

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 4

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:

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

Índice

Índice	4
Lista de Figuras	5
Lista de Tabelas	6
1 Introdução	7
2 Apêndice V – Aspecto Estrutural e Operacional	8
2.1 Aspecto Estrutural	8
2.1.1 Rede de Transporte Público Coletivo	8
2.2 Aspecto Operacional	24
2.2.1 Demanda de passageiros dos sistemas TPC	24
2.2.2 Oferta de viagens	26
2.2.3 Indicadores	39
3 Apêndice VI – Aspecto Financeiro	42
3.1 Aspecto econômico e financeiros do TPC	42
3.1.1 Receita pública e arrecadação	42
3.1.2 Receitas extratarifárias	48
3.1.3 Remuneração e Custos	48
3.1.4 Resultados e Subsídios	53
3.2 Aspectos Financeiros dos Entes Públicos	58
3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas	58
3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)	60
3.2.3 Cálculo do CAPAG	64

Lista de Figuras

Figura 1: Arcos de operação dos consórcios das empresas	9
Figura 2: Representação da rede TC por classificação	10
Figura 3: Participação da frota por empresa	13
Figura 4: Infraestrutura do BRT Anhanguera.....	15
Figura 5: Infraestrutura do BRT - NS.....	16
Figura 6: Sistema Estrutural de TPC-MAC.....	17
Figura 7: Terminais de Integração.....	18
Figura 8: Estação Hemocentro - BRT Anhanguera.....	20
Figura 9: Corredores exclusivos e preferenciais	21
Figura 10: Perímetro de 1 km das estações de média e alta capacidade sobre figura de população por setor censitário	23
Figura 11: Passageiros transportados por mês pelo Sistema RMTC nos anos de 2018 e 2023....	25
Figura 12: Passageiros diários transportados por faixa horária nos anos de 2018 e 2023	26
Figura 13: Oferta de viagens por faixa horária- ano 2017 e 2023.....	26
Figura 14: Frequência de ônibus na Hora Pico Manhã	27
Figura 15: Produção e atração de viagens por zona de tráfego na Hora Pico Manhã	28
Figura 16: Oferta de assentos na Hora Pico Manhã.....	28
Figura 17: Cumprimento de viagens por operadora por mês do ano de 2023	40
Figura 18: Índice de Passageiros por Quilômetro entre 2014 e 2023.....	41
Figura 19: Histórico de tarifa pública em valores correntes e em valores corrigidos pelo IPCA.....	45
Figura 20: Comprometimento em percentual do salário-mínimo com a aquisição de 50 tarifas na RMG	47
Figura 21: Evolução da arrecadação tarifária da RMTC.....	47
Figura 22: Passageiros totais, equivalentes e suas proporções	48
Figura 23: Evolução da média móvel mensal (12 meses) do IPK equivalente no período de	51
Figura 24: Variação dos custos, IPKe e Tarifa Contratual.....	52
Figura 25: Variação do déficit econômico inferido da RMTC com base na média móvel mensal de doze meses	53
Figura 26: Evolução das receitas da RMTC no período de 2019 a 2024.....	56
Figura 27: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana.....	59

Lista de Tabelas

Tabela 1: Número de linhas por arco e empresas consorciadas	9
Tabela 2: Classificação rede RMTC por linha base e sublinha	10
Tabela 3: Relação de serviços do BRT Anhanguera.....	11
Tabela 4: Frota em operação por empresa no ano de 2023	13
Tabela 5: Idade média por tipo de veículo	14
Tabela 6: Terminais de integração.....	17
Tabela 7: Características das estações reestruturadas do BRT Anhanguera	19
Tabela 8: População classificada quanto a idade, cor e renda atendida pelo TPC-MAC	22
Tabela 9: Passageiros transportados por mês nos anos de 2018 e 2023.....	24
Tabela 10: Linhas municipais do Sistema STCO.....	29
Tabela 11: Percurso Médio Mensal por veículo por mês entre 2019 e 2023.....	40
Tabela 12: Evolução da tarifa pública da RMTC no período de 2005 a 2024	44
Tabela 13: Valores da Tarifa de Remuneração, Complemento Tarifário e Subsídio a Investimentos	54
Tabela 14: Receita da RMTC no período de 2019 a 2024 (valores em milhões)	56
Tabela 15: Classificação de Área/Setor.....	61
Tabela 16: Classificação CAPAG final.....	65

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Goiânia - RMG (Volume 4) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice V são caracterizados os aspectos estruturais da infraestrutura de transportes das RMG apresentando os atributos do sistema viário, os corredores de TPC, terminais e estações, tecnologias veiculares, frota e dos elementos físicos territoriais que interferem na implantação e concepção dos projetos de transporte, além dos aspectos operacionais do TPC, embasando a elaboração do capítulo 3.4 e 3.5 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice VI apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico do aspecto financeiro, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice V – Aspecto Estrutural e Operacional

2.1 Aspecto Estrutural

Neste capítulo são apresentados os aspectos estruturais dos sistemas de transporte existentes nos municípios da Área de Estudo, incluindo as seguintes modalidades de transporte:

- Transporte Público Coletivo (TPC);
- Sistema viário;
- Rede cicloviária.

2.1.1 Rede de Transporte Público Coletivo

A rede de transporte público coletivo da RMG é de responsabilidade e execução da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia - RMTC Goiânia.

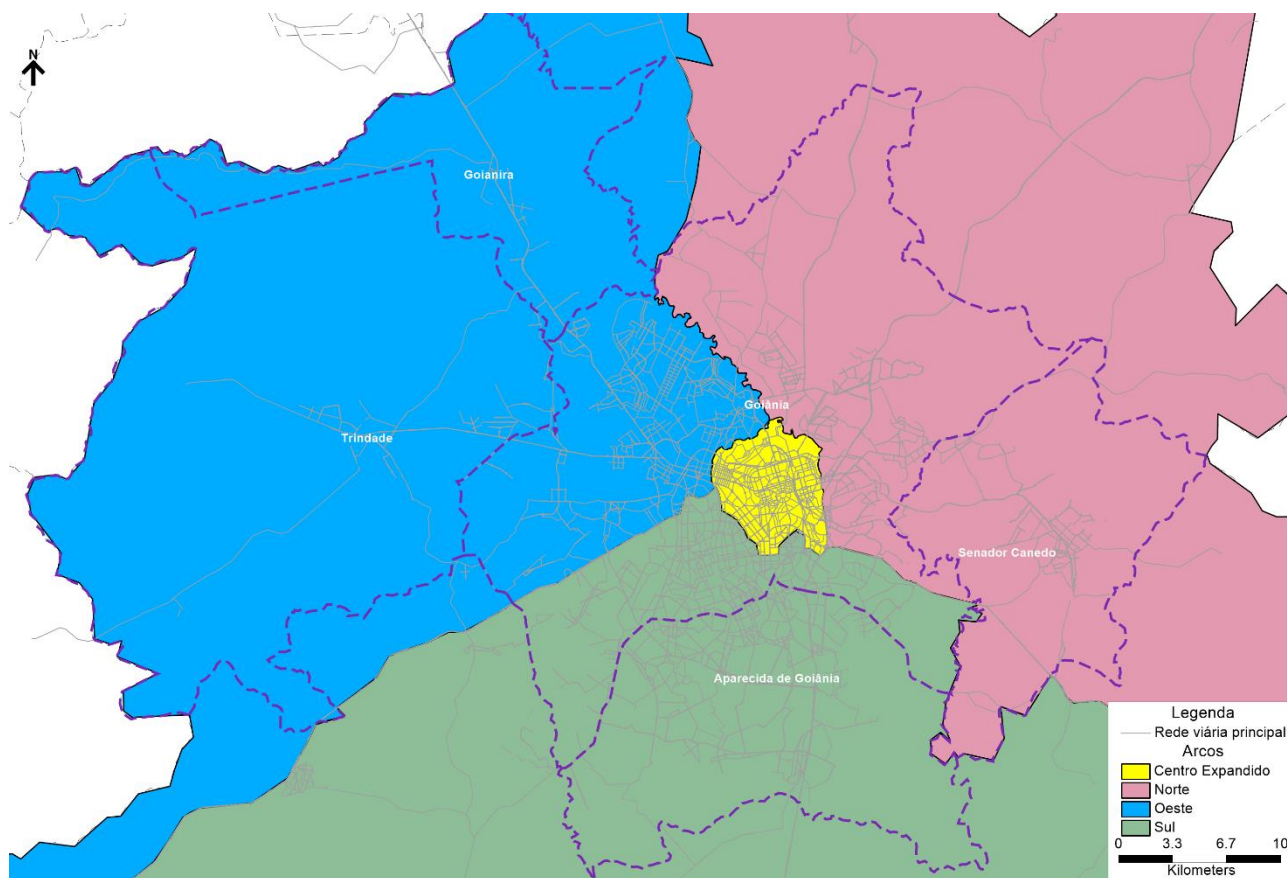
O sistema é operado por ônibus e um eixo de BRT (Anhanguera). Em 31 de agosto de 2024 iniciou-se a operação do BRT Norte Sul.

A tarifa atual do sistema é de R\$ 4,30, vigente desde 2019, em decorrência do subsídio mantido pelo Governo de Goiás em parceria com prefeituras da região metropolitana. Em abril de 2022 foi implantada a integração temporal gratuita em qualquer ponto da rede no período de 2h 30min.

As linhas de ônibus são operadas por quatro empresas privadas: Rápido Araguaia (RA), HP Transportes (HP), Viação Reunidas (VR) e Cootego (CO). A Metrobus (Mb) do Governo de Goiás, opera o Eixo Anhanguera junto com a Rápido Araguaia, Viação Reunidas e Cootego.

A RMG foi dividida em três arcos onde as empresas em consórcio atuam, e a região central (centro expandido) é atendida por todas as empresas. A Figura 1 apresenta os três arcos e a região central na área de estudo.

Figura 1: Arcos de operação dos consórcios das empresas



Fonte: Elaboração própria

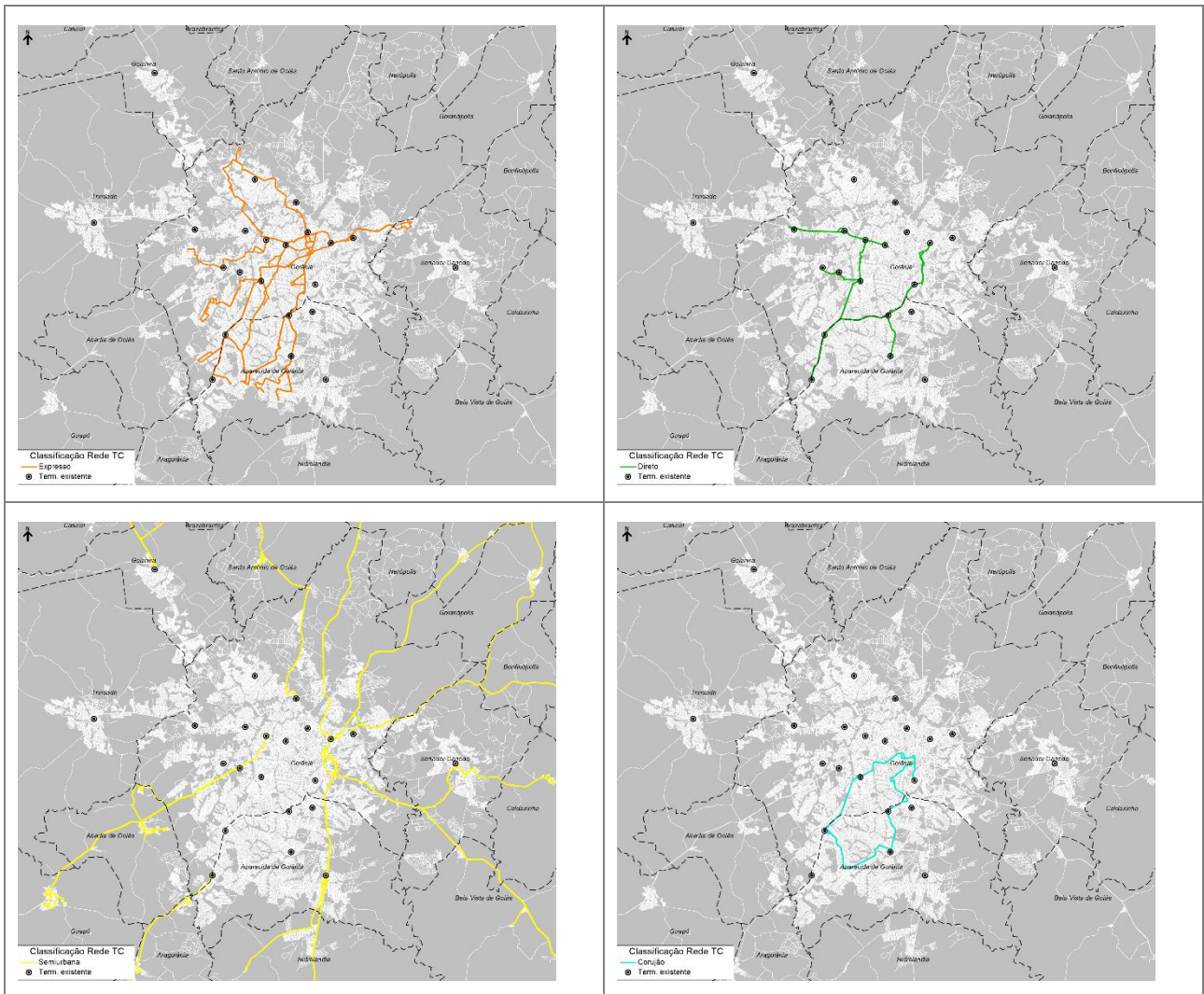
A região é atendida por 409 linhas de ônibus¹, sendo 295 linhas base (atendimento principal do itinerário) e 114 sublinhas (linhas com derivações em relação à linha base).

A Tabela 1 apresenta a quantidade de linhas por arco e empresa consorciada, onde pode-se observar que Rápido Araguaia tem operação em todas os arcos. O BRT Anhanguera por ser operado pela Metrobus, não entra na divisão por arcos.

