evolução da RCL de Goiânia ao longo do período analisado.

**Figura 54: Evolução da Receita Corrente Líquida de Goiânia (2014-2023) – Valores Nominais e Corrigidos pelo IPCA**



Fonte: Siconfi

A RCL Corrigida seguiu um padrão de crescimento similar ao da RCL Nominal, passando de R\$ 5,22 bilhões em 2014 para R\$ 7,29 bilhões em 2023. O crescimento foi de 40% ao longo do período, o que é um crescimento considerável, mas bem menor quando comparado ao crescimento nominal.

## **Execução Orçamentária**

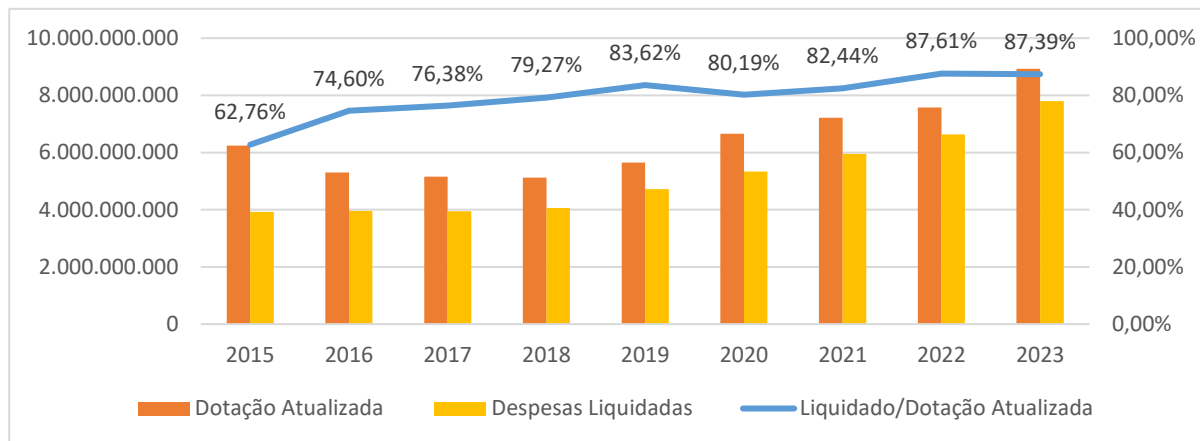
A execução orçamentária reflete a capacidade do Município de Goiânia de transformar planejamento financeiro em despesas efetivamente liquidadas e pagas. Essa métrica é essencial para avaliar a eficiência da gestão municipal na alocação de recursos.

O percentual de execução orçamentária mostra uma tendência de crescimento ao longo dos anos. Em 2015, a execução foi de 62,76%, um valor relativamente baixo em comparação com os anos seguintes. Em 2016, esse percentual subiu para 74,60%, e continuou a aumentar ao longo dos anos, atingindo 79,27% em 2018 e 83,62% em 2019.

Nos anos seguintes, a execução orçamentária se manteve robusta, com 80,19% em 2020, 82,44% em 2021 e alcançando 87,61% em 2022, o maior percentual do período. Em 2023, o percentual foi ligeiramente menor, mas ainda elevado, atingindo 87,39%.

Os valores históricos podem ser acompanhados no gráfico da figura abaixo.

**Figura 55: Evolução do Percentual de Execução Orçamentária (2015-2023) – Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais)**



Fonte: Siconfi

A Tabela abaixo apresenta a dotação inicial, atualizada, despesa empenhada e liquidada ao longo dos últimos anos de forma mais detalhada.

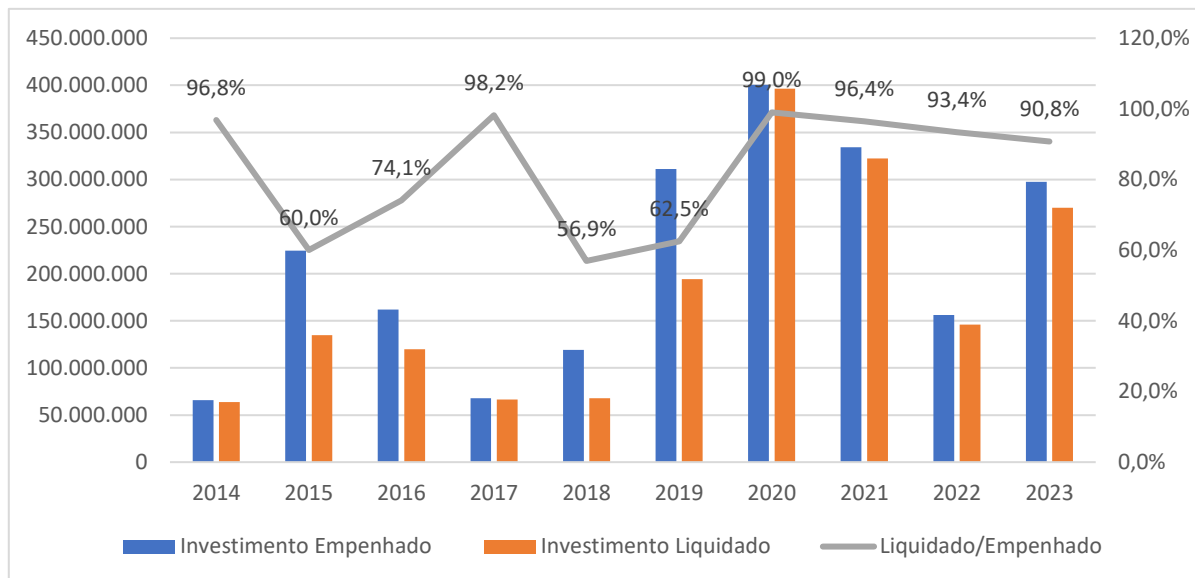
**Tabela 33: Dotação Inicial, Dotação Atualizada, Despesas Empenhadas e Liquidadas – Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais)**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Dotação Inicial</b>	6.109.223.000,00	5.151.092.000,00	5.007.369.000,00	4.806.270.000,00	5.062.685.000,00	5.771.716.000,00	6.099.942.000,00	6.311.759.000,00	6.876.993.000,00
<b>Dotação Atualizada</b>	6.246.322.052,98	5.305.205.456,36	5.161.362.799,33	5.121.963.667,58	5.649.466.627,65	6.658.141.710,37	7.214.979.151,44	7.577.801.325,21	8.931.090.104,13
<b>Despesas Empenhadas</b>	4.034.117.079,02	4.030.081.139,53	3.982.746.796,49	4.191.637.050,13	4.866.675.536,61	5.351.678.859,55	6.011.936.615,30	6.699.730.095,47	7.861.736.852,97
<b>Despesas Liquidadas</b>	3.920.084.811,53	3.957.607.595,52	3.942.453.619,71	4.060.104.029,39	4.724.201.215,18	5.339.152.373,40	5.947.746.265,63	6.639.071.635,76	7.804.601.257,12

Fonte: Siconfi

A execução dos investimentos previstos também é um indicador relevante da eficiência administrativa. A razão entre investimento liquidado e empenhado é uma métrica que auxilia na compreensão da efetividade na execução de projetos de infraestrutura e mobilidade urbana. Esse indicador variou entre 56,9% e 99,0% nos últimos anos, conforme apresentado no gráfico da figura abaixo.

Figura 56: Execução de Investimentos Empenhados vs. Liquidados – Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais)



Fonte: Siconfi

### **Gestão Fiscal e Endividamento**

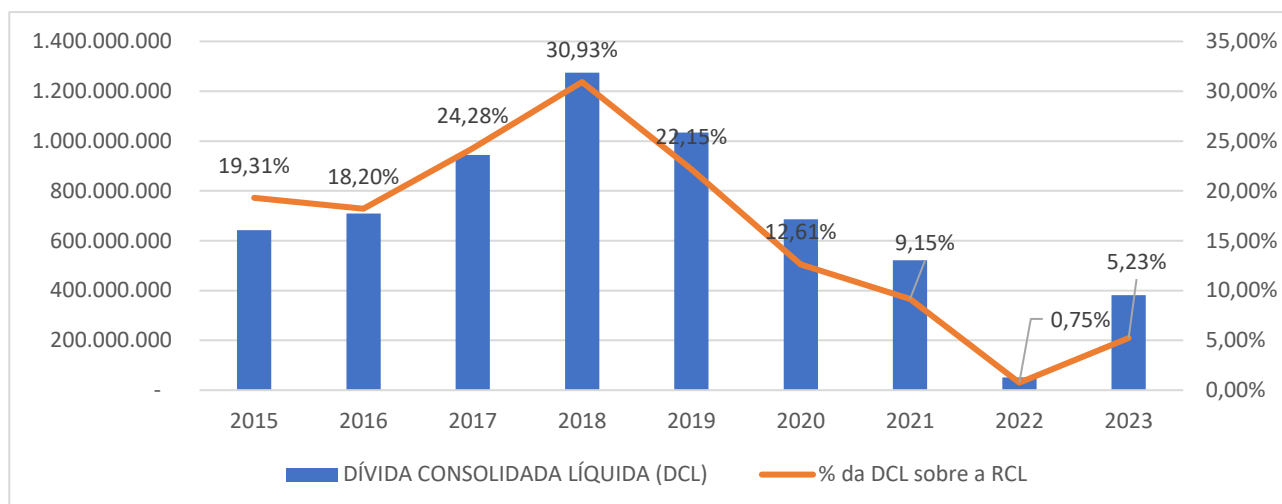
A análise da **Dívida Consolidada Líquida (DCL)** permite avaliar a saúde financeira do município e sua capacidade de obter novos financiamentos sem comprometer sua sustentabilidade fiscal.

Para o cálculo da razão DCL/RCL foram compilados os dados nominiais de DCL e RCL de 2015 a 2023. Quando a DCL é negativa, foi considerado que a razão é zero. A partir da razão DCL/RCL é possível avaliar se o estado cumpre o limite de endividamento estabelecido no art. 3º da RSF nº 40/2001<sup>45</sup> (120% para municípios), se está no patamar de alerta (108% para municípios) ou se está descumprindo o limite.

A figura abaixo apresenta a evolução da DCL e seu percentual sobre a RCL ao longo dos últimos anos.

<sup>45</sup> Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/562458/publicacao/16433576>. Acesso em: março de 2025.

Figura 57: Evolução da DCL e seu Percentual sobre a RCL - Prefeitura de Goiânia (Valores Nominais)



Fonte: Siconfi

Goiânia demonstrou um controle efetivo de sua dívida ao longo dos anos, com uma significativa redução da DCL sobre a RCL. Mesmo nos anos de maior endividamento, como em 2018, a cidade nunca ultrapassou níveis alarmantes de endividamento em relação à receita. A diminuição contínua da razão DCL/RCL, que caiu de 30,93% em 2018 para 5,23% em 2023, indica uma gestão fiscal eficiente. O município está em uma posição fiscal confortável, longe do risco de descumprir os limites de endividamento estabelecidos.

### 3.6.2.2 Fundos Contábeis Orçamentários

Conforme item 3.1.1 o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia foi extinto pela Lei Complementar nº 154, de 30 de janeiro de 2020 (“[LC 154/20](#)”).

Não foram identificados outros fundos relevantes no contexto do estudo.

### 3.6.2.3 Parcerias Público-Privadas na Região Metropolitana de Goiânia

#### 3.6.2.3.1 Contexto Legal

As Parcerias Público-Privadas (PPPs) são regulamentadas por um conjunto de leis, decretos e normativos que estabelecem as diretrizes para sua implementação, operação e fiscalização. Esse marco legal é essencial para garantir a transparência, segurança jurídica e eficiência na relação entre o setor público e privado, viabilizando projetos de interesse público. Este capítulo apresenta as principais legislações e regulamentações aplicáveis, fornecendo o embasamento jurídico necessário para a estruturação e gestão das PPPs no contexto analisado.

### 3.6.2.3.1.1 Estado de Goiás

No Estado de Goiás, o marco legal das PPPs foi estabelecido pela Lei Estadual nº 14.910<sup>46</sup>, de 15 de julho de 2004, promulgada logo após a edição da lei federal de PPP (Lei 11.079/2004). Essa lei definiu as bases para contratação de PPPs no âmbito estadual, adotando conceitos de concessão administrativa e patrocinada semelhantes aos federais e estabelecendo diretrizes como eficiência, transparência e equilíbrio econômico-financeiro nos contratos.

Para complementar e operacionalizar o programa de PPP estadual, o governo goiano editou regulamentações por decreto e atualizou a legislação ao longo do tempo. Um marco importante foi o Decreto nº 7.365<sup>47</sup>, de 09 de junho de 2011, que instituiu no Estado de Goiás o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para projetos de PPP. Esse decreto estabeleceu normas para orientar a participação de particulares na estruturação de projetos de PPP, permitindo que o setor privado apresentasse estudos de viabilidade e propostas preliminares ao poder público estadual.

Mais recentemente, houve uma reorganização institucional significativa relacionada às PPPs no Estado de Goiás. Com a mudança de governo em 2019, foi editada a Lei Estadual nº 20.491<sup>48</sup>, de 25 de junho de 2019, que estabelece a organização administrativa do Poder Executivo de Goiás. Dentro dessa ampla lei de reforma administrativa, foi criada a Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás (CIP) – também referida como *Goiás Parcerias*. A CIP é uma empresa pública estadual concebida para gerir e executar projetos de PPP, concessões e privatizações em Goiás. Sua criação centralizou as funções antes dispersas de estruturação de projetos e gestão de contratos de parcerias. Embora a Lei 20.491/2019 trate genericamente da reorganização, incluindo a extinção e criação de órgãos, ela dedica dispositivos específicos à CIP, definindo sua natureza jurídica e vinculando-a à estrutura do Governo. A Companhia de Investimentos e Parcerias passou a atuar como unidade gestora de PPPs no Estado de Goiás, substituindo ou complementando a comissão ou conselho gestor previsto originalmente.

---

<sup>46</sup> Disponível em: [https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa\\_legislacao/80845/lei-14910](https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/80845/lei-14910). Acesso em: abril de 2025.

<sup>47</sup> Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/2810607143/decreto-7365-11-go>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>48</sup> Disponível em:

<https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=Lei+n%C2%BA+20.491%2F19+-+Organiza%C3%A7%C3%A3o+administrativa+do+Poder+Executivo>. Acesso em: abril de 2025.

### 3.6.2.3.1.2 Goiânia

Goiânia instituiu seu Programa Municipal de PPPs pela Lei nº 9.548<sup>49</sup>, de 22 de abril de 2015. Esta lei criou o marco legal das PPPs no município, definindo as diretrizes e objetivos das parcerias e criando a Comissão Gestora de Parcerias Público-Privadas de Goiânia (CGP). O programa municipal de PPP foi concebido em linha com a legislação federal (Lei nº 11.079/2004) e destina-se a “promover, fomentar, coordenar, regular e fiscalizar” a realização de PPPs no âmbito da administração direta e indireta de Goiânia.

Para operacionalizar as PPPs, decretos municipais subsequentes regulamentaram estruturas e procedimentos. A Comissão Gestora de Parcerias (CGP), embora criada pela lei, teve sua composição e funcionamento detalhados pelo Decreto nº 2.560<sup>50</sup>, de 25 de agosto de 2017, que a constituiu formalmente. Posteriormente, o Decreto nº 1.868<sup>51</sup>, de 12 de março de 2021 aprovou o Regimento Interno da CGP, e o Decreto nº 1.869<sup>52</sup>, de 12 de março de 2021 atualizou os membros do colegiado, adequando sua estrutura às reformas administrativas recentes. Essas normas asseguram a participação de diversas secretarias municipais na CGP e definem presidência, vice-presidência e regras de convocação e atuação da comissão.

Por fim, Goiânia também estabeleceu regras para o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) no contexto das PPPs. O Decreto nº 1.133<sup>53</sup>, de 10 de abril de 2019 aprovou o regulamento dos PMIs e Procedimentos Não Solicitados (PNS) para o Programa de PPP municipal. Este decreto disciplinou a apresentação de estudos por interessados privados, seja por provocação do Poder Público (PMI) ou por iniciativa privada (PNS), visando estruturar projetos de PPP.

---

<sup>49</sup> Disponível em:

[https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete\\_civil/sileg/dados/legis/2015/lo\\_20150422\\_000009548.html#:~:text=Institui%20o%20Programa%20Municipal%20de,Goi%C3%A2nia%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias](https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2015/lo_20150422_000009548.html#:~:text=Institui%20o%20Programa%20Municipal%20de,Goi%C3%A2nia%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias).

Acesso em: abril de 2025.

<sup>50</sup> Disponível em:

[https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete\\_civil/sileg/dados/legis/2019/dc\\_20190410\\_000001133.html#:~:text=art,Gestora%20de%20Parcerias%20de%20Goi%C3%A2nia](https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2019/dc_20190410_000001133.html#:~:text=art,Gestora%20de%20Parcerias%20de%20Goi%C3%A2nia). Acesso em: abril de 2025.

<sup>51</sup> Disponível em:

[https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete\\_civil/sileg/dados/legis/2021/dc\\_20210312\\_000001868.html](https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2021/dc_20210312_000001868.html). Acesso em: abril de 2025.

<sup>52</sup> Disponível em:

[https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete\\_civil/sileg/dados/legis/2021/dc\\_20210312\\_000001869.html](https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2021/dc_20210312_000001869.html). Acesso em: abril de 2025.

<sup>53</sup> Disponível em:

[https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete\\_civil/sileg/dados/legis/2019/dc\\_20190410\\_000001133.html](https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2019/dc_20190410_000001133.html). Acesso em: abril de 2025.

### **3.6.2.3.2 Experiências anteriores com PPPs na RMG**

Este capítulo apresenta as Parcerias Público-Privadas (PPPs) que já foram formalmente contratadas, estejam elas atualmente vigentes ou encerradas, por meio de cancelamento, extinção ou término contratual. A identificação e sistematização dos projetos foram feitas com base em fontes oficiais e documentais, como os Relatórios de Resultados das Estatais (RREO), contratos publicados, bases de dados institucionais e informações disponibilizadas por órgãos responsáveis pela execução ou regulação das parcerias. São destacados, para cada projeto, dados como a área de atuação, modelo contratual, status atual e demais informações relevantes para o acompanhamento da carteira já implementada.

Até o momento, não há registros de contratos de PPP atualmente vigentes no estado de Goiás ou no município de Goiânia. No entanto, dois contratos chegaram a ser assinados, mas foram posteriormente cancelados. Os detalhes estão apresentados na tabela a seguir.

Tabela 34: Lista das PPPs vigentes na RMG

Projeto	Área/Setor	Modalidade de PPP	Data de Início <sup>54</sup>	Duração	Despesa máxima projetada (anual)	Ente Responsável	Descrição
<b>Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) do Eixo Anhanguera<sup>55</sup></b>	Mobilidade Urbana	Patrocinada	Abr/2015	35 anos	Cancelada	Governo do Estado de Goiás	A PPP do VLT do Eixo Anhanguera tinha como objetivo modernizar e requalificar o atual sistema de transporte coletivo que opera ao longo do Eixo Anhanguera, em Goiânia e região metropolitana. O projeto previa a substituição dos ônibus articulados por um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, oferecendo mais conforto, regularidade e capacidade de transporte aos usuários. A iniciativa incluía a construção da infraestrutura ferroviária, aquisição de composições (trens), operação, manutenção e gestão do sistema por meio de parceria com a iniciativa privada.
<b>PPP Cidade Inteligente</b>	Tecnologia / Telecomunicações / Conectividade	Administrativa	-	25 anos	Assinatura do contrato suspensa <sup>56</sup>	Prefeitura de Goiânia	O projeto Cidade Inteligente visa modernizar a infraestrutura urbana do Estado de Goiás por meio da instalação e operação de soluções tecnológicas integradas. A PPP inclui a implantação de sistemas de iluminação pública inteligente, videomonitoramento, semáforos conectados, conectividade por fibra óptica e outras tecnologias voltadas à segurança pública, mobilidade urbana e gestão eficiente dos serviços públicos. Com isso, busca-se transformar os municípios atendidos em ambientes mais seguros, conectados e eficientes, promovendo qualidade de vida e inovação na gestão pública.

Fonte: Radar PPP, B3<sup>57</sup>, Poder Goiás

<sup>54</sup> Data de assinatura do contrato.

<sup>55</sup> Disponível em: <https://radarppp.com/resumo-de-contratos-de-ppps/veiculo-leve-sobre-trilhos-no-eixo-anhanguera-goias/>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>56</sup> Disponível em: <https://www.podergoias.com.br/materia/21137/cidade-inteligente-corre-o-risco-de-nao-sair-do-papel-em-goiania>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>57</sup> Disponível em: [https://www.b3.com.br/pt\\_br/noticias/leiloes-8AA8D0CD9200884E019206AE79371685.htm](https://www.b3.com.br/pt_br/noticias/leiloes-8AA8D0CD9200884E019206AE79371685.htm). Acesso em: abril de 2025.

### **3.6.2.3.3 Carteira de Projetos e Novos Investimentos**

Neste capítulo, são apresentados os projetos de PPP que se encontram em fase preliminar de estudo ou estruturação, ou seja, que ainda não resultaram na assinatura de contrato. A seleção dos projetos considera principalmente informações extraídas de fontes oficiais, como portais de transparência, sites institucionais de governos e órgãos gestores, além de documentos públicos relacionados a consultas, chamamentos ou estudos em andamento. Não são consideradas, nesta análise, informações que tenham sido divulgadas apenas de forma genérica ou não confirmada por fontes primárias.

A seguir, são apresentados os principais projetos de PPPs em curso no estado de Goiás organizados por setor, modalidade, estágio de desenvolvimento e ente responsável. Esses projetos abrangem áreas estratégicas como transporte, cultura, saneamento, infraestrutura e tecnologia. Atualmente, a Prefeitura de Goiânia não disponibiliza um portal específico dedicado às Parcerias Público-Privadas.

A tabela abaixo resume as informações essenciais de cada proposta atualmente em estudo ou estruturação.

Tabela 35: Carteira das PPPs em fase de aprovação na RMG

Projeto	Área/Setor	Modalidade de PPP	Prazo de Duração	Status do Projeto	Contraprestação (anual)	Ente Responsável	Descrição
<b>Terminais Rodoviários de Passageiros</b> <sup>58</sup>	Mobilidade Urbana	Concessão Comum e PPP	35 anos	Consulta Pública	Em estudo	Governo do Estado de Goiás	Requalificação e concessão de terminais rodoviários para modernização e operação.
<b>Teatro Goiânia</b> <sup>59</sup>	Turismo / Cultura / Esportes	A definir	Em estudo	Estudo de viabilidade	Em estudo	Governo do Estado de Goiás	Parceria para reforma, manutenção e gestão do Teatro Goiânia.
<b>Goiás + Digital</b> <sup>60</sup>	Tecnologia / Telecomunicações / Conectividade	A definir	Em estudo	Chamamento Público dos Municípios	Em estudo	Governo do Estado de Goiás	Digitalização de serviços públicos e infraestrutura de TI.
<b>Palácio da Música (CCON)</b> <sup>61</sup>	Turismo / Cultura / Esportes	A definir	Em estudo	Pré-viabilidade	Em estudo	Governo do Estado de Goiás	Gestão e operação do espaço cultural, com foco em atividades musicais.
<b>Resíduos Sólidos – Aterros Sanitários</b> <sup>62</sup>	Saneamento	A definir	Em estudo	Pré-viabilidade	Em estudo	Governo do Estado de Goiás	O projeto de parceria público-privada voltado para os serviços de esgotamento sanitário contempla os 217 municípios do estado de Goiás, que juntos somam uma população de aproximadamente 3,4 milhões de pessoas.

Fonte: Site: Governo do Estado de Goiás<sup>63</sup>

<sup>58</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/terminais-rodoviarios-de-passageiros/>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>59</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/teatro-goiania/>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>60</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/goiasmaisdigital/>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>61</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/projeto-ccon-3/>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>62</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/residuos-solidos/>. Acesso em: abril de 2025.

<sup>63</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/projetos-de-concessao-e-parcerias-publico-privada/#:~:text=Viabilidadehttps%3A%2F%2Fgoias.Procedimento%20de>. Acesso em: abril de 2025.