Tabela 1: Número de linhas por arco e empresas consorciadas

Arco	ConSORCIADAS	Linha Base	Sublinha	Total
BRT Anhanguera	Mb/ VR/ RA	6	7	13
	Mb/ CO/ RA	3		3
BRT Anhanguera Total		9	7	16
Arco Sul	HP/ RA	134	67	201
	RA/ VR/ HP	2		2
Arco Sul Total		135	67	202
Arco Oeste	VR/ RA	75	19	94
	RA/ VR/ HP	4	3	7

¹ Segundo os dados de novembro de 2023



Fonte: Elaboração própria

Como já mencionado, as linhas do BRT Anhanguera são operadas pela Metrobus, e o consórcio das empresas Rápido Araguaia, Cootego e Viação Reunidas. O BRT está classificado como *linhas de eixo*, na configuração atual opera com 16 serviços, que atendem variadas combinações de ligações entre os vários terminais que o compõe. Destes, 14 serviços são operados nos horários de pico da manhã e 12 nos horários de pico da tarde em dias úteis, como mostra a Tabela 3, a qual também apresenta a distribuição dos serviços pelos vários segmentos dos eixos viários atendidos.

Tabela 3: Relação de serviços do BRT Anhanguera

ID	Linha	Nome	Op. PM	Op. EP	Op. PT	TR - VC	VC - PP	GOI - J.Imp.	J. Imp. - PP	PP - DG - PA	DG - PA	PA - PB	PB - NM	NM - SC
1	110-1	T. Pe. Pelágio / T. Sen Canedo	Sim	Sim	Sim					•	•	•	•	•
2	111-1	T. Senador Canedo / T. Bíblia			Sim								•	•
3	112-1	T. Trindade / T. Bíblia	Sim	Sim	Sim	•	•			•	•	•		
4	112-2	T. Trindade / T. Pe. Pelágio	Sim	Sim	Sim	•	•							
5	113-1	T. Novo Mundo / T. Goianira	Sim	Sim	Sim			•	•	•	•	•	•	

ID	Linha	Nome	Op. PM	OP. EP	Op. PT	TR - VC	VC - PP	GOI – J.Imp.	J. Imp. - PP	PP - DG	DG - PA	PA - PB	PB - NM	NM - SC
6	113-2	T. Pe. Pelágio / T. Goianira	Sim		Sim			•	•					
7	113-3	T. Goianira / T. Praça A			Sim			•	•	•	•			
8	115-1	Direto / T. Vera Cruz	Sim		Sim		•			•	•			
9	116-1	T. Vera Cruz / T. Novo Mundo	Sim	Sim	Sim		•			•	•	•	•	
10	116-2	T. Vera Cruz / T. Bíblia	Sim				•			•	•	•		
11	117-1	E. Anhanguera/ T. Pe. Pelágio/ T. N. Mundo	Sim	Sim	Sim					•	•	•	•	
12	117-2	T. Pe. Pelágio / T. Bíblia	Sim		Sim					•	•	•		
13	117-3	T. Pe. Pelágio / T. Praça A	Sim							•	•			
14	118-1	E. Anhanguera/ Rod. GO-070/ T. Praça A	Sim						•	•	•			
15	118-2	E. Anhanguera/ Rod. GO-070/ T. Novo Mundo	Sim						•	•	•	•	•	
16	120-1	Direto / T. Senador Canedo / T. Bíblia	Sim		Sim								•	•
Quantidade de serviços			14	6	12	2	5	3	5	12	12	9	7	3

Obs.: TR: Trindade; VC: Vera Cruz; GOI: Goianira; J. Imp: retorno da rodovia BR 070 na altura do Jardim Imperial; PP: Padre Pelágio; DG: Dergo; PA: Praça A; PB: Praça da Bíblia; NM: Novo Mundo; SC: Senador Canedo

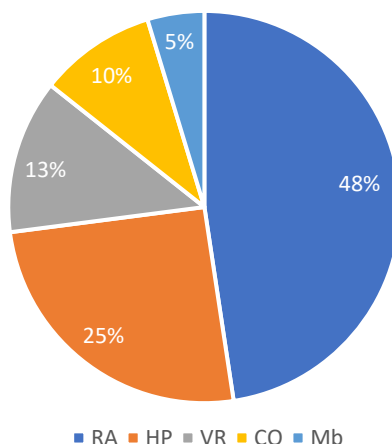
Fonte: Elaboração própria

O modelo de operação apresenta uma elevada segmentação de serviços nos horários de pico, estabelecido, por um lado, para o atendimento de ligações diretas entre os terminais, reduzindo os fluxos de transferência em alguns deles intermediários, e, por outro lado, para otimizar o aproveitamento da frota.

Esta subdivisão dos serviços ofertados dificulta a legibilidade dos serviços para os usuários e segmenta em demasia a oferta nas estações do tramo central, entre os terminais Padre Pelágio e Novo Mundo, gerando maiores tempos de espera para determinados pares de ligação.

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. A Figura 3 apresenta a participação da frota por empresa.

Figura 3: Participação da frota por empresa



Fonte: Elaboração própria, dados RMTC

Tabela 4: Frota em operação por empresa no ano de 2023

Mês	RA	HP	VR	CO	Mb	RMTC
Janeiro	520	277	140	103	52	1.092
Fevereiro	520	278	140	103	52	1.093
Março	520	278	140	103	52	1.093
Abril	520	278	140	103	52	1.093
Mai	521	278	140	103	52	1.094
Junho	521	278	140	103	52	1.094
Julho	488	261	132	96	48	1.025
Agosto	520	278	138	104	52	1.092
Setembro	528	281	141	107	52	1.109
Outubro	528	281	141	107	52	1.109
Novembro	528	281	141	107	52	1.109
Dezembro	528	281	141	107	52	1.109

Fonte: RMTC, 2023

A frota patrimonial no mês de dezembro de 2023 era de 1.219 ônibus, o que significa uma frota inoperante de 9,9%, sendo 552 ônibus da Rápido Araguaia (45% do total) e 305 ônibus da HP (25% do total).

A frota específica do BRT Anhanguera é de 110 unidades, composta por veículos de diferentes tipologias e capacidades. Todos os veículos possuem piso interno convencional (elevado) com portas de ambos os lados. Do conjunto, 52 veículos são da Metrobus e 58 das concessionárias privadas.

A idade média dos ônibus do sistema é de 12,96 anos (referência de 2023). No Plano Nova RMTC-NPO 2023 | 2024, apresentado no D2, o Programa Nova Frota prevê a renovação, modernização e ampliação de toda a frota divididas em lotes. O primeiro lote está previsto para dezembro de 2024.

Com relação aos tipos de veículos, a frota é composta predominantemente por ônibus convencional com 1066 ônibus, ou 88% da frota, 65 ônibus articulados de 18 metros, 49 ônibus articulados de 21 metros, 26 ônibus biarticulados de 28 metros e o restante são ônibus padron piso alto de 14 metros e super padron de 15 metros. Apenas dois veículos atualmente são elétricos e com ar-condicionado, o restante é diesel e sem ar-condicionado.

A idade média por tipo de veículo varia entre uma média de 1 ano para o ônibus super padron de 15 metros 13,28 anos para os ônibus convencionais de 12 metros.

Tabela 5: Idade média por tipo de veículo

Tipo de Veículo	Frota	%	Idade Média
Convencional 12m	1066	88%	13,28
Super Padron 15m	2	0,4%	1,00
Articulado 18m	65	5%	10,32
Padron Piso Alto 14m	6	0,6%	2,50
Biarticulado 28m	26	2%	13,00
Articulado 21m	49	4%	11,22
Total	1214	100%	12,96

Fonte: RMTTC

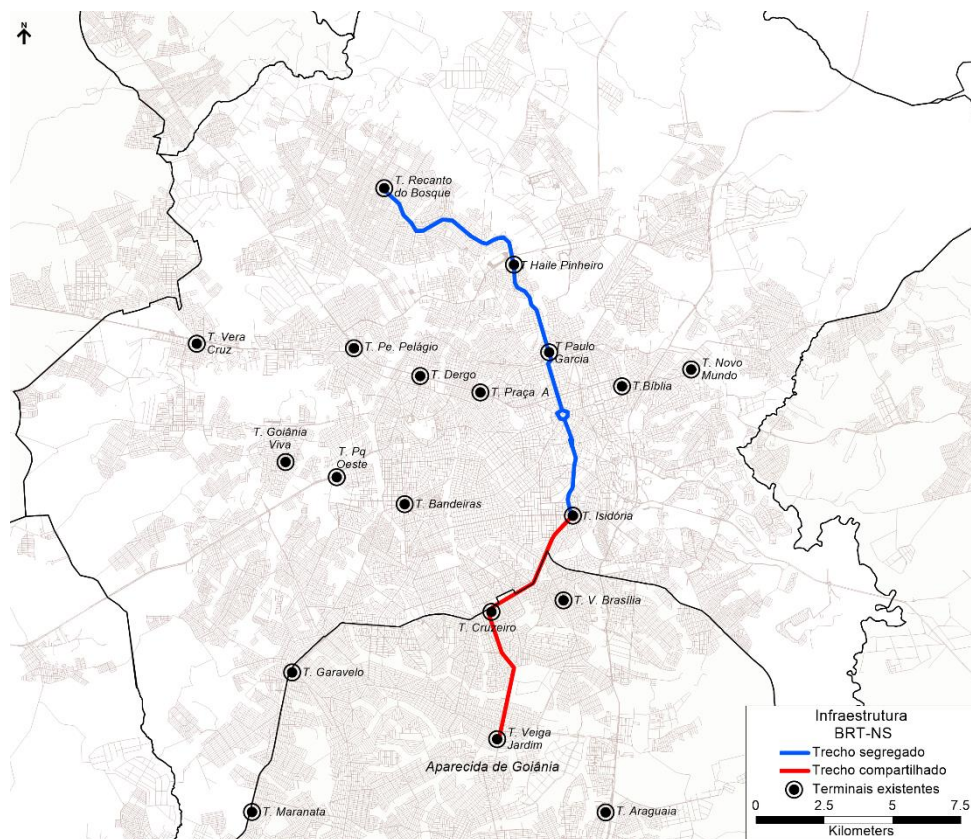
2.1.1.1 Infraestrutura TPCMAC

O Sistema Estrutural de Média e Alta Capacidade do TPC é composto pelo BRT Anhanguera e o BRT-NS entre o Terminal Recanto do Bosque e o Terminal Isidória que se integram na interseção da Av. Goiás com a Av. Anhanguera, na região central de Goiânia.

O BRT Anhanguera conta com 9 terminais de integração e 19 estações, com 13 km de via segregada localizada no município de Goiânia, e 64,8 km em vias compartilhadas com o tráfego geral. As estações não possuem ultrapassagem.

O BRT Anhanguera trafega em via compartilhada com o tráfego geral, entre o Terminal Pelágio e o Terminal Goianira, entre Terminal Pelágio e Terminal Trindade e entre Terminal Novo Mundo e Terminal Senador Canedo, como mostra a Figura 4.

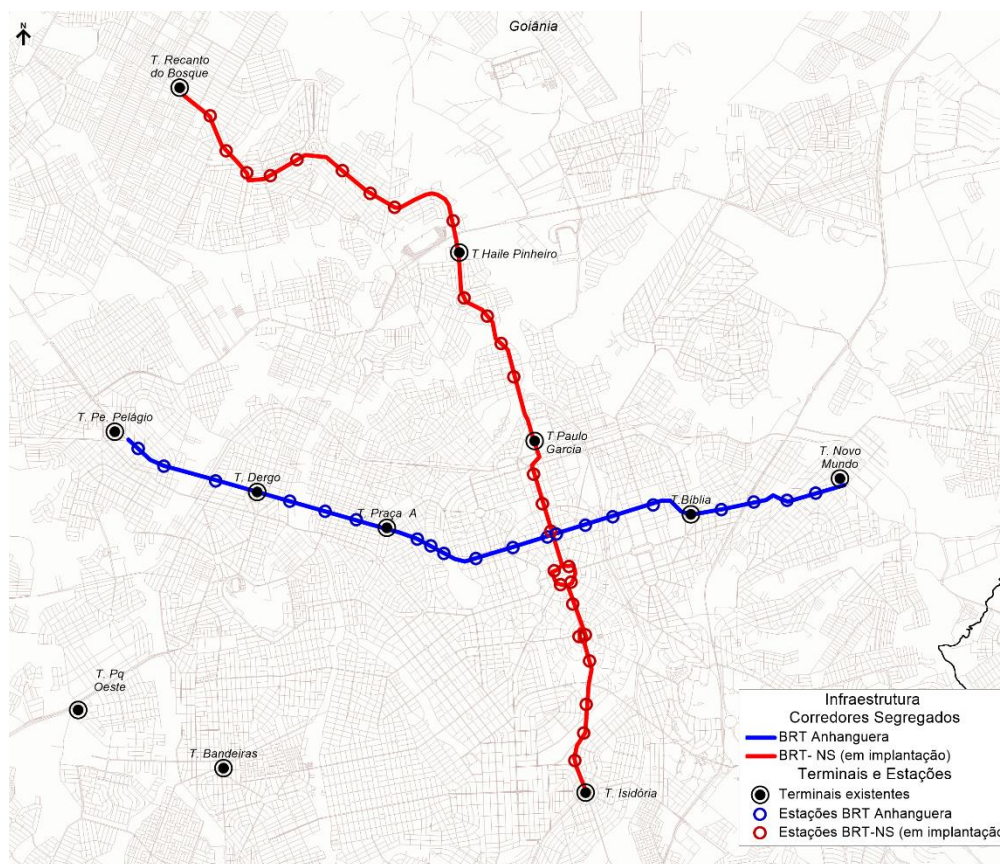
Figura 5: Infraestrutura do BRT - NS



Fonte: Elaboração do consórcio

A Figura 6 apresenta os trechos de segregados dos BRTs Anhanguera e Norte Sul.

Figura 6: Sistema Estrutural de TPC-MAC



Fonte: Elaboração própria

2.1.1.1 Terminais de ônibus

Os municípios da área de estudo contam com 22 terminais de integração, sendo 13 em Goiânia, 6 em Aparecida de Goiânia e um em cada um dos demais municípios (Goianira, Trindade e Senador Canedo).

A tabela a seguir apresenta os terminais por município com o total de linhas atendidos (base e sublinha) e a oferta de viagens diárias (dia útil).

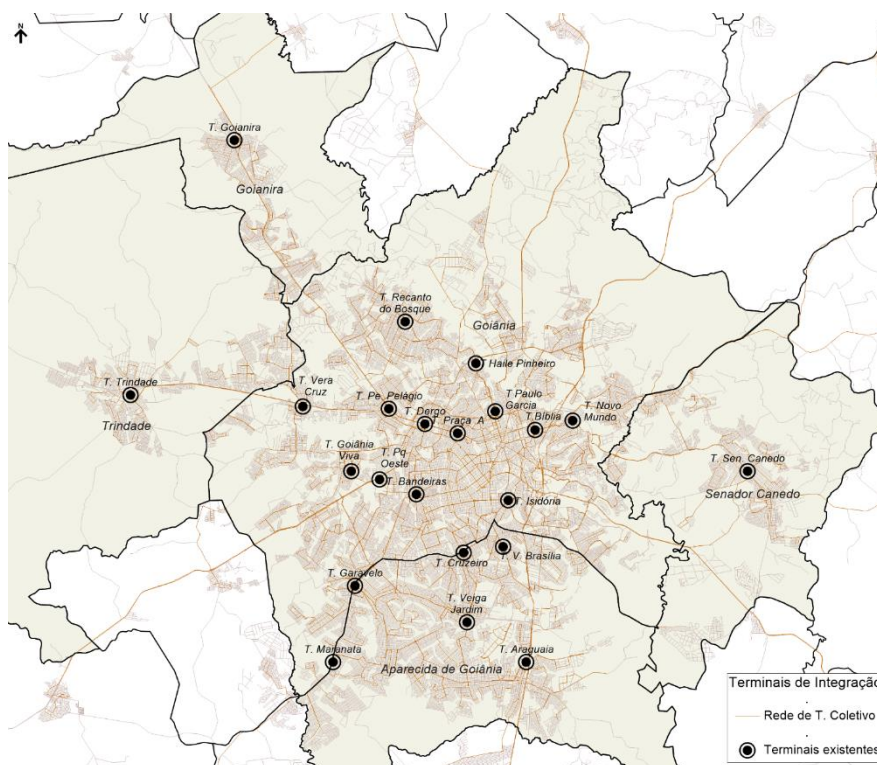
Tabela 6: Terminais de integração

Município	Terminal	Área Construída	Plataformas	Baias de embarque	Linhas	Oferta Diária
Goiânia	Bandeiras	5.537,7	3	24	45	2.112
	Bíblia	5.401,6	3	18	58	2.944
	DERGO	2.886,7	2	11	26	1.431
	Goiânia Viva	1.279,5	1	6	11	463
	Hailé Pinheiro	5.040,0	2	9	14	541
	Isidória	7.900,0	4	12	29	1.749
	Novo Mundo	5.582,8	1	13	32	1.276
	Padre Pelágio	9.423,2	6	19	40	2.025
	Parque Oeste	842,5	1	7	19	798

Município	Terminal	Área Construída	Plataformas	Baias de embarque	Linhas	Oferta Diária
	Paulo Garcia	5.040,0	1	5	15	1.141
	Praça A	1.937,0	3	13	32	1.879
	Recanto do Bosque	960,7	1	5	11	625
	Vera Cruz	977,4	2	9	21	1.264
Aparecida de Goiânia	Araguaia	1.222,1	1	9	28	1.095
	Cruzeiro	11.316,5	7	19	43	1.785
	Garavelo	5.912,0	2	18	37	1.916
	Maranata	1.247,6	1	6	18	734
	Veiga Jardim	3.280,9	1	12	19	991
	Vila Brasília	1.045,6	2	9	9	569
Senador Canedo	Senador Canedo	1.501,8	1	9	20	988
Trindade	Trindade	1.434,6	2	4	9	432
Goianira	Goianira	598,6	1	2	8	369

Fonte: RMTc, 2023

Figura 7: Terminais de Integração



Fonte: Elaboração própria

O BRT Anhanguera conta com 9 terminais de integração, dos quais seis estão em processo de reforma e reestruturação, conforme o Programa Nova Anhanguera do Plano Nova RMTc:

- T. Goianira, em Goianira;
- T. Trindade, em Trindade;
- T. Vera Cruz, em Goiânia;

- T. P. Pelágio, em Goiânia²;
- T. DERGO, em Goiânia²;
- T. Praça A, em Goiânia²;
- T. Pça da Bíblia, em Goiânia²;
- T. Novo Mundo, em Goiânia²;
- T. Senador Canedo, em Senador Canedo².

Assim como os terminais, as dezenove estações do BRT Anhanguera já estão em processo de reforma e reestruturação, melhorando a acessibilidade, segurança e funcionalidade da estação.

Tabela 7: Características das estações reestruturadas do BRT Anhanguera

Estação Atual	Estação Reformulada
Cobertura Existente = 219,76m²	Cobertura Ampliada = 368,00m ²
Plataforma aberta sem proteção	Plataforma fechada com brises
Embarque sem proteção	Embarque através de portas automáticas
Catracas 4 braços Mecânicas	Catracas Eletrônicas Ante Evasão
Sinalização Estática	Sinalização Estática e Dinâmica
Iluminação precária	Iluminação eficiente através de LEDs
CFTV simples	CFTV moderno
Sem sonorização	Com sonorização
Travessia sem proteção	Travessia com proteção e área de acomodação
Sem paraciclo	Com paraciclo

Fonte: Plano Nova RMTC

A imagem a seguir é da Estação Hemocentro reformada e reestruturada, entregue em maio de 2024.

² Terminal a ser reformado e reestruturado conforme o Programa Nova Anhanguera

Figura 8: Estação Hemocentro - BRT Anhanguera



Fonte: Plano Nova RMTC

As estações do BRT- NS implantadas no centro da via, possuem nível elevado, com 95 cm de altura em relação ao piso de rolamento dos ônibus. São do tipo bidirecional, isto é, permitindo a parada na mesma plataforma de ônibus nos dois sentidos de circulação, com abertura de portas do ônibus do lado esquerdo do sentido de marcha. Contam com uma largura padrão de 3,5 m e comprimentos que variam de 28 a 63 m. Algumas destas estações são especiais, com dimensões e disposições um pouco diferenciadas da concepção padrão em razão de funcionalidades e demanda. É o caso, das estações implantadas na Av. Goiás e na Praça Cívica.

As 28 estações operam com acesso controlado com linha de bloqueio (validadores e catracas eletromecânicas) e portão para pessoas com deficiência, logo, o embarque nos ônibus, ocorrendo pelas portas à esquerda se dá de forma livre, com o pré-pagamento das tarifas.

O acesso dos passageiros às estações é em nível, por intermédio de travessia com controle semafórico, e com uma rampa com inclinação adequada às normas de acessibilidade, até o piso da plataforma de embarque e desembarque.

O BRT-NS conta com seis terminais de integração estruturados, que funcionam como instalações de maior porte, reunindo linhas com ponto de controle e linhas de passagem:

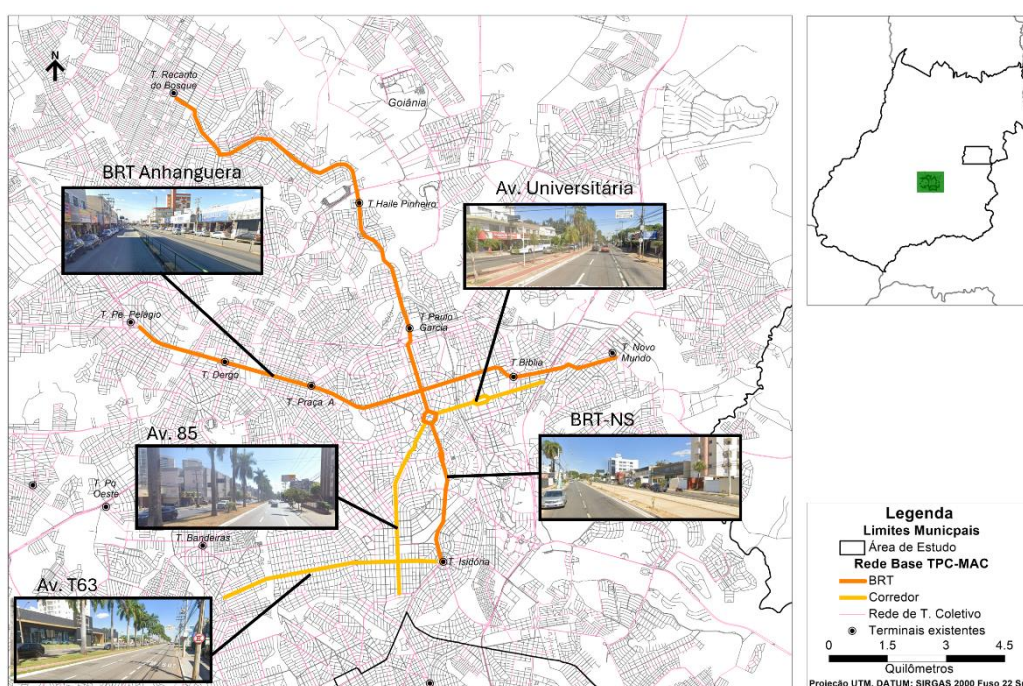
- Terminal Veiga Jardim, em Aparecida de Goiânia;
- Terminal Cruzeiro, em Aparecida de Goiânia;
- Terminal Isidória, em Goiânia;
- Terminal Paulo Garcia, em Goiânia;

- Terminal Hailé Pinheiro, em Goiânia;
- Terminal Recanto do Bosque, em Goiânia.

2.1.1.1 Corredores exclusivos de ônibus

Considerando o município de Goiânia, a quantidade de vias exclusivas para a circulação do TPC é desproporcional ao volume de viagens transportadas por esses modos, sendo o BRT Anhanguera com 13 km e o BRT-NS, no trecho entre Terminal Recanto do Bosque e Terminal Isidória, com 17,5 km que possuem via segregada para o ônibus. Já os corredores da Av. 85, Av. T63, Av. Universitária são faixas preferenciais de ônibus.

Figura 9: Corredores exclusivos e preferenciais



Fonte: Elaboração própria, imagens do Google Street Map

2.1.1.2 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 a metodologia elaborada pelo ITDP denominada *People Near Transit* – PNT³, ou pessoas perto do transporte público em português. 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.

³ <https://itdpbrasil.org/pnt/>

O município de Goiânia possui 336.646 habitantes que residem dentro dos perímetros de 1 quilômetro das estações do TPC-MAC, o que representa 14% do total da população da AE, e 13% da RMG.

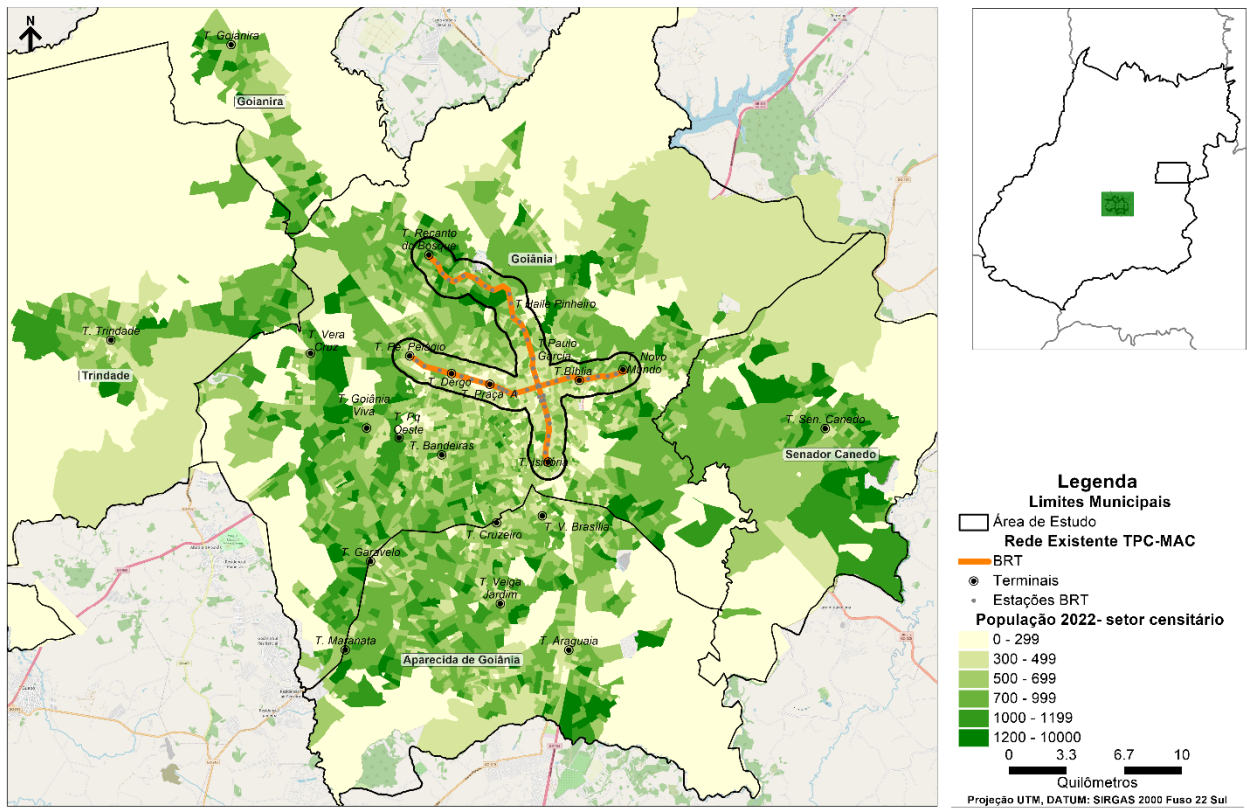
Em números absolutos, 76 mil habitantes sem renda estão no perímetro da população atendida do TPC-MAC, que corresponde a 13% do total da população sem renda. Em análise percentual, a população com renda maior que 5 SM é a mais atendida, com 27% do seu total. A tabela a seguir apresenta a população atendida classificada atendida pela TPC-MAC.