#### **3.6.2.3.4 Fundos Contábeis e Orçamentários para PPPs**

Não foram identificados fundos garantidores específicos para PPPs na RMG. No entanto, a legislação vigente prevê mecanismos de garantia para os contratos de PPP, como a possibilidade de vinculação de receitas ou bens públicos.

#### **3.6.2.3.5 Impacto das PPPs nas Finanças Públicas**

Os contratos de Parcerias Público-Privadas (PPPs) têm impacto direto nas finanças públicas, especialmente no que se refere às despesas correntes e de capital, já que envolvem obrigações de longo prazo para o setor público. Com o objetivo de controlar esse impacto fiscal, a legislação federal estabeleceu um limite de 5% da Receita Corrente Líquida (RCL) para as despesas de caráter continuado decorrentes de contratos de PPPs.

Esse limite está previsto no art. 28, § 1º da Lei nº 11.079/2004 (Lei das PPPs), que determina:

“As despesas de caráter continuado derivadas de contrato de parceria público-privada não poderão exceder, no âmbito de cada ente da Federação, a cinco por cento da Receita Corrente Líquida, devendo os impactos orçamentários e financeiros constar da lei orçamentária anual e da de diretrizes orçamentárias.”

Além disso, o descumprimento desse limite pode acarretar sanções ao ente federado, como a proibição de receber transferências voluntárias da União ou de obter garantias federais. Essa consequência está prevista no art. 31 da mesma lei, que veda a concessão de garantias ou transferências quando não forem observadas as regras fiscais e legais aplicáveis às PPPs.

Tais dispositivos reforçam a necessidade de planejamento, transparência e responsabilidade fiscal por parte dos gestores públicos, em alinhamento com os princípios da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/2000), especialmente no que diz respeito à sustentabilidade da dívida e ao controle de gastos obrigatórios de longo prazo.

Tanto o Estado de Goiás quanto o Município de Goiânia, que atualmente não possuem contratos de Parceria Público-Privada vigentes, o limite de 5% da Receita Corrente Líquida permanece integralmente disponível para a contratação futura desse tipo de parceria.

#### **3.6.2.4 Avaliação de Capacidade de Endividamento do Estado e dos Municípios da RMG**

A Capacidade de Pagamento (CAPAG) é a metodologia de classificação dos Estados, Distrito Federal e Municípios, realizada pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) quando os entes públicos pleiteiam operações de crédito interno e externo com garantia da União, estabelecida pela Portaria do Ministério da Fazenda nº 1.583, de 13 de dezembro de 2023, e os procedimentos da Portaria STN nº 217, de 15 de fevereiro de 2024.

A análise da CAPAG tem o objetivo de avaliar e apresentar, de forma simples e transparente, a capacidade do ente para assumir novos compromissos financeiros. A metodologia para diagnosticar a saúde fiscal de um Estado ou Município atribui uma nota que varia de "A" a "D", obtida a partir da combinação de três indicadores: Endividamento (DC), Poupança Corrente (PC) e Liquidez Relativa (LR), que juntos proporcionam uma visão abrangente da saúde financeira dos entes subnacionais. Além disso, considera-se o grau de solvência, a relação entre receitas e despesas correntes e a situação de caixa. Entretanto, destaca-se que o cálculo definitivo da CAPAG só é efetuado por ocasião da verificação do cumprimento dos limites e condições para contratação de operações de crédito com garantia da União.

Somente entes com CAPAG "A" ou "B" são considerados elegíveis para obter aval (garantia) da União em novos empréstimos. Na prática, isso significa que governos subnacionais bem avaliados têm acesso facilitado a crédito respaldado pela União, enquanto entes com CAPAG "C" ou "D" ficam impedidos de receber garantias federais para novos financiamentos.

A análise CAPAG dos entes da área de estudo da RMG revela uma situação fiscal diversa, com alguns municípios apresentando boas condições de gestão fiscal e outros com dificuldades em relação ao endividamento, à poupança corrente e à liquidez.

Goiânia apresenta uma CAPAG C, com um endividamento de 20%, o que está dentro de limites razoáveis, mas exige atenção. A poupança corrente de 97% indica que a maior parte das receitas está sendo consumida por despesas correntes, o que reduz a flexibilidade fiscal do município. A liquidez de 1% é muito limitada, indicando que Goiânia tem uma capacidade reduzida para honrar suas obrigações de curto prazo.

Senador Canedo, com CAPAG C, apresenta um endividamento de 14%, o que é relativamente baixo, e uma poupança corrente de 84%, o que sugere que uma boa parte das receitas é utilizada para despesas correntes. A liquidez negativa de -1% é uma preocupação, pois indica dificuldades em honrar as obrigações de curto prazo.

Para os municípios sem classificação CAPAG (n.d.), Aparecida de Goiânia, Goianira e Trindade não têm dados disponíveis sobre suas classificações, o que impede uma análise detalhada de sua situação fiscal.

Por fim, o Estado de Goiás, com CAPAG C, não tem dados suficientes para uma avaliação detalhada de sua capacidade de pagamento, de forma que é importante monitorar a situação fiscal do Estado para garantir que ele mantenha uma boa gestão fiscal e uma capacidade adequada de honrar suas obrigações financeiras.

Além disso, Goiás enfrenta uma crise fiscal<sup>64</sup> resultante de anos de desequilíbrio entre receitas e despesas. Em 2018, a situação se agravou com o não pagamento de salários, 13º e dívidas com fornecedores, acumulando passivos significativos, incluindo uma dívida de R\$ 23,7 bilhões. Para retomar sua capacidade de investimento, Goiás optou por aderir ao Regime de Recuperação Fiscal.

A tabela a seguir, elaborada em abril de 2025 com os dados disponibilizados no site do Tesouro Transparente, apresenta os detalhes dos indicadores CAPAG para cada município da área de estudo e Estado da RMG, permitindo uma visão mais detalhada da sustentabilidade financeira na região. As informações não foram disponibilizadas igualmente para todos os entes. Quando não disponibilizado, o campo foi preenchido com a legenda *i.n.* (informação não disponível).

---

<sup>64</sup> Disponível em: <https://goias.gov.br/economia/rrf/>. Acesso em: maio de 2025.

Tabela 36: Indicadores financeiros

UF	Entes	CAPAG	Indicador 1 - Endividamento	Nota 1	Indicador 2 - Poupança Corrente	Nota 2	Indicador 3 - Liquidez	Nota 3	Nota ICF	Receita Bruta (milhões R\$)	Receita Corrente Líquida (milhões R\$)	Despesas empenhadas (milhões R\$)	Dívida consolidada (milhões R\$)
GO	Goiânia	C	20%	A	97%	C	1%	B	Bicf	8.979	8.074	8.996	1.654
GO	Aparecida de Goiânia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Eicf	i.n.	i.n.	i.n.	i.n.
GO	Goianira	n.d.	7%	A	88%	B	n.d.	n.d.	Eicf	249	213	212	18
GO	Senador Canedo	C	14%	A	84%	A	-1%	C	Aicf	961	813	766	113
GO	Trindade	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Eicf	i.n.	i.n.	i.n.	i.n.
GO	Goiás	C	-	-	-	-	-	-	Aicf	i.n.	i.n.	i.n.	i.n.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Tesouro Transparente<sup>65</sup>

<sup>65</sup> Disponível em: <https://www.tesourotransparente.gov.br/temas/estados-e-municipios/capacidade-de-pagamento-capag>. Acesso em: abril de 2025.

### 3.7 Aspectos Jurídicos das Operações de TPC

#### 3.7.1 Instrumentos jurídicos de prestação de serviço de transporte na RM e nos Municípios da AE

##### 3.7.1.1 Transporte Coletivo de Passageiros na RMG/RMTC

Como amplamente exposto neste relatório, o TPC da RMTC é prestado por meio de uma rede única e integrada por mais de 290 linhas de ônibus metropolitanas, indistintas em relação a serem municipais ou intermunicipais, possibilitando que os usuários acessem entre os diferentes municípios da RMG a partir de uma tarifa e sistema de bilhetagem únicos.

A rede é operada atualmente por quatro concessionárias privadas - Rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação Reunidas Ltda., Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás - Cootego, - e por uma empresa pública, a Metrobus (as "Concessionárias") nos termos dos contratos de concessão firmados com a CMTC, em resultado do Edital de Concorrência CMTC nº 01/2007 ("Contratos de Concessão CMTC").

Para além das figuras integrantes da RMTC exploradas anteriormente, como a CDTC, destacamos também duas formas principais de organização das Concessionárias:

- **Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia – SET:** representante institucional das Concessionárias e responsável pela gestão de arrecadação tarifária da RMTC; e
- **Redemob Consórcio:** consórcio firmado entre as Concessionárias, definido como a unidade organizacional operacional integrada de todas as concessionárias da RMTC, responsável pela operação da Central de Controle Operacional, prestação do Serviço de Informação Metropolitano; gestão dos Terminais e Estações da RMTC e operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (Sitpass);

Todos os Contratos de Concessão CMTC foram assinados no ano de 2011 com prazo de vigência de 20 (vinte) anos, tendo, portanto, final no ano de 2031. Contudo, é importante destacar que foi autorizada a reestruturação dos Contratos de Concessão CMTC, no âmbito do projeto "**Nova RMTC**", incluindo a prorrogação dos prazos dos referidos contratos por mais 20 (vinte) anos, acrescidos do prazo remanescente da concessão, conforme mais bem explorado pelo item 3.7 do Volume 2 – Apêndices I e II.

### 3.7.1.2 Demais Municípios: Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira

Conforme item anterior deste Relatório, o transporte coletivo municipal e intermunicipal dos Municípios Relevantes se dá através da prestação de serviços no âmbito da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia – RMTC, gerida pela CMTC e integrada pelos demais agentes anteriormente destacados no sistema. Assim, não há serviços de TPC municipais.

### 3.7.2 Sistema de Bilhetagem

Os Contratos de Concessão CMTC previram, desde sua versão originalmente firmada, a instituição de sistema integrado de cobrança entre as Concessionárias, denominado de Sistema de Bilhetagem Eletrônica (“SBE”), conforme descrito no Edital de Concorrência CMTC nº 01/2007.

Os Contratos de Concessão CMTC estabelecem que os procedimentos de *“provisamento, manutenção e conservação, o custeio e todos os demais aspectos relacionados ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica”* serão de livre ajuste entre as Concessionárias e o SET.

Dessa forma, no âmbito contratual, é apontada a figura do “gestor” do SBE, sendo este responsável por, dentre outros: (i) emitir, distribuir e comercializar os créditos de viagens, através de “bilhete magnético” e “cartão eletrônico”; (ii) conservar, manter e dar suporte técnico a todo o parque de equipamentos e a todo o conjunto de sistemas que integram o SBE, abrangendo os componentes que equipam os ônibus e também os equipamentos de garagens, terminais de integração, plataformas de embarque e desembarque de corredores de transportes; e (iii) operar e manter o *back-office* do SBE, que abrange toda a infraestrutura de informática, telecomunicações, processamento, armazenamento e segurança de dados do sistema.

Dentre as responsabilidades e direitos das Concessionárias, relativos ao SEB, fica estabelecido que cada uma, conforme contrato de concessão respectivo, fará jus à remissão dos créditos de viagens, relativos aos passageiros por ela transportados, observado o modelo de repartição de receitas dos Contratos de Concessão CMTC, a se dar de forma diária pelo SET, por meio da liquidação e repasse do valor das faturas diárias de serviços emitidas pelas Concessionárias através do *Clearing* do SET.

Cabe, nos termos dos Contratos de Concessão CMTC, realizar controle sobre a arrecadação da RMTC mediante as informações fornecidas de forma automática pelas Concessionárias para a Central de Dados da CMTC, através do *Clearing* do SET e dos concentradores de dados instalados nas garagens das Concessionárias.

O atual sistema de bilhetagem eletrônico, gerido pelo RedeMob (nos termos dos Contratos de Concessão CMTC), é denominado de “**Sitpass**”. O Sitpass conta com produtos como o Bilhete Único – *que possibilita um embarque e até 4 integrações gratuitas em um período de 2h30 sem a necessidade de passar por terminais de integração* – o Bilhete Único para empresas e Passe Livre do Trabalhador, Passe Livre Estudantil, Sitpass Criança, Sitpass Eventual e Cartão Família.

### 3.7.3 Projeto Nova Rede Metropolitana de Transporte Coletiva da Grande Goiânia – RMTC

Se encontra em curso a implementação de políticas públicas voltadas à recuperação e melhoria da qualidade da prestação dos serviços no âmbito da RMTC, bem como o reestabelecimento da capacidade de investimentos na prestação desses serviços por parte dos agentes públicos e privados, possibilitando a geração de recurso para aplicação na renovação da frota e na modernização do que ficou denominado (conforme Lei Complementar nº 187, de 6 de outubro de 2023) de Sistema Integrado de Transporte de Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (“SIT/RMTC”).

Como visto anteriormente, no intuito de tornar mais eficiente e de alinhar às questões financeiras de infraestrutura e gestão relativas ao sistema metropolitano de transportes coletivos, foi aprovada a LC 169/21, que reformula e disciplina a RMTC, além de reestruturar a CDTC e a CMTC. A referida lei complementar foi seguida pela edição da Deliberação CDTC nº 01, de 25 de fevereiro de 2022, que instituiu o projeto denominado “Nova RMTC – Mobilidade como Serviço” (“Projeto Nova RMTC”).

Mais recentemente, dando corpo ao Projeto Nova RMTC, foi editada a Lei Complementar nº 187, de 6 de outubro de 2023, pela qual autoriza a reorganização da prestação dos serviços de transporte público coletivo do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia – SIT/RMTC e a constituição de sua Câmara de Liquidação e Custódia – CLC/RMTC (“LC 187/23”).

O Projeto Nova RMTC conta atualmente com apoio da MetrôS, SGG, Goiás Parcerias e Secretaria de Estado da Economia<sup>[1]</sup>.

A análise das medidas e políticas implementadas, como previsão de novos investimentos, revisão de tarifas, renovação e prorrogação dos contratos de concessão, constituição do Consórcio BRT, da Câmara de Liquidação e Custódia e das garantias públicas, encontra-se detalhada no Volume 2 – Apêndices I e II, deste Relatório.

[1] Estado de Goiás. Goiás Parcerias – Nova RMTC: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/nova-rmtc/> (Acesso em: 12 de dezembro de 2024).

## 4 Síntese do Diagnóstico

### 4.1 Considerações finais e análise crítica

Segundo o estabelecido no relatório de planejamento do Diagnóstico (D0), este capítulo expõe as informações resumidas para os principais aspectos do Diagnóstico e indicadores da RMG.

Tais informações permitirão, posteriormente, uma análise comparativa da mobilidade urbana nas diversas RMs abrangidas pelo presente estudo, a preparação dos painéis de indicadores do SIG, os *benchmarks* nacionais e os relatórios da Estratégia Nacional.

Ressalta-se, que ao longo do documento foram apresentados os apontamentos, avaliações e conclusões sobre os diversos temas de forma mais extensiva.

#### 4.1.1 Aspectos Institucionais e Governança Metropolitana

O PDUI-RMG seria de extrema importância para o planejamento e desenvolvimento da região metropolitana, mas ainda se encontra “sob desenvolvimento”, conforme informação disponibilizada no portal público. Neste sentido, a RMG carece de um planejamento que viabilize seu fortalecimento e a unificação das ações relacionadas às FPICs, para além do transporte coletivo.

Para além destes, importante constar que foram publicados em 2017 estudos relativos ao Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI-RMG), que conta com diretrizes para a RM, pela Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos do Estado de Goiás. Contudo, os referidos estudos nunca foram transformados em lei estadual.

Sobre o fortalecimento da Governança da RMG, em que pese a forte atuação e institucionalização robusta da RMTTC, ainda há uma carência de implementação de uma estrutura de governança efetiva da Região Metropolitana de Goiânia para demais assuntos. Neste sentido, apesar de previsto em lei, o CODEMETRO ainda não foi implementado, estando pendentes regulações mais específicas que possam encorpar e garantir o seu funcionamento. Neste sentido, em que pese a legislação vigente indicar o custeio de obrigações financeiras relativas à RMG através de conta do Tesouro Estadual, a estrutura como um todo carece de uma organização integrada, pendente de instituição efetiva.

Assim, a previsão da coordenação e organização do transporte coletivo, de certa forma independente das demais funções públicas de interesse comum, através de regulamentação por legislação específica, confere ao setor um nível de institucionalização avançado.

Desta forma, no que se refere ao transporte coletivo, ganha destaque a RMTTC e as instituições metropolitanas que a compõem, quais sejam, (i) a CDTC, que foi instituída como um órgão colegiado metropolitano deliberativo, na qual têm representatividade, de forma proporcional os

Municípios da RMG que integram a RMTC e o Estado de Goiás; e (ii) a CMTC, empresa pública metropolitana subordinada à CDTC, exercendo função de sua secretaria executiva. Os aspectos institucionais mais relevantes já foram analisados nos subitens dedicados correspondentes que integram este Relatório.

De toda forma, é importante destacar que a governança interfederativa da RMTC foi reforçada através da previsão da LC 169/21 e de legislações municipais (i.e., a Lei Orgânica de Goiânia e de Trindade), no sentido de que o Estado de Goiás e todos os municípios da RMG exercerão seus direitos, prerrogativas e obrigações inerentes aos serviços do transporte coletivo, por meio da CDTC e da CMTC, cabendo a estas a sua gestão, planejamento e execução.

Para além dos órgãos que compõem a sua governança, vale destacar que a RMTC conta com um sistema de aportes centralizado, proporcional à participação de cada um dos entes (seja estado ou municípios) na rede, que assumiram o papel de acionistas na CMTC, por meio da subscrição e integralização de seu capital.

Por fim, podem ser apontadas diversas inovações que vêm sendo implementadas, ou que estão em via de implementação, como a constituição de garantias específicas para o pagamento de eventuais déficits tarifários, a reestruturação dos contratos de concessão e viabilização de formalização de um novo consórcio pelas atuais operadoras dos serviços de transporte público, a instituição de novos produtos tarifários e a criação da Câmara de Liquidação e Custódia e das Garantias Públicas.

#### **4.1.2 Aspectos Urbanísticos e Socioeconômicos**

De acordo com dados do Censo do IBGE a população dos municípios da área de estudo, em 2022, totaliza 2,33 milhões de habitantes, dos quais 61,6% residem em Goiânia. O número médio de habitantes por domicílio é 2,28 hab./domicílio, menor do que a média brasileira em 2022 (2,79 hab./dom.). A população da área de estudo da RMG é predominantemente parda, com participação de 47,78%. Pretos e pardos totalizam 54,20% da população.

Com relação ao relevo, em Goiânia, município sede onde estão programados eixos de TPC-MAC, apenas 11,5% do território apresenta declividades acima de 12%. As restrições impostas pelas declividades e presenças de relevos acidentados não são necessariamente impeditivas para implantação de projetos de TPC-MAC.

Em relação aos recursos hídricos, destacam-se o rio Meia Ponte e seus afluentes dentro da área urbana.

#### **4.1.3 Aspectos Ambientais e Climáticos**

Quanto às unidades de conservação, apenas uma pertence à categoria de Proteção Integral, é o Parque Estadual Altamiro de Moura Pacheco. Também existem as Unidades de Conservação de Uso Sustentável: a APA do João Leite (estadual) e as RPPN.

O risco de inundações, enxurradas e alagamentos é alto em Aparecida de Goiânia e Trindade. Também é alto, o risco de deslizamentos de terra em Aparecida de Goiânia, Goiânia, Senador Canedo e Trindade.

#### **4.1.4 Aspectos Estruturais, de Mobilidade e do TPC**

Do total de 3,8 milhões de viagens realizadas diariamente nos municípios da AE, 2,1 milhões (56%) são realizadas por modo motorizado, sendo que 392 mil (18%) pelo modo coletivo e 1,7 milhões (82%) pelo modo individual. Trata-se de uma participação baixa do modo coletivo, quando comparado com algumas outras regiões metropolitanas, a exemplo de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, sendo inclusive incompatível com a renda média da população. Provavelmente, o uso bastante extensivo de motocicletas contribui para este resultado no lado da população de menor renda e o uso também intenso de automóveis, por aqueles com maior renda. Como se observou, é elevada a taxa de motorização da região.

A rede de TPC possui uma configuração diferente das encontradas nas demais regiões metropolitanas, não havendo serviços municipais e intermunicipais. Todas as linhas são consideradas metropolitanas, compondo a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia - RMTC.

A RMTC é, assim, uma rede única, com as suas linhas totalmente integradas e utilizando um único sistema de bilhetagem eletrônica. Este modelo de rede condiciona o arcabouço institucional, de concessão dos serviços e de governança, em um ambiente que fortalece a integração metropolitana.

Todas as linhas da RMTC estão integradas seja por meio dos 22 terminais de integração, seja pela integração temporal, com o uso dos cartões do sistema de bilhetagem – o SITPASS, que permite o uso de até quatro linhas em 2h30min.

O Sistema BRT, composto por dois eixos viários com infraestrutura para o TPC, conformam os Eixos Estruturais de TPC-MAC da RMTC. O BRT Leste-Oeste se desenvolve ao longo da Av. Anhanguera e o BRT Norte-Sul possuindo infraestrutura em vias da região Sul, da área central e da região Norte. Estes BRTs se interceptam na Área Central na Praça do Bandeirante. A infraestrutura física é formada por pistas segregadas, separadas do tráfego geral por pequenos canteiros, e somam 30,5 km localizadas em Goiânia.

Ainda que a infraestrutura esteja implantada apenas em Goiânia, as linhas de Eixo que operam nos BRTs atendem aos demais municípios da AE, dado que há linhas que trafegam em vias comuns, de modo compartilhado com o tráfego geral e que posteriormente adentram às pistas segregadas do BRT.

O BRT Anhanguera está em processo de modernização com reformas nas estações e terminais, e renovação de frota, enquanto o BRT NS foi inaugurado recentemente (em 31 de agosto de 2023), no trecho T. Recanto do Bosque e T. Isidória, estando prevista a sua expansão ao Sul, por mais 10 km, sendo 5 km em Goiânia até o Terminal Cruzeiro e outros 5 km até o Terminal Veiga Jardim, no município de Aparecida de Goiânia.

#### **4.1.5 Aspectos Operacionais, avaliação da qualidade e integração do TPC**

Considerando o período de 2014 a 2023 a RMTC teve uma redução de 40,3% de demanda, o qual foi impactado pela pandemia da Covid-19, porém, já antes disso mostrava-se em declínio, com uma redução de 32,8% no período de 2014 a 2019.

Esse cenário impactou na redução da oferta dos serviços de transporte coletivo sobre pneus entre 2017 e 2023, apresentando uma queda de 23% de viagens.

A redução de oferta permitiu que a produtividade do sistema, mesmo sendo declinante, não fosse severamente impactada. Com efeito, o Índice de Passageiro por Quilômetro - IPK reduziu 3,3% entre 2019 e 2023 e o indicador Percurso Médio Mensal – PMM, teve uma redução de 6,3%<sup>66</sup>. Isso mostra que houve um ajuste da oferta à uma demanda decrescente, de modo que economicamente os impactos fossem menos expressivos, salientando-se que até antes da pandemia a RMTC só tinha como fonte de recursos a arrecadação tarifária.

Quanto a população atendida pelos Eixos TPC-MAC, o município de Goiânia possui 336.646 habitantes que residem dentro dos perímetros de um quilômetro das estações do TPC-MAC, o que representa 14% do total da população da AE, e 13% da RMG. Da população atendida, 13% não possui renda e somente 27% dos habitantes, tem renda maior que 5 salários-mínimos. Assim, parte significativa da população atendida pelos Eixos de TPC-MAC possui rendas inferiores a 5 salários-mínimos.

O Sistema Ciclovário dos municípios não possui continuidade, sendo uma malha desconexa. Senador Canedo é o município com melhor indicador, 32 km/100.000 hab. Em contrapartida, em Goianira não há ciclovias.