Tabela 8: População classificada quanto a idade, cor e renda atendida pelo TPC-MAC

Indicador	População RMG	População atendida na Rede TPC-MAC	Percentual atendido
População RMG (Censo 2022)	2.613.045	336.646	13%
População RMG (Censo 2010)	2.173.141	305.126	14%
Jovens, com até 14 anos	491.710	52.761	11%
Idade ativa, de 15 a 64 anos	1.554.368	226.114	15%
Idosos, com 65 anos ou mais	124.489	26.249	21%
Branços e amarelos	993.816	165.972	17%
Pardos, pretos e índios	1.177.560	138.903	12%
Sem renda	582.120	75.848	13%
Renda até 1 SM	446.234	47.746	11%
Renda de 1 SM a 2 SM	423.814	58.497	14%
Renda de 2 SM a 5 SM	266.154	51.515	19%
Renda acima de 5 SM	141.450	38.215	27%
População vulnerável	817.293	78.407	10%

Fonte: Elaboração própria baseado no IBGE Censo 2010 e 2022

Figura 10: 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

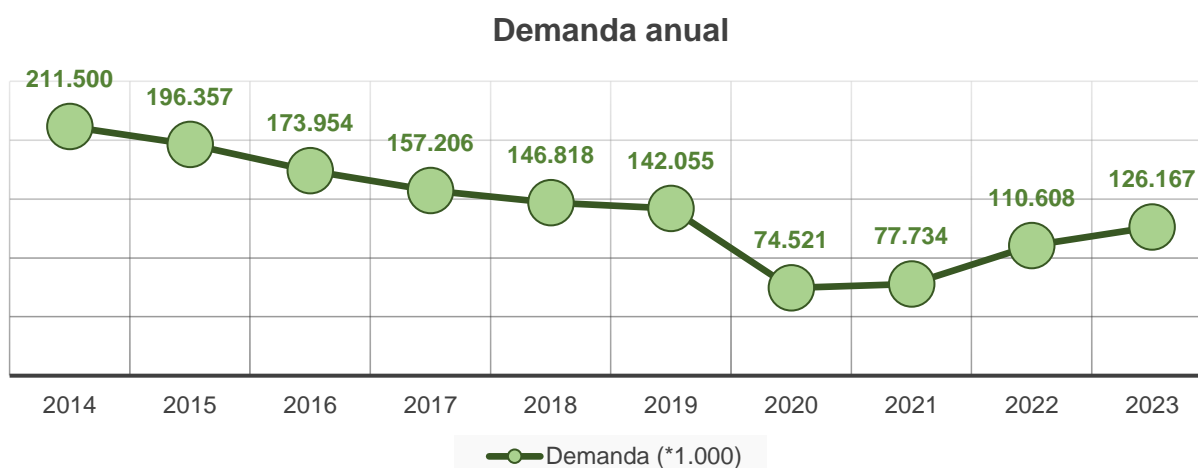
Outro indicador elaborado pelo ITDP é a extensão da rede de TPC-MAC por milhão de habitantes. O indicador RTR (*Rapid Transit to Resident*) para a RMG é de 11,67 km/ milhão de habitantes.

2.2 Aspecto Operacional

2.2.1 Demanda de passageiros dos sistemas TPC

A série histórica de passageiros transportados entre 2014 e 2023, mostra que houve uma redução de 40% dos passageiros transportados, partindo de 211 milhões de passageiros no ano de 2014 para 126 milhões no ano de 2023. A queda mais expressiva ocorreu entre os anos de 2020 e 2021, devido a pandemia COVID-19. De um modo geral o sistema vem perdendo demanda entre os anos de 2014 e 2019. Superada a pandemia, a demanda voltou a crescer, mas ainda está abaixo dos anos pré pandemia.

Figura 10: Evolução de passageiros transportados e passageiros equivalentes por ano pelo Sistema STCO entre 2001 e 2023



Fonte: RMTTC, 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 de 2023, como pode ser visto na Tabela 9.

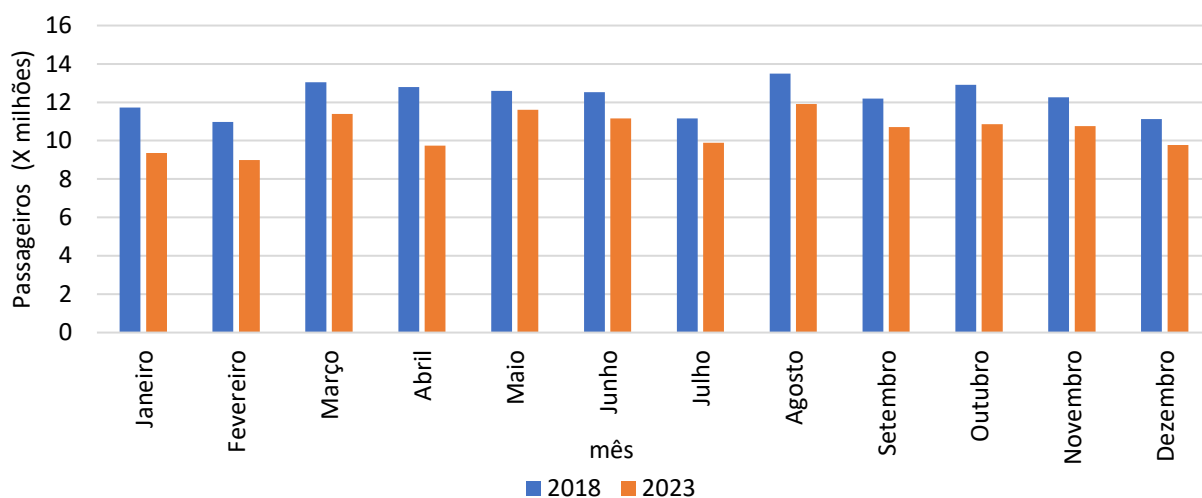
Tabela 9: Passageiros transportados por mês nos anos de 2018 e 2023

Mês	2018	2023	Varição 2023/2018
Janeiro	11.726.596	9.359.406	-20%
Fevereiro	10.970.406	8.997.412	-18%
Março	13.044.538	11.397.713	-13%
Abril	12.794.833	9.735.386	-24%
Maio	12.596.920	11.611.794	-8%
Junho	12.533.912	11.161.106	-11%
Julho	11.165.380	9.893.429	-11%
Agosto	13.500.488	11.914.013	-12%

Mês	2018	2023	Varição 2023/2018
Setembro	12.199.793	10.706.686	-12%
Outubro	12.903.553	10.857.489	-16%
Novembro	12.262.285	10.761.893	-12%
Dezembro	11.119.702	9.771.108	-12%
Total	146.820.424	126.169.458	-14%

Fonte: RMTTC, 2023

Figura 11: Passageiros transportados por mês pelo Sistema RMTTC nos anos de 2018 e 2023



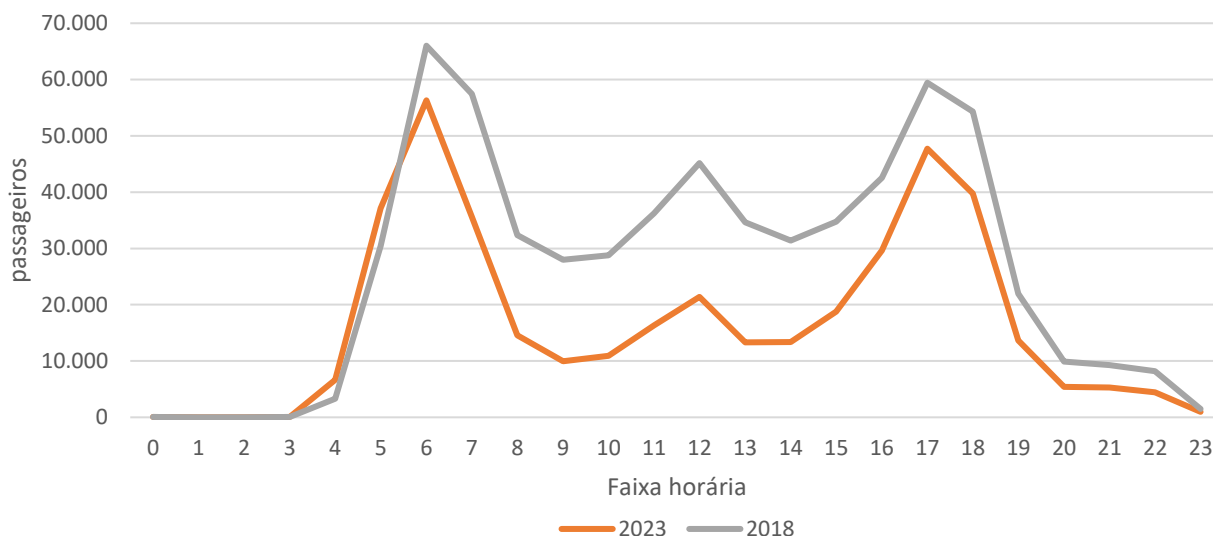
Fonte: RMTTC, 2023

Em outubro de 2023, o sistema transportou 401 mil passageiros catracados por dia, segundo dados do SITPass.

Na hora pico do período da manhã (faixa das 6h), o sistema transportou 56 mil passageiros catracados, ou seja, 14% do total do dia.

Comparando os passageiros dia por faixa horária de 2023 com 2018, no entre pico houve a maior perda de passageiros, sendo a maior na faixa das 9h com redução de 64,5%. Isso se observa na Figura 12.

Figura 12: Passageiros diários transportados por faixa horária nos anos de 2018 e 2023

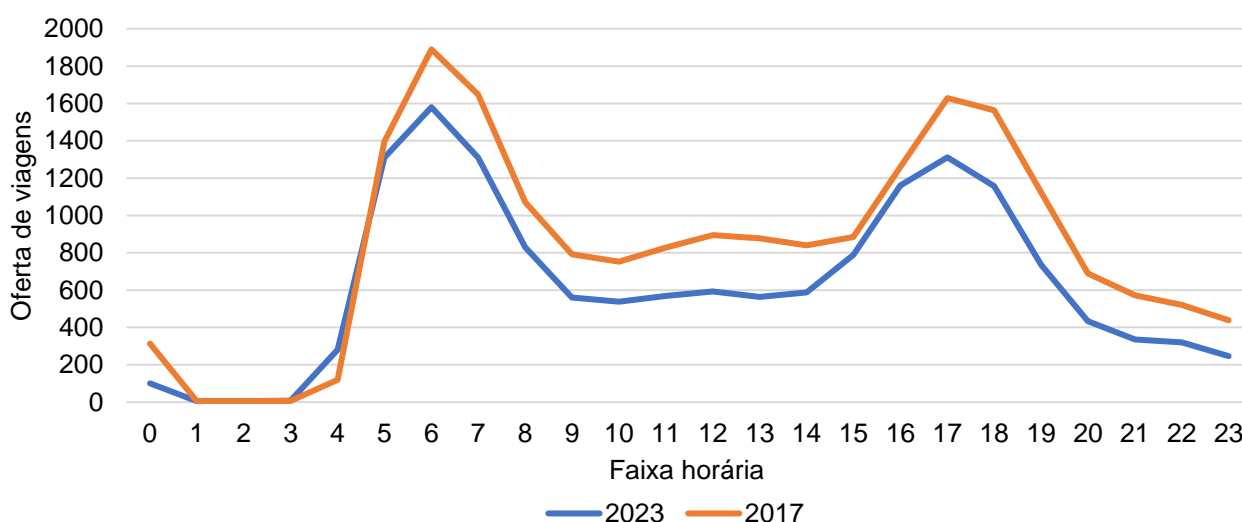


Fonte: RMTC, SITPass, abril 2018 e outubro de 2023

2.2.2 Oferta de viagens

São ofertadas 15.237 meias viagens (referência de outubro de 2023), sendo 19% no período da manhã (entre as 6:00h e 7:59h) e no período da tarde (entre as 16:00h e 17:59h) oferta é de 16% do total diário. O gráfico a seguir apresenta a oferta de viagens por faixa horária nos anos de 2017 e 2023, onde pode ser observada uma redução do número de viagens ao longo de todo o dia.