---

<sup>66</sup> Os indicadores de IPK anual médio e PMM podem ser consultados com maiores na Figura 18 e Tabela 11 do Volume 4

No ano 2023, a idade média dos ônibus da RMTC era de 12,96 anos. Este valor é bastante elevado, o que levou ao estabelecimento de um amplo plano de renovação da frota, previsto no Plano Nova RMTC - NPO 2023 2024, apresentado no relatório D2, o qual contempla um programa específico voltado à frota, pelo qual haverá a renovação, modernização e ampliação de toda a frota até o ano 2026.

A tarifa da RMTC é única, no valor de R\$ 4,30, desde o ano 2019, com integração temporal gratuita em qualquer ponto de parada no período de 2h30 min. Além disso, nas viagens curtas realizadas nas linhas alimentadoras dos terminais, a tarifa é de R\$ 2,15. Do ponto de vista da modicidade tarifária, a RMTC proporciona viagens bastante extensas, dado o contexto metropolitano, a um preço inferior às que são observadas em outras regiões metropolitanas.

Quanto à taxa de mortalidade, em 2022, a RMG registrou uma taxa de 18,8 óbitos por acidentes de trânsito para cada 100 mil habitantes, valor superior à média nacional de 16,7. No município de Goiânia, o índice é de 17,5, decorrente dos 251 óbitos registrados em 2022. Estes óbitos representam cerca de 51% dos 488 óbitos por acidentes de trânsito da RMG.

#### 4.1.6 Aspectos Financeiros

##### 4.1.6.1 Sustentabilidade financeira da operação do sistema

- I. Resumo da arrecadação tarifária dos principais sistemas que operam na cidade de Goiânia:

Sistema	RMTC
Tarifa Pública	R\$ 4,30
Arrecadação tarifária total (R\$ milhões/ 2023)	394

- II. Resumo do comprometimento fiscal da Prefeitura de Goiânia e do Governo do Estado de Goiás com subsídios e aportes para sustentar a operação do sistema:

Sistema	RMTC	
	Goiânia	Estado
Arrecadação pública tarifária/ Custos totais	52,11%	
Subsídios/aportes públicos (R\$ milhões / 2023)	362	
% Subsídio sobre a receita total	47,88	
% Subsídio/aportes sobre a RCL	2,04	0,39

- III. Não foram identificadas outras fontes extratarifárias de receitas na RMTC.

##### 4.1.6.2 Histórico de realização de investimentos

###### Histórico de realização de despesas

A tabela abaixo resume o histórico recente de investimentos em mobilidade urbana pela Prefeitura de Goiânia e pelo Governo do Estado de Goiás:

	Prefeitura de Goiânia	Governo de Goiás
Valor médio anual de despesas em mobilidade urbana (2013-2023)	R\$ 172.749.446,74	R\$ 1.117.038.583,55
% médio das despesas em mobilidade urbana / RCL	3,63%	4,56%
% médio das despesas em mobilidade urbana / despesas totais	3,25%	4,28%

### Informações sobre a capacidade financeira para realização de novas despesas

Resumo dos valores estipulados no PPA de cada ente público relacionados a investimentos em mobilidade urbana

	Prefeitura de Goiânia	Governo de Goiás
Valor médio anual de valor orçado em projetos em mobilidade urbana previstos no PPA	R\$ 196.126.071,61	R\$ 367.669.245,98
% médio dos valores orçados em projetos em mobilidade urbana / RCL*	2,69%	0,96%
% médio dos valores orçados em projetos em mobilidade urbana / valor orçado total	2,90%	4,51%
*PPA 2022-2025 (Goiânia) 2024-2027 (Goiás)		

Comprometimento fiscal com contratos de PPP

	Prefeitura de Goiânia	Governo do Goiás
Despesas anuais com contraprestações públicas	-	-
% sobre a RCL	-	-
* Comprometimento médio do valor disponibilizado em 2024/2025		

#### 4.1.7 Aspectos Jurídicos das Operações de TPC

Como já mencionado, a LC 139/18 definiu a competência do CODEMETRO para exercer a regulação relativa ao sistema de mobilidade urbana da RMG, devendo cumprir ainda o papel de instância executiva e de representação do Estado e dos municípios na RMG, no que se refere aos serviços e matérias de sua competência (em especial no que se refere às FPICS). Contudo, como já explicitado ao longo do Relatório, o CODEMETRO encontra-se inativo e em fase de reestruturação, não aparentando ter sido implementado em qualquer momento desde a previsão legal de sua constituição.

Não obstante, a legislação vigente também define que o transporte público coletivo deverá ser organizado e regulamentado de forma apartada das demais FPICs da RMG, através de legislação específica, o que garantiu ao setor um nível avançado de institucionalização da gestão associada, ao contrário das demais funções de interesse comum da região metropolitana.

Neste sentido, no que se refere à operacionalização efetiva do TPC, encontramos na LC 169/21 normativo central, pelo qual ficaram estabelecidas a organização institucional e as regras gerais para operacionalização e prestação dos serviços de transporte coletivo, observadas normas

complementares, conforme detalhado no item 3.1. e 3.7. deste Relatório, através das instituições metropolitanas então reguladas – *quais sejam, a CDTC e a CMTC* – que compõem a RMTC.

Dessa forma, no âmbito da RMG, o TPC, através da criação da RMTC, evoluiu para uma rede sistêmica única, composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos, incluindo todas as modalidades ou categorias que venham a servir os municípios que integram a região metropolitana. Nesse aspecto, observa-se que a LC 169/21, conforme reiterada por atos normativos municipais, fixou que as competências do Estado de Goiás e dos municípios que compõem a RMG, em relação aos serviços de transporte coletivo, serão exercidos de forma exclusiva através das instituições metropolitanas da RMTC.

Mais uma vez, como explicado ao longo do Relatório e sintetizado no item de conclusão sobre os aspectos institucionais (item 4.1.1), a gestão, operação, planejamento e organização do TPC são realizados através da CDTC e da CMTC, garantindo efetividade à gestão associada da rede, complementados pela atuação da AGR, observando-se a sua prerrogativa para fiscalização e regulação de certos aspectos, como o cálculo da Tarifa de Remuneração.

Atualmente, todos os serviços de transporte coletivo são prestados no âmbito da RMTC através dos Contratos de Concessão CMTC, firmados entre a CMTC e as Concessionárias (*operadoras de ônibus*).

Para além das instituições metropolitanas, também se observa a presença do SET, representante institucional das Concessionárias e o Redemob, consórcio formado pelas Concessionárias que atua como uma unidade organizacional integrada, responsável pela operação da Central de Controle Operacional, prestação do Serviço de Informação Metropolitano, gestão dos Terminais e Estações da RMTC e operação do SBE (*Sitpass*). O SBE abarca um único modal, na medida em que as linhas de ônibus representam de forma exclusiva o TPC no âmbito da RMTC, e é completamente integrado à gestão associada metropolitana, abrangendo todos os Contratos de Concessão CMTC. O *Sitpass* conta com produtos como o Bilhete Único, Bilhete Único para empresas, Passe Livre do Trabalhador, Passe Livre Estudantil, Sitpass Criança, Sitpass Eventual e Cartão Família.

Como visto anteriormente, o Projeto Nova RMTC também promoveu alterações na legislação que possibilitaram o fortalecimento dos vínculos dos entes com a RMTC e que criaram inovações importantes, como a possibilidade de as Concessionárias constituírem uma SPE específica para a aquisição e disponibilização de ônibus às unidades operacionais. Adicionalmente, foram fortalecidos os mecanismos de custeio de eventuais déficits tarifários, decorrentes da diferença de valor entre a Tarifa de Remuneração e a Tarifa de Usuário, através do Complemento Tarifário, e da criação do Sistema de Garantia das Tarifas, conforme vinculação legal por cada um dos entes que detém participação na rede.

Ainda, ficou prevista a possibilidade, nos termos da LC 187/23, de que os Contratos de Concessão CMTC tenham seus prazos repactuados, e que sejam revisados de forma a absorver eventuais mudanças que advirem da modernização da RMTC e de sua gestão.

## 4.2 Framework

As informações são apresentadas, ainda, na forma de um conjunto de 46 componentes, que foram uniformizados para todas as RMs e decompostos por agrupamento da seguinte forma: (i) Urbanístico e Socioeconômico (4 atributos); (ii) Ambiental e Climático (3 atributos); (iii) Institucional (10 atributos); (iv) Financeiros (8 atributos); (v) Estrutural e Qualidade do TPC (14 atributos); (vi) Integração Operacional (4 atributos); e, (vii) jurídico-regulatório (3 atributos).

Os indicadores assumem dois tipos de avaliação: quantitativa, expressa por um indicador ou uma determinada quantidade; e, qualitativa, expressa por conceitos de avaliação. Os critérios e a metodologia de avaliação dos indicadores qualitativos serão detalhados em apêndice específico.

Segundo esta metodologia, a Tabela 37 apresenta os indicadores resultantes da avaliação da RMG.

Tabela 37: Framework com os indicadores da RMG

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Valor / avaliação	Unidade	Abrangência	Data base <sup>[1]</sup>	Observações
Urbanístico e socioeconômico	1	Densidade populacional urbana	Quantitativa	2.368,84	Hab./km <sup>2</sup>	RM	2022	2.500.433 habitantes em setores urbanos RM/área urbana RM 1.055,55 km <sup>2</sup> Vol.1-Cap 3.2.1
	2	Adensamento nos Eixos de Transporte de Média e Alta Capacidades (Densidade populacional na área do PNT)	Quantitativa	5.663,63	Hab./km <sup>2</sup>	RM	2022	PNT 336.646 habitantes/59,44 km <sup>2</sup> área Vol.1-Cap. 3.5.2
	3	Empregos/ hab.	Quantitativa	0,43	Empregos / hab.	RM	2022	1.107.381 empregos/2.589.603 habitantes Vol.1-Cap. 3.2.2.2.
	4	[Empregos/Hab (Capital)] / [Emprego/Hab. (RM toda)]	Quantitativa	1,03	Adimensional (Empregos / hab.)	Capital	2022	0,44/0,44 empregos/habitante Vol.1-Cap. 3.2.2.2.
Ambiental e Climático	5	Existência do plano municipal de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas	Qualitativa	0	0 = Sem plano; 1 = Somente plano de mitigação; 2 = Somente plano de adaptação; 3 = Plano de mitigação e adaptação	Capital	2024	As cidades da RMG não contam ainda com um plano municipal de ação para mitigação às mudanças climáticas. O Estado de Goiás e a cidade de Goiânia contam com documentos que propõem e estabelecem compromissos para elaborar o plano. Vol.1-Cap. 3.3.1.3
	6	Existência do plano de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas no nível metropolitano ou estadual	Qualitativa	0	0 = Sem plano; 1 = Plano Metropolitano; 2 = Plano Estadual; 3 = Plano Metropolitano e Estadual	RM	2024	As cidades da RMG não contam ainda com um plano municipal de ação para mitigação às mudanças climáticas. O Estado de Goiás e a cidade de Goiânia contam com documentos que propõem e estabelecem compromissos para elaborar o plano. Vol.1-Cap. 3.3.1.3
	7	Total de emissões do setor de transportes por habitantes	Quantitativa	0,39	tCO <sub>2</sub> /hab/ano	AE	2022	916.765,73 tCO <sub>2</sub> / 2.335.144 habitantes (AE) Vol.1-Cap. 3.3.1.4
Aspecto Institucional	8	Avaliação das condições legais/regulatórias locais para integração interfederativa	Qualitativa	3	0 = Inexistência de lei de criação de RM/RIDE; 1 = Existência apenas de lei de criação de RM/RIDE; 2 = Existência de lei de criação de RM/RIDE com instâncias de governança sem participação dos municípios ; 3 = Existência de lei de criação de RM/RIDE, com instâncias de de governança com participação dos municípios	RM	2024	A RMG foi instituída pela LC nº 27/99, sendo que tem como norma reguladora mais atual e consistente a LC 139/18. Nesse contexto a LC 139/18, prevê uma estrutura de governança própria, o que caracteriza uma formação institucional de governança pelo próprio dispositivo legal, incluindo a participação dos municípios integrantes. Vol. 1 - Cap. 3.1
	9	Avaliação de experiências concretas de atuação interfederativa em transporte coletivo de passageiros	Qualitativa	3	0 = Não mapeamento de experiências de atuação interfederativa; 1 = Experiência de atuação interfederativa não institucional (ou por iniciativa dos próprios operadores locais); 2 = Experiência de atuação interfederativa por meio de instrumentos de gestão associada (instrumentos voluntários); 3 = Experiências de atuação interfederativa por meio de instituições próprias do regime de RM/RIDE	RM	2024	A LC 27/99, além de instituir a RMG, também instituiu a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Grande Goiânia - RMTTC. A RMTTC foi reformulada na forma da LC 169/21 e conta na sua estrutura com a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos CDTC e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC, cabendo à gestão dos serviços de transportes coletivos interfederativos à atuação conjunta dos referidos órgãos. Vol. 1 - Cap. 3.1.3.
	10	Apresenta histórico e estruturas normativas para a realização de investimentos coordenados em mobilidade urbana	Qualitativa	3	0 = Não apresenta histórico nem estruturas; 1 = Apresenta estruturas, mas não histórico; 2 = Apresenta estrutura e histórico por iniciativa de um único ente federativo ou de entes federativos da mesma natureza ; 3 = Apresenta estrutura e histórico com efetividade interfederativa	RM	2024	A LC 169/21 prevê um sistema de aportes por cada um dos Municípios, na proporção do percentual de sua participação na RMTTC. Os investimentos na infraestrutura da RMTTC são disciplinados pela CDTC. Vol. 1 - Cap. 3.1.2. ("Governança" e "Investimentos, Aportes e Despesas")