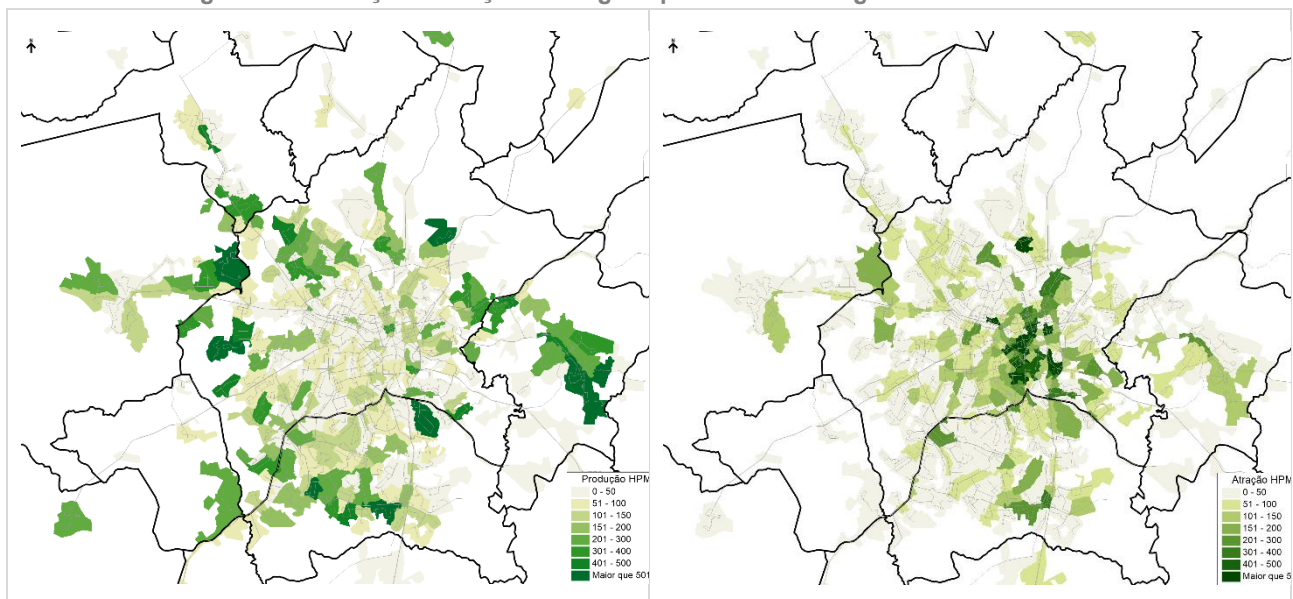
Figura 13: Oferta de viagens por faixa horária- ano 2017 e 2023



Fonte: Elaboração própria, dados RMTC

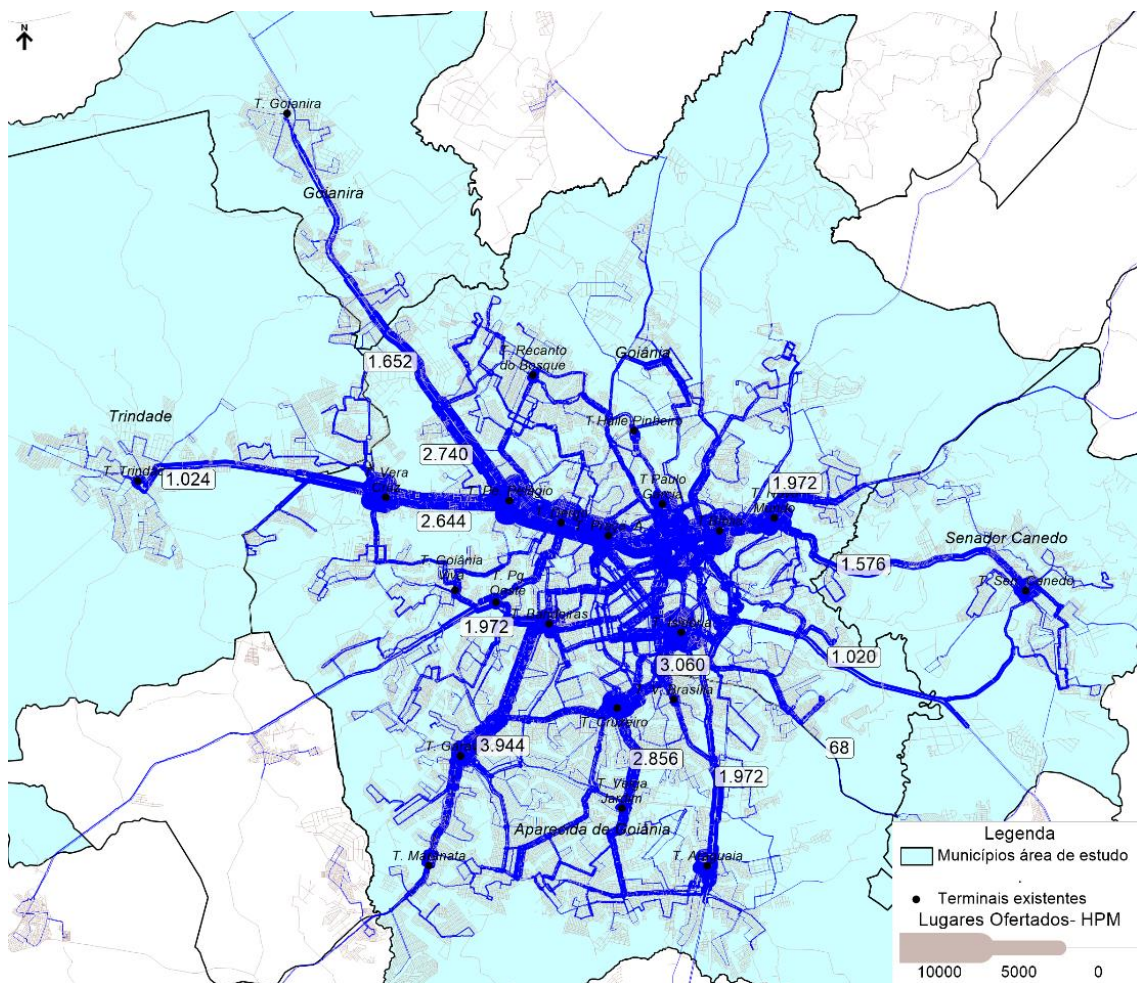
Com relação à distribuição da oferta de linhas da RMTC, a Figura 14 mostra especialmente a frequência de linhas nos eixos viários na Hora Pico Manhã. Das maiores ofertas de viagens nos eixos distantes do centro expandido, destaca-se a Av. Juscelino Kubitschek entre Terminal Maranata

Figura 15: Produção e atração de viagens por zona de tráfego na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base na bilhetagem de outubro 2023

Figura 16: Oferta de assentos na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, 2023

A seguir é apresentada a tabela com a relação de linhas base e linhas de atendimento da RMTc, o intervalo entre partidas na Hora Pico Manhã e a respectiva operadora.

Tabela 10: Linhas municipais do Sistema STCO

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
002-1	Parque Atheneu/ T. Isidória/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Útil e Sábado	7
002-2	Parque Atheneu/ T. Isidória	Sublinha	Sul	Domingo	-
003-1	T. Maranata/ Eixo T-7/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Diário	10
003-7	T. Maranata/ Eixo T-7/ Praça Cívica	Sublinha	Sul	Dia Útil	12
003-8	T. Maranata/ Eixo T-7/ Praça Cívica	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
003-9	T. Maranata/ T. Bandeiras	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
004-1	T. Garavelo/ Eixo T-9/ Centro	Principal	Sul	Dia Útil	10
004-3	T. Garavelo/ Eixo T-9/ Colégio Marista	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
004-5	T. Garavelo/ Eixo T-9/ Colégio Marista	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
005-1	T. Garavelo/ T. Bandeiras/ Campinas	Principal	Sul	Dia Útil	15
005-2	T. Bandeiras/ Campinas - Horária	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
006-1	T. Veiga Jardim/ Eixo 90/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	10
006-2	T. Veiga Jardim/ Praça Cívica	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
006-3	T. Veiga Jardim/ Praça Cívica	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
006-5	T. Veiga Jardim/ T. Paulo Garcia/ Via Alvorada	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
007-1	T. VI. Brasília/ Eixo 90/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	30
008-1	T. Veiga Jardim/ Eixo 85/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	9
008-5	T. Cruzeiro/ Eixo 85/ T. Paulo Garcia	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
008-6	T. Veiga Jardim/ Praça Cívica	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
009-1	T. Pe. Pelágio/ Av. Castelo Branco/ T. Isidória	Principal	Sul	Dia Útil	5
010-1	T. Veiga Jardim/ Campinas/ Eixo Mutirão	Principal	Sul	Dia Útil	15
010-2	T. Veiga Jardim/ Pça. Ciro Lisita/ Eixo Mutirão	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
011-1	T. VI. Brasília/ T. Praça A/ Via T-2	Principal	Sul	Dia Útil	10
013-1	T. Rec. do Bosque/ T. Paulo Garcia/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	7
014-1	Parque Atheneu/ Eixo Mutirão/ Campinas	Principal	Sul	Dia Útil	15
015-1	T. Praça A/ Flamboyant/ Via T. Isidória	Principal	Sul	Dia Útil	6
016-1	T. Cruzeiro/ St. Aeroporto/ Eixo T-8	Principal	Sul	Dia Útil	8
017-1	T. Cruzeiro/ Centro/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	60
018-1	T. Araguaia/ Centro/ Via BR-153	Principal	Sul	Dia Útil	30
018-2	T. Araguaia/ Praça Cívica	Sublinha	Sul	Dia Útil	30
019-1	T. Cruzeiro/ T. Bíblia	Principal	Sul	Dia Útil	10
020-1	T. Garavelo/ T. Bíblia	Principal	Sul	Dia Útil	7
020-2	T. Garavelo/ T. Cruzeiro	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
020-3	T. Cruzeiro/ T. Bíblia	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
021-1	Parque Atheneu/ Flamboyant/ T. Bíblia	Principal	Sul	Dia Útil	30
022-1	T. Garavelo/ T. Bandeiras/ Campinas	Principal	Sul	Dia Útil	30
022-2	T. Bandeiras/ Campinas - Anti-Horária	Sublinha	Sul	Dia Útil	-

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
022-3	T. Bandeiras/ T. Garavelo	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
023-1	T. Praça A/ Praça Cívica/ Flamboyant	Principal	Sul	Dia Útil	60
024-1	T. Bíblia/ Flamboyant/ Jardins	Principal	Sul	Dia Útil	30
024-2	T. Bíblia/ Flamboyant	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
025-1	T. Bandeiras/ Av. T - 63/ T. Isidória	Principal	Sul	Dia Útil	12
025-2	T. Bandeiras/ Viaduto T - 63	Sublinha	Sul	Dia Útil	20
025-3	T. Bandeiras/ Viaduto T - 63	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
026-1	T. Bandeiras/ Av. T-10/ Flamboyant	Principal	Sul	Dia Útil	15
026-2	T. Bandeiras/ Praça Delmiro	Sublinha	Sul	Dia Útil	15
026-3	T. Bandeiras/ Praça Delmiro	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
027-1	T. Bandeiras/ T. Bíblia/ Via Luís de Matos	Principal	Sul	Dia Útil	20
027-2	T. Bandeiras/ T. Bíblia/ Via Alpes	Sublinha	Sul	Dia Útil	15
028-1	T. Bandeiras/ T. Bíblia/ Via T-9	Principal	Sul	Dia Útil	8
029-1	T. Bandeiras/ Av. Alpes/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	30
031-1	T. Garavelo/ T. Araguaia	Principal	Sul	Dia Útil	15
031-2	Independência/ T. Araguaia	Sublinha	Sul	Dia Útil	30
032-1	T. Garavelo/ Buriti Sereno/ Via Av. da Paz	Principal	Sul	Dia Útil	30
035-1	T. Garavelo/ Eixo T-63/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	12
035-2	T. Garavelo/ Viaduto T - 63	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
035-3	T. Garavelo/ Viaduto T - 63	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
037-1	T. Pe. Pelágio/ Praça do Violeiro/ T. Hailé Pinheiro	Principal	Oeste	Dia Útil	15
039-1	T. Garavelo/ Anel Viário/ T. Pq. Oeste	Principal	Sul	Dia Útil	12
042-1	T. Pe. Pelágio/ Finsocial/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	20
042-2	T. Pe. Pelágio/ Finsocial	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
050-1	T. Hailé Pinheiro/ Nova Veneza	Principal	Oeste	Dia Útil	-
050-2	T. Hailé Pinheiro/ Nova Veneza/ Via Santo Antônio	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
052-1	Vera Cruz/ Campinas/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	30
081-1	T. Senador Canedo/ São Francisco/ Caldazinha	Principal	Leste	Dia Útil	30
105-1	PC Campus/ T. Praça A/ Via B. Sayão	Principal	Leste	Dia Útil	10
107-1	T. VI. Brasília/ T. Cruzeiro/ VI. Alzira	Principal	Sul	Dia Útil	30
110-1	Eixo Anhanguera/ T. Pe. Pelágio/ T. Senador Canedo	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	12
111-1	Eixo Anhanguera/ T. Senador Canedo/ T. Bíblia	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
112-1	Eixo Anhanguera/ T. Trindade/ T. Bíblia	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	8
112-2	Eixo Anhanguera/ T. Trindade/ T. Pe. Pelágio	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
113-1	Eixo Anhanguera/ T. Novo Mundo/ T. Goianira	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	30
113-2	Eixo Anhanguera/ T. Pe. Pelágio/ T. Goianira	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
113-3	Eixo Anhanguera/ T. Goianira/ T. Praça A	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
115-1	Eixo Anhanguera/ Direto/ T. Vera Cruz	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
116-1	Eixo Anhanguera/ T. Vera Cruz/ T. Novo Mundo	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	6
116-2	Eixo Anhanguera/ T. Vera Cruz/ T. Bíblia	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
117-1	Eixo Anhanguera/ T. Pe. Pelágio/ T. Novo Mundo	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	60
117-2	Eixo Anhanguera/ T. Pe. Pelágio/ T. Bíblia	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
117-3	Eixo Anhanguera/ T. Pe. Pelágio/ T. Praça A	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	10
118-1	Eixo Anhanguera/ Rodovia GO-070/ T. Praça A	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	-
118-2	Eixo Anhanguera/ Rodovia GO-070/ T. Novo Mundo	Sublinha	Eixo Anhanguera	Dia Útil	15
120-1	Direto/ T. Senador Canedo/ T. Bíblia	Principal	Eixo Anhanguera	Dia Útil	8
130-1	T. Pq. Oeste/ Pq. Santa Rita/ St. Alphaville	Principal	Oeste	Dia Útil	20
132-1	T. Hailé Pinheiro/ Campus UFG/ Itanhangá	Principal	Leste	Dia Útil	60
133-1	T. Garavelo/ Jd. Itaipu	Principal	Sul	Dia Útil	30
134-1	T. Pe. Pelágio/ Jd. Curitiba	Principal	Oeste	Dia Útil	30
134-2	T. Pe. Pelágio/ Jd. Curitiba/ Jd. Vitória	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
140-1	T. Vera Cruz/ Maysa/ Dona Iris	Principal	Oeste	Dia Útil	30
141-1	T. Vera Cruz/ St. Cristina/ Jd. California	Principal	Oeste	Dia Útil	30
143-1	T. Pe. Pelágio/ Av. Do Povo/ T. Rec. do Bosque	Principal	Oeste	Dia Útil	30
144-1	T. Pe. Pelágio/ Sollar Ville	Principal	Oeste	Dia Útil	30
145-1	T. Pe. Pelágio/ Jd. Bonanza/ 14 Bis	Principal	Oeste	Dia Útil	30
146-1	T. Pe. Pelágio/ Pq. Tremendão/ T. Recanto do Bosque	Principal	Oeste	Dia Útil	60
149-1	T. Bandeiras/ T. Dergo/ Novo Planalto	Principal	Oeste	Dia Útil	60
150-1	T. Pe. Pelágio/ St. Palmares	Principal	Oeste	Dia Útil	30
150-2	T. Pe. Pelágio/ Jd. Primavera/ St. Palmares	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
151-2	T. Pe. Pelágio/ Res. Bela Petrópolis	Principal	Oeste	Dia Útil	60
152-1	T. Pe. Pelágio/ Albino Boaventura/ Res. Marabá	Principal	Oeste	Dia Útil	60
156-1	T. Pq. Oeste/ Abadia de Goiás	Principal	Oeste	Dia Útil	60
156-2	T. Pq. Oeste/ Perpetuo Socorro/ Abadia de Goiás	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
156-3	T. Pq. Oeste/ Abadia de Goiás/ Perpétuo Socorro	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
157-1	T. Pe. Pelágio/ São Domingos	Principal	Oeste	Dia Útil	20
158-1	T. Pe. Pelágio/ B. Vitória	Principal	Oeste	Dia Útil	12
160-1	T. Praça A/ Santa Helena/ Cais Campinas	Principal	Sul	Dia Útil	60
164-1	Vera Cruz/ Campinas/ Universitário	Principal	Oeste	Dia Útil	60
164-2	Vera Cruz/ Campinas/ Praça Cívica	Sublinha	Oeste	Dia Útil	30
164-3	Vera Cruz/ T. Dergo	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
166-1	T. Praça A/ Vi. João Vaz	Principal	Oeste	Dia Útil	30
167-1	T. Pq. Oeste/ T. Dergo/ St. Universitário	Principal	Oeste	Dia Útil	60
168-1	T. Rec. do Bosque/ Campinas/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	12

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
169-1	Morada Nova/ Centro/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	60
170-1	T. Rec. do Bosque/ Balneário/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	15
171-1	T. Cruzeiro/ T. Praça A	Principal	Sul	Dia Útil	10
174-1	T. Hailé Pinheiro/ T. Praça A/ Progresso/ Sevene	Principal	Oeste	Dia Útil	60
174-2	T. Praça A/ St. Progresso/ Sevene	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
175-1	T. Bandeiras/ T. Bíblia - Via T-63	Principal	Sul	Dia Útil	20
176-1	T. Praça A/ Cais Campinas/ Santa Helena	Principal	Sul	Dia Útil	-
178-1	Jardim Curitiba/ T. Praça A	Principal	Oeste	Dia Útil	-
180-1	T. Rec. do Bosque/ Centro/ St. Universitário	Principal	Oeste	Dia Útil	60
182-1	T. Dergo/ Guapó/ Via T. Pq. Oeste	Principal	Oeste	Dia Útil	30
182-2	T. Pq. Oeste/ Guapo	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
183-1	T. Isidória/ Vila Sul	Principal	Sul	Dia Útil	-
185-1	T. Isidória/ Av. E/ PUC	Principal	Sul	Dia Útil	60
186-1	T. Garavelo/ Buriti Sereno	Principal	Sul	Dia Útil	20
187-1	T. Pq. Oeste/ Detran/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	15
192-1	T. Maranata/ Aragoiana	Principal	Sul	Dia Útil	-
192-2	T. Maranata/ Aragoiana/ Bela Vista	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
192-3	T. Maranata/ Res. Ipanema	Sublinha	Sul	Dia Útil	30
192-4	T. Maranata/ Aragoiana/ Trevo Rod. GO-319	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
193-1	PC Trindade/ Flamboyant/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	60
196-1	T. Bandeiras/ Jd. Atlântico/ B. Cardoso I	Principal	Sul	Dia Útil	60
198-1	T. Isidória/ Vl. Alto da Glória/ Jd. Vitória	Principal	Sul	Dia Útil	60
199-1	T. Garavelo/ Aeroporto Sul/ Via Cond. das Esmeraldas	Principal	Sul	Dia Útil	60
200-1	PC Trindade/ Alphaville/ Portal Do Sol	Principal	Sul	Dia Útil	20
203-1	T. Isidória/ Av. W 1/ Santa Luzia	Principal	Sul	Dia Útil	10
203-2	T. Isidória/ Av. W-5/ Santa Luzia	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
208-1	PC Trindade/ Jd. Mariliza	Principal	Sul	Dia Útil	60
210-1	T. Vl. Brasília/ Vila Maria/ Jd. Paraíso	Principal	Sul	Dia Útil	30
211-1	T. Vl. Brasília/ Vl. Alzira/ T. Cruzeiro	Principal	Sul	Dia Útil	30
212-1	T. Novo Mundo/ Bonfinópolis/ Anti-Horário	Principal	Leste	Dia Útil	60
213-1	T. Bíblia/ Hidrolândia	Principal	Sul	Dia Útil	60
213-2	T. Araguaia/ Hidrolândia	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
213-3	T. Bíblia/ Hidrolândia/ Pq Flamboyant	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
213-4	T. Araguaia/ Hidrolândia/ Pq Flamboyant	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
213-5	T. Bíblia/ Hidrolândia/ Via T. Araguaia	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
214-1	T. Goianira/ Brazabrantas	Principal	Oeste	Dia Útil	60
215-1	T. Novo Mundo/ Bonfinópolis/ Sentido Horário	Principal	Leste	Dia Útil	60
222-1	T. Novo Mundo/ Aruanã/ Portal do Sol	Principal	Leste	Dia Útil	20
223-1	T. Novo Mundo/ Pq. Alvorada	Principal	Leste	Dia Útil	30
225-1	Vale Dos Sonhos/ T. Paulo Garcia/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	30

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
249-1	T. Novo Mundo/ Aruanã/ Condomínio Portugal	Principal	Leste	Dia Útil	30
252-1	T. Novo Mundo/ VI. Pedroso	Principal	Leste	Dia Útil	60
254-1	T. Bíblia/ Caiçara	Principal	Leste	Dia Útil	-
254-2	T. Bíblia/ Caiçara/ Aldeia do Vale	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
254-3	T. Bíblia/ Caiçara/ TCE	Sublinha	Leste	Dia Útil	30
257-1	Aruanã II/ St. Universitário/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	60
259-2	T. Novo Mundo/ Sonho Verde/ Água Branca	Principal	Leste	Dia Útil	60
260-1	T. Bíblia/ Negrão de Lima	Principal	Sul	Dia Útil	60
261-1	Aruanã II/ Água Branca/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	60
262-1	Vale dos Sonhos/ Jd. Guanabara/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	60
263-1	T. Bíblia/ PC Campus	Principal	Leste	Dia Útil	10
264-1	T. Bíblia/ St. Jaó/ Santa Genoveva	Principal	Leste	Dia Útil	20
265-2	T. Novo Mundo/ Cond. Portugal/ Nova Morada	Principal	Leste	Dia Útil	20
266-1	T. Bíblia/ Bairro Feliz	Principal	Leste	Dia Útil	60
268-1	PC Campus/ Centro/ Via Crimeia Leste	Principal	Leste	Dia Útil	10
269-1	PC Campus/ Goiânia II/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	60
270-1	T. Hailé Pinheiro/ Campus UFG/ Itatiaia	Principal	Leste	Dia Útil	60
272-1	T. Novo Mundo/ Santo Hilario (Via Cais)	Principal	Leste	Dia Útil	30
273-1	T. Novo Mundo/ Jd. das Oliveiras	Sublinha	Leste	Dia Útil	60
273-2	T. Novo Mundo/ Jd. das Oliveiras/ Res. Flor do Ipê	Principal	Leste	Dia Útil	-
274-1	T. Bíblia/ Vila Yate	Principal	Leste	Dia Útil	60
275-1	T. Bandeiras/ Rio Formoso/ Três Marias	Principal	Sul	Dia Útil	30
277-1	T. Cruzeiro/ Pq. Amazonia/ T. Paulo Garcia	Principal	Sul	Dia Útil	60
278-1	T. Novo Mundo/ VI. Matinha	Sublinha	Leste	Dia Útil	30
278-3	T. Novo Mundo/ Parque Alvorada/ VI. Matinha	Principal	Leste	Dia Útil	-
279-1	T. Novo Mundo/ Santo Hilário/ Ceasa	Principal	Leste	Dia Útil	60
280-1	Vale Dos Sonhos/ Jd. Guanabara III/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	15
281-1	T. Bandeiras/ Pq. Cascavel/ T. Cruzeiro	Principal	Sul	Dia Útil	20
282-1	T. Garavelo/ Amim Camargo	Principal	Sul	Dia Útil	30
283-1	T. Senador Canedo/ GO-020/ T. Bíblia	Principal	Leste	Dia Útil	10
283-2	T. Senador Canedo/ GO-020/ Flamboyant	Sublinha	Leste	Dia Útil	30
284-1	T. Bíblia/ Nova Fátima/ Via T. Araguaia	Principal	Sul	Dia Útil	-
284-2	T. Araguaia/ Nova Fátima	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
285-1	T. Novo Mundo/ Rec. das M. Gerais	Principal	Leste	Dia Útil	30
287-1	T. Hailé Pinheiro/ Santo Antônio de Goiás	Principal	Oeste	Dia Útil	60
288-1	T. Hailé Pinheiro/ Jd. Guanabara/ Vale dos Sonhos	Principal	Leste	Dia Útil	60
290-2	T. Novo Mundo/ Via Pq. dos Buritis/ T. Senador Canedo	Principal	Leste	Dia Útil	-
299-1	T. Senador Canedo/ Polo Nova Canaã	Principal	Leste	Dia Útil	60
302-1	PC Campus/ Marista/ Bueno	Principal	Leste	Dia Útil	60
304-1	Vera Cruz/ Campinas/ Rodoviária	Principal	Oeste	Dia Útil	30

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
304-2	Vera Cruz/ Campinas/ Rodoviária	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
305-1	T. Rec. do Bosque/ Campinas/ T. Praça A	Principal	Oeste	Dia Útil	12
307-1	T. Dergo/ Carolina Park/ T. Parque Oeste	Principal	Oeste	Dia Útil	30
308-1	T. Dergo/ T. Parque Oeste/ Carolina Park	Principal	Oeste	Dia Útil	30
310-1	T. Pe. Pelágio/ Triunfo	Principal	Oeste	Dia Útil	15
310-2	T. Pe. Pelágio/ Triunfo/ Res. Florença	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
311-1	T. Vera Cruz/ Dona Iris/ Maysa	Principal	Oeste	Dia Útil	12
312-1	T. VI. Brasília/ Res. Candido Queiroz	Principal	Sul	Dia Útil	30
313-1	T. Bíblia/ Monte Verde/ Aldeia do Vale	Sublinha	Leste	Dia Útil	60
313-2	T. Bíblia/ Aldeia do Vale/ Via Aeroporto	Principal	Leste	Dia Útil	12
314-1	T. Vera Cruz/ Maysa/ Bandeirantes	Principal	Oeste	Dia Útil	20
314-2	T. Vera Cruz/ Bandeirantes/ St. Palmares	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
315-1	T. Hailé Pinheiro/ T. Dergo/ Via Gentil Meireles	Principal	Oeste	Dia Útil	60
317-1	T. Novo Mundo/ Santo Hilario (Via Joao Rosa)	Principal	Leste	Dia Útil	60
318-1	T. Novo Mundo/ Rec. Das M. Gerais/ Via Santo Hilário	Principal	Leste	Dia Útil	60
324-1	T. Vera Cruz/ Monte Pascoal/ Eldorado Oeste	Principal	Oeste	Dia Útil	20
325-1	T. Novo Mundo/ Aruanã/ Flamboyant	Principal	Leste	Dia Útil	60
326-1	T. Garavelo/ Real Conquista	Principal	Sul	Dia Útil	12
327-3	T. Senador Canedo/ Monte Azul/ Aracy Amaral	Principal	Leste	Dia Útil	15
328-1	T. Senador Canedo/ Jd. Flamboyant	Principal	Leste	Dia Útil	30
329-1	T. Senador Canedo/ Res. Jd. Canedo II	Principal	Leste	Dia Útil	10
329-2	T. Senador Canedo/ Agroindustrial/ Jd. Canedo	Sublinha	Leste	Dia Útil	60
329-3	T. Senador Canedo/ Morada do Bosque/ Agroindustrial	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
331-1	T. Senador Canedo/ Boa Vista/ Monte Cristo	Principal	Leste	Dia Útil	30
332-1	T. Goianira/ Pq. Los Angeles	Principal	Oeste	Dia Útil	60
333-1	T. Garavelo/ Cond. das Esmeraldas/ St. Aeroporto Sul	Principal	Sul	Dia Útil	30
334-1	T. Senador Canedo/ VI. Galvao/ Portal do Sol	Principal	Leste	Dia Útil	30
335-2	T. Senador Canedo/ Res. Paraíso/ Res. Ecológico Araguaia	Principal	Leste	Dia Útil	15
336-1	T. Senador Canedo/ Flor do Ipê/ Via UPA	Principal	Leste	Dia Útil	30
337-1	T. Senador Canedo/ São Francisco/ Vale das Brisas	Principal	Leste	Dia Útil	60
338-1	T. Vera Cruz/ GO 060/ Jd. do Cerrado	Principal	Oeste	Dia Útil	12
339-1	T. Garavelo/ Campos Dourados	Principal	Sul	Dia Útil	30
340-1	T. Araguaia/ Pq. Industrial Aparecida/ Credeq	Principal	Sul	Dia Útil	60
341-1	T. Dergo/ T. Pq. Oeste/ Buena Vista/ Jd. Botânico	Principal	Oeste	Dia Útil	20
342-1	T. Senador Canedo/ Res. Prado/ Terrabela Cerrado	Principal	Leste	Dia Útil	30
343-1	T. Hailé Pinheiro/ Campus UFG/ Orlando de Moraes	Principal	Leste	Dia Útil	20
344-1	T. Vera Cruz/ Go 060/ Jd. do Cerrado VII	Principal	Oeste	Dia Útil	10
344-2	T. Vera Cruz/ Jd. do Cerrado VII/ Jd. do Cerrado	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
346-1	PC Trindade/ Jardim Verona	Principal	Sul	Dia Útil	60
348-1	T. Novo Mundo/ GO 010/ Res. Irisville	Principal	Leste	Dia Útil	60
349-1	T. Novo Mundo/ Morada do Sol/ Res. Flor do Ipê	Principal	Leste	Dia Útil	30
350-1	T. Goianira/ St. Montreal	Principal	Oeste	Dia Útil	30
351-1	T. Goianira/ Jd. Imperial	Principal	Oeste	Dia Útil	60
352-2	PC Cora Coralina/ Res. Araguaia/ Res. Planalto	Principal	Oeste	Dia Útil	60
354-1	PC Cora Coralina/ Vl. Adilair II	Principal	Oeste	Dia Útil	60
355-1	PC Cora Coralina/ São Bernardo/ São Francisco/ Res. Limoeiro	Principal	Oeste	Dia Útil	60
356-1	T. Pe. Pelágio/ St. Palmares/ Fonte das Águas	Principal	Oeste	Dia Útil	20
361-1	T. Goianira/ Caturai	Principal	Oeste	Dia Útil	-
362-1	PC Trindade/ Ville de France/ Vale das Brisas	Principal	Sul	Dia Útil	60
362-2	PC Trindade/ Portal do Sol Golfe	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
362-3	Portal do Sol Golfe/ Rodovia GO-020	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
400-1	Circular/ Via Independência	Principal	Sul	Dia Útil	15
401-1	Circular/ Via Praça Walter Santos	Principal	Sul	Dia Útil	15
403-1	T. Bandeiras/ Av. Independência/ T. Bíblia	Principal	Sul	Dia Útil	15
403-2	T. Bandeiras/ T. Praça A	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
405-1	Aruanã II/ Independência/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	30
406-1	Aruanã II/ Serra Dourada/ Centro	Principal	Leste	Dia Útil	60
407-1	T. Bandeiras/ T. Cruzeiro	Principal	Sul	Dia Útil	15
409-1	T. Novo Mundo/ Dom Fernando/ Via Jd. das Aroeiras	Principal	Leste	Dia Útil	30
410-1	T. Novo Mundo/ Dom Fernando/ Via Grande Retiro	Principal	Leste	Dia Útil	60
413-1	T. Hailé Pinheiro/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	20
425-1	T. Bíblia/ Portal do Sol/ Aruanã	Principal	Leste	Dia Útil	20
426-1	T. Bíblia/ Aruanã/ Portal do Sol	Principal	Leste	Dia Útil	-
501-1	T. Garavelo/ Goiânia Park Sul/ Jd. Veneza	Principal	Sul	Dia Útil	30
502-1	T. Veiga Jardim/ Polo Empresarial/ Via Terra Prometida	Principal	Sul	Dia Útil	60
503-1	T. Veiga Jardim/ Jd. Tiradentes/ Pq. Ibirapuera	Principal	Sul	Dia Útil	30
504-1	T. Vl. Brasília/ Jd. Dos Buritis/ Cj. Mabel	Principal	Sul	Dia Útil	30
506-1	T. Araguaia/ Cepaigo	Principal	Sul	Dia Útil	20
508-1	T. Araguaia/ Itamarati	Principal	Sul	Dia Útil	30
509-1	T. Araguaia/ Rosa dos Ventos	Principal	Sul	Dia Útil	30
515-1	T. Veiga Jardim/ Jd. Itapuã	Principal	Sul	Dia Útil	60
516-2	T. Veiga Jardim/ Colina Azul II/ Colina Azul I	Principal	Sul	Dia Útil	20
518-1	T. Bandeiras/ Bairro Cardoso II	Principal	Sul	Dia Útil	60
519-2	T. Veiga Jardim/ Nova Cidade/ Independência Mansões	Principal	Sul	Dia Útil	20
520-1	T. Cruzeiro/ Estrela do Sul	Principal	Sul	Dia Útil	30
520-2	T. Cruzeiro/ Estrela do Sul/ Santa Fé	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
521-1	T. Garavelo/ Jd. Tiradentes/ Vila Delfiori	Principal	Sul	Dia Útil	15