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Valor / avaliação	Unidade	Abrangência	Data base [1]	Observações
	11	Nível de coordenação interfederativa da gestão pública do TPC	Qualitativa	3	0 = Sem nenhuma centralização; 1 = Centralização por meio de delegação; 2 = Centralização por meio de consórcios ou outras estruturas colegiadas interfederativas; 3 = Centralização por meio do regime próprio de RM/RIDE	RM	2024	A operação do sistema de transportes na RMTTC é centralizada na figura da CDTC e CMTC. Vol. 1 - Cap. 3.1.3
	12	Identificação de estruturas de sistema de garantias em PPPs	Qualitativa	0	0 = não possui; 1 = estrutura institucional para sistema de garantias existente em outros setores, mas não no setor de mobilidade urbana; 2 = institucional para sistema de garantias existente no setor de mobilidade urbana, abrangendo apenas um ente federativo; 3 = estrutura institucional para sistema de garantias existente no setor de mobilidade urbana, com abrangência interfederativa.	RM	2024	Há previsão de concessão de garantias, no âmbito do Programa de PPPs do Estado de Goiás, através da Goiás Parcerias. Vol 2 – Cap. 3.5.1
	13	Páginas públicas contendo as informações: passageiros, receita, subsídio, frota, GTFS (Capital)	Qualitativa	0	0 = Sem informações disponíveis; 1 = Informações básicas disponíveis; 2 = Informações Intermediárias; 3 = Informações completas	Capital		n/d
	14	Páginas públicas contendo as informações: passageiros, receita, subsídio, frota, GTFS (Metropolitano)	Qualitativa	0	0 = Sem informações disponíveis; 1 = Informações básicas disponíveis; 2 = Informações Intermediárias; 3 = Informações completas	RM		n/d
	15	Existência de Pesquisa OD domiciliar (presencial) – 10 anos	Qualitativa	0	0 = Não existe; 1 = Só na capital; 2 = Capital e parte dos municípios; 3 = Todos os municípios da RM	RM		n/d
	16	Existência de Plano de Mobilidade – 10 anos	Qualitativa	2	0 = Não existe; 1 = Só na capital; 2 = Capital e parte dos municípios; 3 = Todos os municípios da RM	RM		A Capital e os municípios de Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira possuem planos de mobilidade. Vol. 2 - Cap. 2.3
	17	Existência de PDUIs – 10 anos	Qualitativa	0	0 = Inexistente; 1 = Existente, em processo de aprovação; 2 = Existente e aprovado	RM		O PDUI-RMG encontra-se em fase de elaboração. Vol. 1 – Cap. 3.1.1
<b>Aspectos Financeiros</b>	18	% subsídio tarifário - municipal	Quantitativa	n/d	% em relação à arrecadação tarifária anual	Capital		Na RMG não há separação do transporte municipal e intermunicipal, havendo um único sistema de TPC Metropolitano
	19	% subsídio tarifário - metropolitano	Quantitativa	47,88	% em relação à arrecadação tarifária anual	RM	2023	Subsídio anual R\$ 362 milhões / Receita total anual R\$ 756 milhões Vol. 1 – Cap. 3.6.1.4
	20	% de descontos e gratuidades	Quantitativa	10,9	% de passageiros transportados	Capital		passageiros gratuitos ano 13.752.250/ passageiro transportado ano 126.167.435 = 10.90% Vol. 1 – Cap. 3.4.3.1
	21	Existência de fontes alternativas de receitas extratarifárias relevantes (impostos, estacionamento urbano, etc), exceto subvenções ou subsídios.	Qualitativa	Não	Sim / Não	RM	-	Na RMTTC não há receitas extratarifárias de qualquer natureza.
	22	Possui algum tipo de investimento em obras junto a Órgãos Financiadores para sistemas de transporte TPC-MAC	Qualitativa	2	0 - Não há captação de financiamento para a mobilidade urbana. 1 - Captação pelo Governo Estadual 2 - Captação por municípios da RM 3 - Captação por ambos	RM		O Município de Goiânia possui recursos do OGU, oriundos do PAC Mobilidade Grandes Cidades, associado à implantação do BRT Norte-Sul, combinado com recursos financiados pela CEF, deste mesmo programa. Os recursos da linha de financiamento foram utilizados para a implantação do Trecho do BRT NS do Terminal Recanto do Bosque - T. Isidória e os recursos do OGU estão sendo empregados para a construção do Trecho 1, entre os terminais Isidória e Cruzeiro, com aproximadamente 5 km, cujas obras estão em processo de licitação.
	23	Possui sistema de <i>clearing</i> estruturado	Qualitativa	2	0 - Não tem <i>clearing</i> estruturada; 1 - Estado ou Capital tem <i>clearing</i> estruturada; 2 - Estado e Capital têm <i>clearing</i> estruturada.	RM		A distribuição dos recursos da arrecadação tarifária é realizada pelo RedeMob Consórcio, entidade de todos os operadores privados e da empresa pública Metrobus. Os recursos de subsídios tarifários são transferidos pelo Estado e Municípios mediante os dados eletrônicos gerados pelo RedeMob Consórcio. Vale dizer,

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Valor / avaliação	Unidade	Abrangência	Data base [1]	Observações
								que em Goiânia não há separação do transporte municipal e intermunicipal, havendo um único sistema metropolitano.
	24	% subsídio pela RCL - municipal	Quantitativa	2,04	%	Capital	2023	RCL Goiânia: R\$ 7.294.063.438,00 Subsídio anual estimado: R\$ 149.144.000,00 (41,2% do subsídio total pago) Vol 1 - Cap. 3.6.1.4
	25	% subsídio pela RCL - metropolitano	Quantitativa	0,39	%	RM	2023	RCL Goiás: R\$ 38.407.128.875,00 Subsídio anual estimado: R\$ 149.144.000,00 (41,2% do subsídio total pago) Vol 1 - Cap. 3.6.1.4
<b>Estrutural e Qualidade do TPC-MAC</b>	26	PNT ( <i>People Near Transit</i> )	Quantitativa	13%	-	RM	2022	PNT 336.646 habitantes/Pop. RM 2.613.045 habitantes Vol.1-Cap. 3.5.2
	27	RTR ( <i>Rapid Transit to Resident</i> ) - Extensão da rede de TPC-MAC por milhão de habitantes	Quantitativa	11,78	Km/ milhão hab.	RM	2023	Extensão TPC-MAC 30,5 km/Pop. RM 2.589.603 milhões Vol.1-Cap. 3.5.2
	28	Índice IPK Municipal (índice de passageiros por quilômetro)	Quantitativa	n/d	Pax/km	Capital	n/d	O TPC da RMG é sistema único
	29	Índice IPK Metropolitano (índice de passageiros por quilômetro)	Quantitativa	1,75	Pax/km	RM	2023	Demanda 126.167.436/Extensão 72.007.839 km Vol.1-Cap. 3.5
	30	Viagens em transporte público / motorizado totais	Quantitativa	17%	%	RM	2024	Viagens TPC 401.448/ viagens motorizadas 2.334.077 (dia) Vol.1-Cap. 3.4.1
	31	% das viagens em modos ativos (bicicleta, a pé)	Quantitativa	43%	%	RM	2024	Viagens ativas 1.705.757/Total de viagens 3.844.519 (dia) Vol.1-Cap. 3.4.1
	32	50 tarifas públicas / salário-mínimo (acessibilidade financeira da tarifa)	Quantitativa	15,22	%	Capital	2024	50 tarifas: R\$ 215,00 / Salário-mínimo nacional: R\$ 1.412,00 (capítulo financeiro entregue em separado)
	33	Comprometimento de renda: 50 tarifas pública / renda média de pessoas com 14 anos ou mais da RM	Quantitativa	5,02%	%	Capital	2024	50 tarifas: R\$ 215,00 / Renda média RM Goiânia: R\$ 4.285,00 (capítulo financeiro entregue em separado)
	34	Rede Ciclovária (km/habitante)	Quantitativa	4,42	Km/ 100 mil hab.	Capital	2023	Km de Goiânia 63,6/1.437366 hab. Vol.1-Cap. 3.4.4
	35	Quantidade de óbitos em sinistros de trânsito /cem mil habitantes, quando disponível	Quantitativa	18,84	óbitos em sinistros de trânsito /cem mil habitantes	RM	2022	óbitos em sinistros de trânsito 488 /2.589.603 (em cem mil habitantes) Vol.1-Cap. 3.4.4.3
	36	Idade média da frota (ônibus municipal)	Quantitativa	n/d	Anos	Capital	n/d	O TPC da RMG é sistema único
	37	Idade média da frota (ônibus metropolitano)	Quantitativa	12,96	Anos	RM	2023	Vol.1-Cap. 3.4.2.2.2
	38	Existência de políticas de prevenção de assédio (ex.: existência de medidas mitigadoras, apps, treinamentos, etc)	Qualitativa	Sim	Sim / Não	Capital	2024	Existe um programa chamado "Mulher Segura" que pode ser acessado por meio do aplicativo SIMRmtc. Vol.1-Cap. 3.5.1
	39	Percentual da população PNT em relação ao total da RM com renda abaixo de 1 SM / Percentual da população PNT em relação ao total da RM com renda acima de 5 SM	Quantitativa	0,44	Adimensional.	RM	2022	PNT População com renda abaixo de 1 SM: 123.594, população nessa faixa de renda: 1.028.354/ PNT População com renda acima de 5 SM: 38.215, população nessa faixa de renda: 141.450 Vol.1-Cap. 3.5.2
<b>Integração operacional</b>	40	Nível de integração tarifária entre diferentes modos	Qualitativa	2	0 = Sem integração entre modos; 1 = Integração entre modos; 2 = Tarifa Única	RM	2024	Na RMG o sistema é único. Vol.1-Cap. 3.5.1
	41	Nível tecnológico do sistema tarifário (pagamentos; dados; etc)	Qualitativa	3	0 = Modelo não digitalizado; 1 = Utilização de poucas tecnologias; 2 = Utilização de tecnologias, porém não integradas; 3 = Utilização de tecnologias de ponta com integração	RM	2024	Na RMG o sistema é único Vol.1-Cap. 3.5.1

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Valor / avaliação	Unidade	Abrangência	Data base <sup>[1]</sup>	Observações
	42	Possui estações que facilitem a integração entre do transporte público coletivo	Qualitativa	sim	Sim / Não	RM	2024	Possui terminais com integração. Vol.1-Cap. 3.4.2
	43	Possui aplicativo integrado com dados online para planejamento de viagens	Qualitativa	2	0 = Sem aplicativo; 1 = Aplicativo com informação sobre as linhas; 2 = Aplicativo com informações sobre as linhas e o tempo real;	Capital	2024	Sim possui o aplicativo SiMRmtc Vol. 1 - Cap. 3.5.1
<b>Jurídico e Regulatório</b>	44	Nível de formalização das operações de TPC – municipal	Qualitativa	n/d	0 = Operação não contratualizada; 1 = Operação parcialmente contratualizada (aplicável quando houver mais de um sistema em operação); 2 = Operação contratualizada	Capital	2024	O Transporte Coletivo de Passageiros na RMTc é realizado através de uma rede única e integrada de linhas de ônibus. A rede é operada atualmente por quatro concessionárias privadas e pela Metrobus. Vol. 1 - Cap. 3.7.1
	45	Nível de formalização das operações de TPC – metropolitano	Qualitativa	2	0 = Operação não contratualizada; 1 = Operação parcialmente contratualizada (aplicável quando houver mais de um sistema em operação); 2 = Operação contratualizada	RM	2024	O Transporte Coletivo de Passageiros na RMTc é realizado através de uma rede única e integrada de linhas de ônibus. A rede é operada atualmente por quatro concessionárias privadas e pela Metrobus. Vol. 1 - Cap. 3.7.1
	46	Avaliação jurídica do sistema de arrecadação e compensação tarifária (detalhes no D0)	Qualitativa	3	0 = Inexistência de qualquer instrumento jurídico relativo à arrecadação; 1 = Instrumento jurídico existente, mas não institucional (por iniciativa dos próprios operadores e sem relação com a RM/RIDE); 2 = Instrumento jurídico existente e institucional, mas não abrange todos os modais/municípios; 3 = Existente, institucional e abrangente, inclusive por meio de delegação com prévia licitação.	RM		A arrecadação e o sistema de bilhetagem são atualmente geridos pelo Redemob consórcio (formado pelas concessionárias do serviço de transporte público) e fiscalizado pela CDTC com apoio da Agência de Regulação de Goiás - AGR. Destacamos, ainda, o mecanismo de repartição do déficit tarifário entre a Tarifa de Remuneração e a Tarifa do Usuário. Vol. 1 - Cap. 3.7.1 e 3.1.2

Fonte: Elaboração própria

#### 4.2.1 Apêndice do framework

Segue abaixo tabela com a explicação de cada um dos indicadores do *framework*:

Tabela 38: Apêndice do *framework*

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Apêndice
Urbanístico e socioeconômico	1	Densidade populacional urbana	Quantitativa	Procedimento: relação entre a população urbana e a área urbana da RM.
	2	Adensamento nos Eixos de Transporte de Média e Alta Capacidades (Densidade populacional na área do PNT)	Quantitativa	Procedimento: relação entre a população e a área nos Eixos de Transporte de Média e Alta Capacidades da RM, considerando 1km de raio das estações de TPC-MAC.
	3	Empregos/ hab.	Quantitativa	Procedimento: quantidade de empregos dividido por habitantes da RM (Fonte emprego: RAIS).
	4	[Empregos/Hab (Capital)] / [Emprego/Hab. (RM toda)]	Quantitativa	Procedimento: empregos por habitante na capital dividido por empregos por habitante da RM.
Ambiental e Climático	5	Existência do plano municipal de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas	Qualitativa	Quando não houver plano de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas, será considerado "0".  Quando houver somente plano de mitigação, será considerado "1". Para mitigação de GEE, podemos ter medidas como a eletrificação da frota, implantação de rodízio de veículos, estímulo a meios não motorizados (ou seja, medidas que irão contribuir para a diminuição das emissões);  Quando houver somente plano de adaptação, será considerado "2". Os planos de adaptação trabalham com outras frentes, como a adaptação/prevenção de riscos ligados a outros fenômenos como secas, alagamentos, deslizamentos, entre outros. Para adaptação às mudanças climáticas, podemos ter medidas como a implantação de estruturas/materiais resistentes a superaquecimento, implantação de soluções de projeto para aumento do sombreamento em paradas e acessos; implantação de pinturas reflexivas/térmicas; empregos de contenções contra inundações e/ou soluções de engenharia adaptadas.  Quando houver ambos os planos, será considerado "3".
	6	Existência do plano de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas no nível metropolitano ou estadual	Qualitativa	Quando não houver plano de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas no nível metropolitano ou estadual, será considerado "0".  Quando houver somente plano de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas no nível metropolitano, será considerado "1".  Quando houver somente plano de mitigação e/ou adaptação às mudanças climáticas no nível estadual, será considerado "2".  Quando houver planos em ambos os níveis, metropolitano e estadual, será considerado "3".
	7	Total de emissões do setor de transportes por habitantes	Quantitativa	Procedimento: total de emissões anual do setor de transportes em tCO2/hab/ano dos municípios da Área de Estudo dividido pelo número de habitantes dos municípios da Área de Estudo (Fonte: SEEG e Censo 2022).

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Apêndice
<b>Aspecto Institucional</b>	8	Avaliação das condições legais/regulatórias locais para integração interfederativa	Qualitativa	<p>O critério visa a indicar a existência e a eficácia das normas de criação e/ou instrumentalização da RM/RIDE. As unidades de 0 a 3, em ordem crescente, significam o grau de institucionalização e participação da governança da RM/RIDE, iniciando-se com a unidade 0 (atribuível quando não há sequer lei de criação da RM/RIDE), e avançando para as unidades 1 (existência de lei de criação, mas nenhuma outra disposição legal/regulatória acerca dos meios de participação, governança e atuação da RM/RIDE, 2 (existência de lei de criação e previsão de uma estrutura de governança, mas sem a participação dos municípios, e 3 (existência de lei de criação, com estrutura interna de governança metropolitana com a participação dos municípios).</p> <p>Almeja-se, assim, classificar as RMs/RIDEs permitindo a identificação dos modelos institucionais mais propensos à participação dos municípios dentro das instâncias deliberativas da eventual entidade ou organismo metropolitano responsável pela governança, simultaneamente em consonância com a autonomia municipal e a governança unificada que abranja toda a RM/RIDE (o que caracteriza a unidade 3).</p> <p>Na outra ponta (unidade 0), serão identificadas as RMs/RIDEs com ausência de qualquer grau de institucionalização metropolitana, se constatada a inexistência de lei de criação, o que representa o cenário de diagnóstico mais precário, em termos institucionais, dada a ausência de mecanismos institucionais próprios para o planejamento e a execução das operações metropolitanas.</p> <p>No meio termo, encontram-se as unidades intermediárias (unidades 1 e 2), as quais buscam classificar as RMs ou RIDEs que possuem um grau mínimo de institucionalização (existência de lei de criação), mas que podem se limitar à lei de criação (1), ou à lei de criação somada a uma estrutura de governança formalmente constituída mas sem participação dos municípios (2).</p>
	9	Avaliação de experiências concretas de atuação interfederativa em transporte coletivo de passageiros	Qualitativa	<p>O critério visa a indicar, com base nos dados disponibilizados e sempre que passível de verificação, a atuação prática da RM/RIDE, o que pode ser constatado por meio da avaliação se a entidade ou organismo metropolitano responsável pela governança tomou medidas mais concretas para a consecução dos objetivos comuns no setor de mobilidade urbana, em especial para o transporte coletivo de passageiros. Tais medidas podem se dar, exemplificativamente, por meio de instrumentos normativos (resoluções, portarias, regimentos em geral), contratuais (convênios, consórcios, contratos de delegação de transporte) ou prestação de serviços relacionados ao transporte coletivo de passageiros.</p> <p>Dessa forma, busca-se aferir, nos melhores casos, se a entidade ou organismo metropolitano responsável pela governança instituída possui papel central nas operações de transporte (unidade 3), ou se esse papel é executado por meio de instrumentos de gestão associada, como consórcios, sem necessariamente vincular a entidade metropolitana instituída, mas vinculando os municípios que voluntariamente se associarem (unidade 2).</p> <p>Por outro lado, nos outros casos, tem-se os meios menos relacionados à atuação dos municípios e/ou entidades e órgãos de governança metropolitana, caracterizando a atuação coordenada por meio de atores privados, sem vinculação com as instâncias federativas (unidade 1), ou mesmo a inexistência de qualquer atuação interfederativa no transporte coletivo de passageiros da RM/RIDE.</p>
	10	Apresenta histórico e estruturas normativas para a realização de investimentos coordenados em mobilidade urbana	Qualitativa	<p>O critério visa a indicar a existência de estruturas normativas e eventual histórico de atuação no sentido da promoção de investimentos coordenados em âmbito metropolitano, considerando que, em alguns casos de RMs/RIDEs, pode haver a criação de estruturas institucionais (normas, planos) voltadas para a realização de investimentos coordenados em projetos de mobilidade urbana com caráter interfederativos. A inexistência de estruturas institucionais e de histórico de atuação será atribuída a unidade 0.</p> <p>Intermediariamente, serão atribuídas notas aos casos em que há estruturas, mas não há histórico (unidade 1), e aos casos em que há estrutura e histórico, mas não de abrangência metropolitana (ou seja, com a atuação coordenada de apenas um ente federativo ou poucos entes federativos da mesma natureza) (unidade 2).</p> <p>Nos casos mais completos (unidade 3), classificam-se as RMs/RIDEs que apresentam estrutura institucional para a realização de investimentos coordenados, de abrangência interfederativa, o que constitui um aspecto favorável do ponto de vista da implementação de medidas de caráter metropolitano por meio de programas de investimentos coordenados.</p>

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Apêndice
	11	Nível de coordenação interfederativa da gestão pública do TPC	Qualitativa	<p>O critério visa a indicar em que medida as operações de transporte na RM/RIDE são centralizadas ou não em torno da estrutura institucional de governança metropolitana. Em determinados casos, não há qualquer centralização das operações de transporte na RM/RIDE, de modo que cada ente federativo municipal tenha uma disciplina própria isoladamente (unidade 0). Ainda, pode-se ter meramente estruturas de delegação do estado, com abrangência de mais de um ente federativo, mas sem contar com as estruturas de governança metropolitana (unidade 1).</p> <p>Os casos mais complexos envolvem a presença de instrumentos de centralização que unificam os entes federativos sob o objetivo de promover determinadas operações de transporte, por exemplo, por meio de consórcios ou outras estruturas colegiadas, de modo que os membros voluntariamente vinculados a esse modelo são beneficiados pela centralização das operações de transporte (unidade 2). Por último, tem-se a centralização em torno da própria estrutura de governança metropolitana constituída, nos casos em que a própria entidade ou organismo metropolitano responsável pela governança da RM/RIDE centraliza as operações de transporte ou promove a delegação de tais operações (na figura de poder concedente) (unidade 3).</p>
	12	Identificação de estruturas de sistema de garantias em PPPs	Qualitativa	<p>O critério visa a identificar possíveis estruturas de sistemas garantidores de obrigações pecuniárias assumidas pelo poder público em PPPs, preferencialmente de abrangência metropolitana, e no setor de mobilidade urbana. Assim, a depender do caso da RM/RIDE, a inexistência de estruturas será indicada (unidade 0). Em outros casos, gradualmente, serão apontadas a existência de estruturas garantidoras eventualmente existentes, mas não no setor de mobilidade urbana (unidade 1), ou existentes e aplicáveis ao setor de mobilidade urbana, mas não de abrangência interfederativa (unidade 2), e, finalmente, existentes e aplicáveis ao setor, inclusive para toda a abrangência da RM/RIDE.</p>
	13	Páginas públicas contendo as informações: passageiros, receita, subsídio, frota, GTFS (Capital)	Qualitativa	<p>Informações básicas - Inclui dados de oferta</p> <p>Informações intermediárias - Inclui dados de oferta em GTFS/GPS e demanda</p> <p>Informações completas - Inclui dados de oferta em GTFS/GPS, demanda e financeiro (estratificados pela bilhetagem)</p>
	14	Páginas públicas contendo as informações: passageiros, receita, subsídio, frota, GTFS (Metropolitano)	Qualitativa	<p>Informações básicas - Inclui dados de oferta</p> <p>Informações intermediárias - Inclui dados de oferta em GTFS/GPS e demanda</p> <p>Informações completas - Inclui dados de oferta em GTFS/GPS, demanda e financeiro (estratificados pela bilhetagem)</p>
	15	Existência de Pesquisa OD domiciliar (presencial) – 10 anos	Qualitativa	<p>Quando não houver Pesquisa OD domiciliar (presencial) com menos de 10 anos, será considerado "0".</p> <p>Quando houver Pesquisa OD domiciliar (presencial) com menos de 10 anos somente na capital, será considerado "1".</p> <p>Quando houver Pesquisa OD domiciliar (presencial) com menos de 10 anos na capital e em parte dos municípios da RM, será considerado "2".</p> <p>Quando houver Pesquisa OD domiciliar (presencial) com menos de 10 anos em todos os municípios da RM, será considerado "3".</p>
	16	Existência de Plano de Mobilidade – 10 anos	Qualitativa	<p>Quando não houver Plano de Mobilidade municipal, será considerado "0".</p> <p>Quando houver Plano de Mobilidade municipal somente na capital, será considerado "1".</p> <p>Quando houver Plano de Mobilidade municipal na capital e em parte dos municípios da RM, será considerado "2".</p> <p>Quando houver Plano de Mobilidade municipal em todos os municípios da RM, será considerado "3".</p>
	17	Existência de PDUIs – 10 anos	Qualitativa	<p>Quando não houver PDUI, será considerado "0".</p> <p>Quando houver PDUI em processo de aprovação, será considerado "1".</p> <p>Quando houver PDUI aprovado, será considerado "2".</p>
<b>Aspectos Financeiros</b>	18	% subsídio tarifário - municipal	Quantitativa	<p>Procedimento: Razão da relação entre o valor de subsídio e a arrecadação total anual do sistema de transporte público coletivo municipal.</p>