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
522-1	T. Araguaia/ Expansul	Principal	Sul	Dia Útil	60
523-2	T. Cruzeiro/ Cid. Satélite S. Luiz/ Papillon Park	Principal	Sul	Dia Útil	60
525-2	T. Veiga Jardim/ Rio Vermelho/ Marista Sul	Principal	Sul	Dia Útil	30
526-1	T. Cruzeiro/ VI. Mariana/ HMAP	Principal	Sul	Dia Útil	20
526-2	T. Cruzeiro/ Bairro Hilda/ HMAP	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
527-1	T. Cruzeiro/ Mansões Paraíso/ Cid. Vera Cruz	Principal	Sul	Dia Útil	30
546-1	T. Maranata/ Jd. Primavera/ Abadia de Goiás	Principal	Sul	Dia Útil	-
550-1	T. Araguaia/ Tangara	Principal	Sul	Dia Útil	60
551-1	T. Araguaia/ Garavelo Sul/ BR-153	Principal	Sul	Dia Útil	30
555-1	T. Araguaia/ UFG Aparecida	Principal	Sul	Dia Útil	-
562-1	T. Veiga Jardim/ Pontal Sul/ Pq. Das Nacoes	Principal	Sul	Dia Útil	20
563-1	T. Araguaia/ Polo Empresarial/ Jd. Pampulha	Principal	Sul	Dia Útil	60
565-1	T. Isidória/ Jd. Dos Buritis/ Cj. Mabel	Principal	Sul	Dia Útil	60
566-1	T. Maranata/ Rodovia GO-040/ Goiânia Sul	Principal	Sul	Dia Útil	60
567-1	PC Trindade/ Pq. São Jorge/ Pq. Trindade	Principal	Sul	Dia Útil	60
568-1	T. Isidória/ Res. Pq. Flamboyant/ Jd. Bela Vista	Principal	Sul	Dia Útil	60
570-1	T. Maranata/ Res. Quinta da Boa Vista/ São Conrado	Principal	Sul	Dia Útil	15
571-1	T. Maranata/ Madre Germana II	Principal	Sul	Dia Útil	20
572-1	T. Garavelo/ Res. Itaipuã	Principal	Sul	Dia Útil	30
574-1	T. Bandeiras/ Forteville	Principal	Sul	Dia Útil	15
575-1	T. Bandeiras/ Veredas dos Buritis	Principal	Sul	Dia Útil	30
576-1	T. Maranata/ Jd. dos Ipês	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
576-2	T. Maranata/ Jd. dos Ipês - Até Chácaras	Principal	Sul	Dia Útil	60
578-1	T. Bandeiras/ Rio Formoso/ Centerville/ Res. Talismã	Principal	Sul	Dia Útil	30
579-2	T. Bandeiras/ Flores de Goiás/ T. Garavelo	Principal	Sul	Dia Útil	60
580-1	T. Araguaia/ T. Bíblia	Principal	Sul	Dia Útil	6
581-1	T. Bíblia/ T. Nerópolis/ Via St. Sul	Principal	Leste	Dia Útil	20
582-1	T. Bíblia/ Bela Vista/ Roselândia	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
582-2	T. Bíblia/ Roselândia/ Pq. Las Vegas	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
582-3	T. Bíblia/ Bela Vista/ Pq. Las Vegas	Principal	Leste	Dia Útil	60
590-1	T. Pe. Pelágio/ T. Goiânia Viva/ Buena Vista	Principal	Oeste	Dia Útil	30
591-1	PC Trindade/ Vale das Pombas	Principal	Sul	Dia Útil	-
591-2	PC Trindade/ Vale das Pombas/ Morumbi	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
591-3	PC Trindade/ Morumbi/ Jd. Barcelona	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
592-1	T. Cruzeiro/ Santa Fé	Principal	Sul	Dia Útil	30
598-1	T. Paulo Garcia/ Independência/ Campinas/ Maysa	Principal	Oeste	Dia Útil	-
599-1	T. Pe. Pelágio/ Jd. Primavera	Principal	Oeste	Dia Útil	20
601-1	Jardim Tiradentes/ Colégio Marista	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
601-2	Jardim Tiradentes/ Colégio Marista	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
601-3	Jardim Tiradentes/ Centro	Principal	Sul	Dia Útil	20

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
601-4	Jardim Tiradentes/ Centro	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
602-1	Colina Azul II/ Colégio Marista	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
602-2	Colina Azul II/ Colégio Marista	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
602-3	Colina Azul II/ Centro	Principal	Sul	Dia Útil	20
602-4	Colina Azul II/ Centro	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
602-5	Colina Azul II/ T. Cruzeiro	Sublinha	Sul	Dia Útil	15
603-1	Independência Mansões/ Colégio Marista/ Via T-10	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
603-2	Independência Mansões/ Colégio Marista/ Via T-10	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
603-3	Independência Mansões/ Centro/ Via T-10	Principal	Sul	Dia Útil	20
603-4	Independência Mansões/ Centro/ Via T-10	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
603-5	Independência Mansões/ T. Cruzeiro	Sublinha	Sul	Dia Útil	15
604-1	Jardim Itaipu/ T. Bandeiras/ Neurológico	Principal	Sul	Dia Útil	30
604-2	Jardim Itaipu/ T. Bandeiras/ Neurológico	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
605-1	B. da Vitória/ Campinas/ Rodoviária	Principal	Oeste	Dia Útil	30
605-2	B. da Vitória/ Campinas/ Rodoviária	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
606-1	Jardim das Oliveiras/ T. Bíblia/ Centro/ Av. Independência	Principal	Leste	Dia Útil	-
606-3	Jardim das Oliveiras/ T. Bíblia	Sublinha	Leste	Dia Útil	5
608-1	Jardim Alto Paraíso/ T. Bandeiras/ Neurológico	Principal	Sul	Dia Útil	30
608-2	Jardim Alto Paraíso/ T. Bandeiras/ Neurológico	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
609-1	Jardim Tiradentes/ T. Bandeiras/ Neurológico	Principal	Sul	Dia Útil	30
609-2	Jardim Tiradentes/ T. Bandeiras/ Neurológico	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
611-1	Bro. Floresta/ Balneário/ Centro	Principal	Oeste	Dia Útil	60
611-2	T. Rec. do Bosque/ B. Floresta	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
611-3	T. Rec. do Bosque/ Centro	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
612-1	Direto/ T. Garavelo/ T. Bíblia	Principal	Sul	Dia Útil	8
613-1	Direto/ T. Maranata/ T. Bandeiras	Principal	Sul	Dia Útil	9
613-2	Direto/ T. Bandeiras/ T. Maranata	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
614-1	Direto/ T. Bandeiras/ T. Goiânia Viva	Principal	Oeste	Dia Útil	12
615-1	Direto/ T. Dergo/ T. Bandeiras	Principal	Oeste	Dia Útil	15
616-1	Direto/ T. Veiga Jardim/ T. Isidória/ Via T. Cruzeiro	Principal	Sul	Dia Útil	60
650-1	Circular Sul/ Via BR-153	Principal	Sul	Dia Útil	10
651-1	Circular Sul/ Via Veiga Jardim	Principal	Sul	Dia Útil	12
660-1	T. Isidória/ T. Vila Brasília/ T. Araguaia	Principal	Sul	Dia Útil	20
701-1	T. Vera Cruz/ Eldorado Oeste/ Monte Pascoal	Principal	Oeste	Dia Útil	60
702-1	T. Dergo/ T. Goiânia Viva/ Res. Portinari	Principal	Oeste	Dia Útil	60
706-1	T. Garavelo/ Santa Fé/ Forteville/ T. Pq. Oeste	Principal	Sul	Dia Útil	60
706-2	T. Garavelo/ T. Pq. Oeste/ Via Maria Oliveira	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
707-1	T. Dergo/ T. Pq. Oeste/ Jd. Botânico/ Buena Vista - AH	Principal	Oeste	Dia Útil	20
708-1	T. Pq. Oeste/ Perpetuo Socorro	Principal	Oeste	Dia Útil	-