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Apêndice
	19	% subsídio tarifário - metropolitano	Quantitativa	Procedimento: Razão da relação entre o valor de subsídio e o custo do sistema anual de transporte público coletivo metropolitano.
	20	% de descontos e gratuidades	Quantitativa	Procedimento: Razão da relação entre a quantidade de passageiros gratuitos transportados e a quantidade total de passageiros transportados.
	21	Existência de fontes alternativas de receitas extratarifárias relevantes (impostos, estacionamento urbano, etc.), exceto subvenções ou subsídios.	Qualitativa	Quando houver alguma fonte de receita extratarifária relevante, como exploração de espaços comerciais em terminais, pedágio urbano, entre outros, para o financiamento do sistema, exceto subvenções ou subsídios, será considerado "sim". Quando não houver fonte de receita extratarifária relevante para o financiamento do sistema, excluída, por exemplo, a exploração de publicidade em veículos, que não apresenta um valor significativo em relação aos custos do sistema, será considerado "não".
	22	Possui algum tipo de investimento em obras junto a Instituições Financeiras para sistemas de transporte TPC-MAC	Qualitativa	Quando não houver captação de financiamento para a mobilidade urbana, será considerado "0". Quando houver captação pelo Governo Estadual, será considerado "1". Quando houver captação por municípios da RM, será considerado "2". Quando houver captação pelo Governo Estadual e por municípios da RM, será considerado "3".
	23	Possui sistema de <i>clearing</i> estruturado	Qualitativa	No Sistema de Gestão Financeira e <i>Clearing</i> as funções compreendem a apuração de débitos e créditos decorrentes das transações do sistema de bilhetagem eletrônica. Também realiza a apuração e o controle dos repasses financeiros entre operadores de transporte e outros sistemas que porventura estejam integrados ao sistema de bilhetagem eletrônica. A divisão da receita entre os operadores de transporte é realizada com base nos dados apurados diariamente, considerando as informações transmitidas pelos validadores e pelo Subsistema de Distribuição e Comercialização de Créditos. São produzidos demonstrativos diários dos valores arrecadados, da apuração das receitas por operador e dos pagamentos efetuados, na forma de arquivos digitais. Quando não houver <i>clearing</i> estruturada, será considerado "0". Quando o Estado ou a 'capital' da RM tiver <i>clearing</i> estruturada, será considerado "1". Quando Estado e a 'capital' da RM tiver <i>clearing</i> estruturada, será considerado "2".
	24	% subsídio pela RCL - municipal	Quantitativa	Procedimento: Razão da relação entre o valor aportado anualmente para subsídio e a receita corrente líquida municipal
	25	% subsídio pela RCL - metropolitano	Quantitativa	Procedimento: Razão da relação entre o valor aportado anualmente para subsídio e a receita corrente líquida estadual
Estrutural e Qualidade do TPC-MAC	26	PNT ( <i>People Near Transit</i> )	Quantitativa	Procedimento: PNT é um indicador criado pelo ITDP que mensura o percentual da população de uma cidade ou região metropolitana que reside em um raio de até 1 km de estações de sistemas de TPC-MAC. Para o cálculo do PNT foi considerado o percentual de toda a população da RM que reside em um raio de até 1 km de estações de sistemas de TPC-MAC.
	27	RTR ( <i>Rapid Transit to Resident</i> ) - Extensão da rede de TPC-MAC por milhão de habitantes	Quantitativa	Procedimento: RTR é um indicador criado pelo ITPD, calculado pela razão entre a extensão total de infraestrutura de TPC-MAC e a população, em quilômetros existentes para cada um milhão de habitantes. Para o cálculo do RTR foi considerado a razão entre a extensão total de infraestrutura de TPC-MAC e a população da RM
	28	Índice IPK Municipal (índice de passageiros por quilômetro)	Quantitativa	Procedimento: relação entre a quantidade de passageiros transportados no sistema municipal e a produção quilométrica operacional anual
	29	Índice IPK Metropolitano (índice de passageiros por quilômetro)	Quantitativa	Procedimento: relação entre a quantidade de passageiros transportados no sistema metropolitano e a produção quilométrica operacional anual
	30	Viagens em transporte público / motorizado totais	Quantitativa	Procedimento: relação entre a quantidade de viagens realizadas por transporte público coletivo e o total de viagens motorizadas realizadas
	31	% das viagens em modos ativos (bicicleta, a pé)	Quantitativa	Procedimento: razão entre a quantidade de viagens em modos ativos e a quantidade total de viagens
	32	50 tarifas públicas / salário-mínimo (acessibilidade financeira da tarifa)	Quantitativa	Procedimento: Resultado da divisão entre o produto da multiplicação de 50 viagens pelo valor da tarifa pública atual do transporte público no sistema de maior demanda da RM e o salário-mínimo vigente.

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Apêndice
	33	Comprometimento de renda: 50 tarifas pública / renda média de pessoas com 14 anos ou mais da RM	Quantitativa	Procedimento: Razão entre o produto da multiplicação de 50 viagens pelo valor da tarifa pública vigente do transporte público no sistema de maior demanda da RM e o rendimento médio mensal real das pessoas com 14 anos ou mais da RM.
	34	Rede Cicloviária (km/habitante)	Quantitativa	Procedimento: razão entre os quilômetros da rede cicloviária da Capital, considerando ciclovias e ciclofaixas, por 100 mil habitantes da RM.
	35	Quantidade de óbitos em sinistros de trânsito /cem mil habitantes, quando disponível	Quantitativa	Procedimento: a razão entre a quantidade de óbitos em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes (Fonte: DataSUS).
	36	Idade média da frota (ônibus municipal)	Quantitativa	Procedimento: idade média da frota, considerando ônibus municipal.
	37	Idade média da frota (ônibus metropolitano)	Quantitativa	Procedimento: idade média da frota, considerando ônibus metropolitano.
	38	Existência de políticas de prevenção de assédio (ex.: existência de medidas mitigadoras, apps, treinamentos, etc.)	Qualitativa	Se existir políticas de prevenção de assédio, independentemente da qualidade e abrangência, será considerado "sim".
	39	Percentual da população PNT em relação ao total da RM com renda abaixo de 1 SM / Percentual da população PNT em relação ao total da RM com renda acima de 5 SM	Quantitativa	Percentual da população PNT em relação ao total da RM com renda abaixo de 1 SM / Percentual da população PNT em relação ao total da RM com renda acima de 5 SM
<b>Integração operacional</b>	40	Nível de integração tarifária entre diferentes modos	Qualitativa	Quando não houver integração tarifária entre diferentes modos de transporte, como ônibus e metrô, será considerado "0". Quando houver integração tarifária, mas apenas com uma política de desconto na segunda tarifa, será considerado "1". Quando a integração tarifária permitir o pagamento de uma tarifa única para o uso de diferentes modos de transporte, será considerado "2".
	41	Nível tecnológico do sistema tarifário (pagamentos; dados; etc.)	Qualitativa	Quando o sistema operar apenas com bilhetes físicos, será considerado modelo não digitalizado - Nota 0. Quando houver bilhetagem eletrônica, mas sem outras opções de pagamento, como QRCode via aplicativo ou cartão de crédito, será considerado Utilização de poucas tecnologias - Nota 1. Quando o sistema oferecer diferentes tecnologias de pagamento (bilhetagem eletrônica, QRCode e cartão de crédito), mas sem integração em uma plataforma única ou cadastro único de usuários, será considerado Utilização de tecnologias, porém não integradas - Nota 2. Quando todas as tecnologias de pagamento estiverem integradas em uma plataforma única, com cadastro único de usuários, será considerado Utilização de tecnologias de ponta com integração - Nota 3.
	42	Possui estações que facilitem a integração entre o transporte público coletivo	Qualitativa	Se existir ao menos uma estação de integração entre diferentes sistemas, será considerado "sim".
	43	Possui aplicativo integrado com dados online para planejamento de viagens	Qualitativa	Quando não houver nenhum aplicativo, será considerado "0". Quando houver ao menos um aplicativo com informações sobre linhas do sistema, porém sem apresentar os ônibus em tempo real, será considerado "1". Quando houver ao menos um aplicativo com informações sobre linhas do sistema e apresentando os ônibus em tempo real, será considerado "2".

Categoria	Nº	Critério	Tipo da escala	Apêndice
Jurídico e Regulatório	44	Nível de formalização das operações de TPC – municipal	Qualitativa	O critério visa avaliar o nível de formalização das operações de TPC, do ponto de vista jurídico-regulatório, considerando a existência ou não de instrumentos contratuais. Será avaliado separadamente para as abrangências territoriais da capital e região metropolitana. Assim, serão indicados os casos em que não há operações de TPC formalizadas por meio de instrumentos contratuais de delegação (unidade 0). Nos casos em que houver mais de um sistema em operação na mesma abrangência analisada, serão observados aqueles em que a contratualização for parcial, ou seja, quando não existir em um ou mais sistemas em operação, mas for identificada em outros sistemas (unidade 1). Finalmente, serão identificados os casos em que todos - ou o único - sistemas em operação na área de abrangência em análise possuem operações contratualizadas (unidade 2).
	45	Nível de formalização das operações de TPC – metropolitana	Qualitativa	O critério visa avaliar o nível de formalização das operações de TPC, do ponto de vista jurídico-regulatório, considerando a existência ou não de instrumentos contratuais. Será avaliado separadamente para as abrangências territoriais da capital e região metropolitana. Assim, serão indicados os casos em que não há operações de TPC formalizadas por meio de instrumentos contratuais de delegação (unidade 0). Nos casos em que houver mais de um sistema em operação na mesma abrangência analisada, serão observados aqueles em que a contratualização for parcial, ou seja, quando não existir em um ou mais sistemas em operação, mas for identificada em outros sistemas (unidade 1). Finalmente, serão identificados os casos em que todos - ou o único - sistemas em operação na área de abrangência em análise possuem operações contratualizadas (unidade 2).
	46	Avaliação jurídica do sistema de arrecadação e compensação tarifária	Qualitativa	O critério visa a avaliar a estrutura jurídica do sistema de arrecadação e compensação tarifária. Serão indicadas as RMs/RIDEs que não possuem esse sistema (unidade 0), ou que possuem, mas não é institucionalizado por meio de alguma entidade ou autoridade designada para essa função, sendo desempenhado/operado pelos operadores (unidade 1). De outro lado, são apontadas as RMs/RIDEs que possuem sistema de arrecadação e compensação tarifária institucionalizado, mas sem abrangência em todos os modos de transporte e municípios integrantes da RM/RIDE (unidade 2), ou que abrangem os modos de transporte e municípios integrantes da RM/RIDE (unidade 3).

Fonte: Elaboração própria