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
710-1	T. Dergo/ Serra Azul/ T. Goiânia Viva	Principal	Oeste	Dia Útil	30
710-2	T. Dergo/ T. Goiânia Viva/ Serra Azul	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
717-1	T. Pe. Pelágio/ B. da Vitória/ Via Novo Planalto	Principal	Oeste	Dia Útil	30
718-2	T. Rec. do Bosque/ Brisas da Mata/ Estrela Dalva	Principal	Oeste	Dia Útil	20
721-1	T. Hailé Pinheiro/ Campus UFG/ Nossa Morada/ Shangri-la	Principal	Leste	Dia Útil	-
722-1	T. Hailé Pinheiro/ Campus UFG/ Shangri-la/ Nossa Morada	Principal	Leste	Dia Útil	-
725-1	PC Campus/ Circular Campus	Principal	Leste	Dia Útil	30
729-1	T. Trindade/ Sol Dourado	Principal	Oeste	Dia Útil	60
730-1	T. Trindade/ Jd. Imperial	Principal	Oeste	Dia Útil	60
731-1	T. Trindade/ Vida Nova	Principal	Oeste	Dia Útil	30
731-2	T. Trindade/ Vida Nova/ Res. Santa Fé	Sublinha	Oeste	Dia Útil	-
732-1	T. Trindade/ Samarah/ Mariápolis	Principal	Oeste	Dia Útil	60
733-1	T. Trindade/ St. Cristina	Principal	Oeste	Dia Útil	60
734-1	T. Trindade/ Santa Fé	Principal	Oeste	Dia Útil	30
739-2	T. Bíblia/ Universitário	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
739-3	T. Bíblia/ Residencial Ipê/ Portal do Sol	Sublinha	Leste	Dia Útil	60
739-4	T. Bíblia/ Residencial Ipê/ Portal do Sol	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
739-5	T. Bíblia/ Residencial Ipê/ Res. Rec. dos Buritis	Principal	Leste	Dia Útil	30
739-6	T. Bíblia/ Residencial Ipê/ Res. Rec. dos Buritis	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
771-1	T. Novo Mundo/ Goianápolis/ Via Terezópolis	Principal	Leste	Dia Útil	60
771-2	T. Novo Mundo/ Goianápolis	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
772-1	T. Bíblia/ BR - 153/ Terezópolis	Principal	Leste	Dia Útil	-
909-1	Forteville/ T. Bandeiras/ Rodoviária	Principal	Sul	Dia Útil	30
909-2	Forteville/ T. Bandeiras/ Rodoviária	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
911-1	T. Praça A/ Av. T-2/ Setor Bueno	Principal	Sul	Dia Útil	12
911-2	T. Praça A/ Av. T-2/ Setor Bueno	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
914-1	Campus II UFG/ Praça Universitária	Principal	Leste	Dia Útil	60
915-1	T. Praça A/ Viaduto T-63	Principal	Sul	Dia Útil	12
915-2	T. Praça A/ Viaduto T-63	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
919-1	T. Bíblia/ Av. T-10/ T. Isidória	Principal	Sul	Dia Útil	10
920-1	T. Bíblia/ T. Isidória/ Av. T-10	Principal	Sul	Dia Útil	20
922-1	T. Bandeiras/ Campinas	Principal	Sul	Dia Útil	30
930-1	T. Pe. Pelágio/ Vila Canaã/ T. Bandeiras	Principal	Oeste	Dia Útil	20
931-1	Vale dos Sonhos/ Jd. Guanabara/ T. Bíblia	Principal	Leste	Dia Útil	20
931-2	Vale dos Sonhos/ T. Bíblia/ Via Bela Goiânia	Sublinha	Leste	Dia Útil	-
932-1	T. Bandeiras/ T. Vera Cruz/ Pontakayana	Principal	Oeste	Dia Útil	20
932-2	T. Bandeiras/ T. Vera Cruz	Sublinha	Oeste	Dia Útil	10
932-3	T. Bandeiras/ T. Pq. Oeste	Sublinha	Oeste	Dia Útil	15
933-1	T. Pe. Pelágio/ T. Rec. do Bosque/ Campus UFG	Principal	Oeste	Dia Útil	20
934-1	T. Isidória/ Paço Municipal/ T. Novo Mundo/ R. das Minas Gerais	Principal	Leste	Dia Útil	12

Código	Denominação da Linha	Característica	Arco	Dia de operação	Intervalo HPM
935-1	T. Vera Cruz/ Av. Leste Oeste/ T. Paulo Garcia	Principal	Oeste	Dia Útil	60
936-1	T. Pe. Pelágio/ B. Vitória/ T. Rec. do Bosque/ Cândida Moraes	Principal	Oeste	Dia Útil	30
937-1	T. Pe. Pelágio/ Cândida Moraes/ T. Rec. do Bosque/ B. Vitória	Principal	Oeste	Dia Útil	60
938-1	Jardim Curitiba/ T. Praça A/ T. Cruzeiro	Principal	Oeste	Dia Útil	20
938-2	Jardim Curitiba/ T. Praça A/ Até T-10	Sublinha	Oeste	Dia Útil	20
950-1	Circular Marista/ Veiga Jardim/ Garavelo	Principal	Sul	Dia Útil	-
951-1	Circular Marista/ Novo Horizonte/ Garavelo	Principal	Sul	Dia Útil	-
957-1	St. Sul/ Prefeitura/ Fórum	Principal	Leste	Dia Útil	60
958-1	St. Sul/ Fórum/ Prefeitura	Principal	Leste	Dia Útil	30
960-1	T. Cruzeiro/ Av. das Nações/ Jardim Tiradentes	Principal	Sul	Dia Útil	15
960-2	T. Cruzeiro/ Av. das Nações/ Jardim Tiradentes	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
970-1	T. Araguaia/ Santa Luzia/ Via Pq. Industrial	Principal	Sul	Dia Útil	60
971-1	T. Araguaia/ P. Empresarial/ T. Veiga Jardim/ T. Garavelo	Principal	Sul	Dia Útil	30
971-4	T. Araguaia/ P. Empresarial/ T. Veiga Jardim	Sublinha	Sul	Dia Útil	60
972-1	T. Araguaia/ Serra Dourada/ T. Maranhata	Principal	Sul	Dia Útil	30
972-2	T. Araguaia/ Marista Sul	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
972-3	Jardim Tiradentes/ T. Maranhata	Sublinha	Sul	Dia Útil	-
973-1	T. Cruzeiro/ Jardim Tiradentes/ T. Maranhata	Principal	Sul	Dia Útil	20
974-1	T. Cruzeiro/ Santa Luzia/ PC Trindade	Principal	Sul	Dia Útil	60
975-1	T. Veiga Jardim/ IFG/ T. Araguaia/ Pq. Industrial	Principal	Sul	Dia Útil	60
983-1	T. Senador Canedo/ GO-020/ Flamboyant	Principal	Leste	Dia Útil	10
983-2	T. Senador Canedo/ Alto da Boa Vista/ Flamboyant	Sublinha	Leste	Dia Útil	-

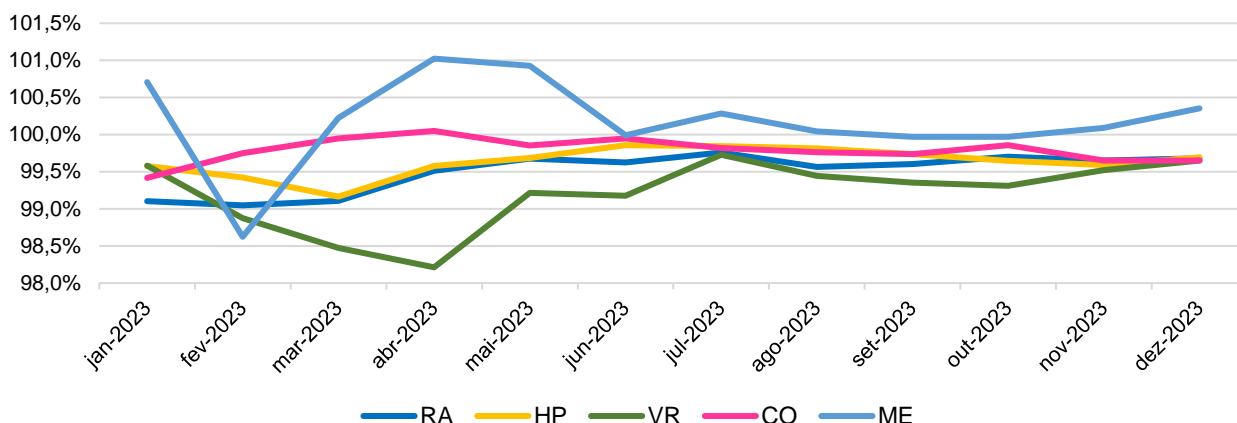
Fonte: RMTTC, 2023

2.2.3 Indicadores

Analisando indicadores operacionais da RMTTC, foram percorridos aproximadamente 72 milhões de quilômetros (sem incluir a quilometragem ociosa) em 2023, o que corresponde a uma média aproximada de 6 milhões de quilômetros por mês

O cumprimento de viagens é um indicador que compara a quantidade de viagens programadas e a quantidade de viagens realizadas. Os indicadores mostram um excelente cumprimento de viagens, com uma média de 99,55% em todo o sistema.

Figura 17: Cumprimento de viagens por operadora por mês do ano de 2023



Fonte: RMTc, 2023

Outro importante indicador operacional é o PMM – Percurso Médio Mensal por veículo em operação. Analisando a tabela a seguir vemos que o indicador não variou muito entre 2019 e 2023, com 5.864 quilômetros/veículo no ano de 2019 e 5.493 quilômetros/veículo no ano de 2023.

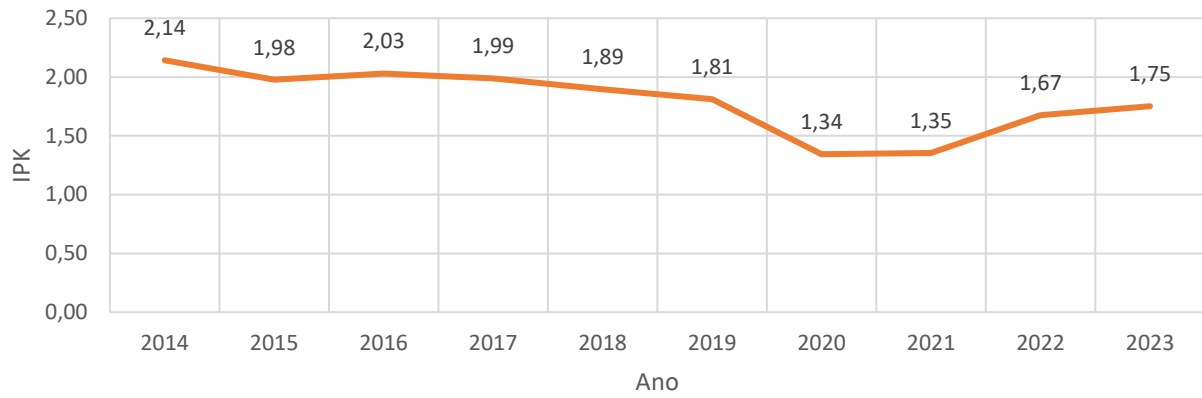
Tabela 11: Percurso Médio Mensal por veículo por mês entre 2019 e 2023

Mês	PMM				
	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023
Janeiro	6.108	6.203	5.550	5.240	5.475
Fevereiro	5.525	5.414	5.190	4.922	4.922
Março	5.751	7.264	5.007	5.403	5.812
Abril	5.819	4.546	4.512	5.060	5.077
Mai	5.949	4.768	4.617	5.572	5.642
Junho	5.497	4.737	4.623	5.440	5.530
Julho	6.435	5.615	4.897	5.601	5.712
Agosto	6.075	5.495	4.899	5.772	5.908
Setembro	5.764	5.563	4.954	5.393	5.415
Outubro	6.029	5.856	4.993	5.263	5.513
Novembro	5.708	5.669	4.961	5.282	5.473
Dezembro	5.708	5.635	5.296	5.510	5.442
Média	5.864	5.564	4.958	5.372	5.493

Fonte: RMTc, 2023

Um importante indicador operacional é o Índice de Passageiro por quilômetro – IPK, onde se afere a relação entre a quantidade de passageiros transportados e a quilometragem rodada pela frota operante por mês. O IPK reduziu de 2,14 no ano de 2014 para 1,75 no ano de 2023.

Figura 18: Índice de Passageiros por Quilômetro entre 2014 e 2023



Fonte: RMTC, 2023

3 Apêndice VI – Aspecto Financeiro

3.1 Aspecto econômico e financeiros do TPC

3.1.1 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 2.1, 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 CDTC⁴ 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 2022, 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 minutos⁵;
- 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 instituído⁶. 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.

⁴ 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.

⁵ Resolução CMTC nº 119, de 31 de março de 2022.

⁶ 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 terminais⁷.

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 paga⁸.

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;

⁷ Resolução CMTC nº 123, de 15 de setembro de 2022

⁸ 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 7.911/13⁹. Não contemplando cursos livres (preparatórios para concursos, profissionais, entre outros) e cursos a 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/CREDEQ¹⁰; (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 12 e no gráfico da Figura 19.

Tabela 12: Evolução da tarifa pública da RMTC no período de 2005 a 2024

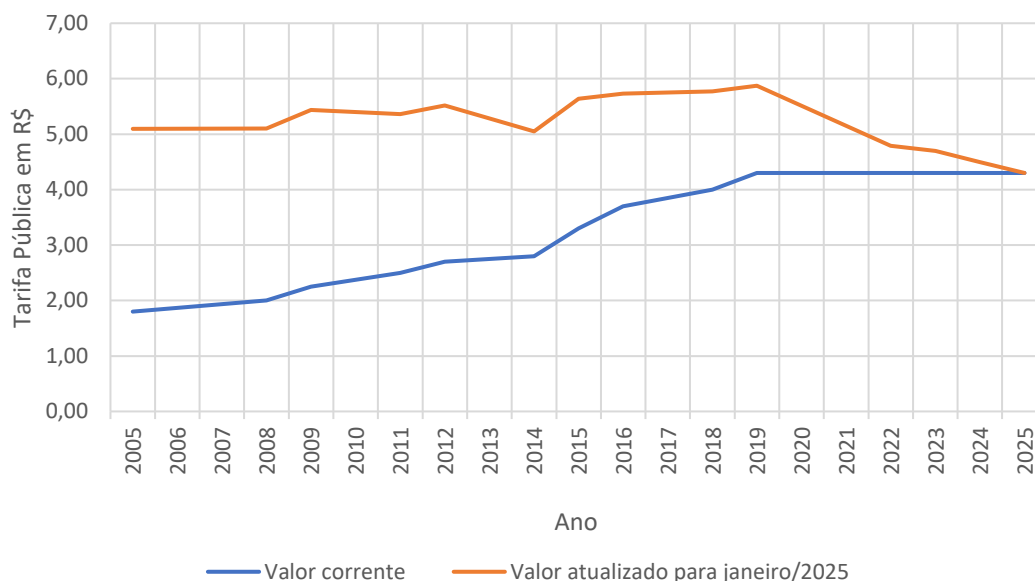
Data	Valor nominal da Tarifa (R\$)	Valor da Tarifa corrigida pelo IPCA (R\$)
11.10.05	1,8000	5,10
19.04.08	2,0000	5,10
01.04.09	2,2500	5,44
18.05.11	2,5000	5,36
17.05.12	2,7000	5,52
03.05.14	2,8000	5,05
16.02.15	3,3000	5,64
06.02.16	3,7000	5,73
24.01.18	4,0000	5,77
19.04.19	4,3000	5,87
01.04.22	4,3000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

⁹ 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)

¹⁰ CAPS: Centro de Atenção Psicossocial ; CREDEQ: Centro Estadual de Referência e Tratamento.

Figura 19: 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-mínimo¹¹ apresentada na Figura 20 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, estudos¹² 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%¹³, abaixo de outras capitais brasileiras.

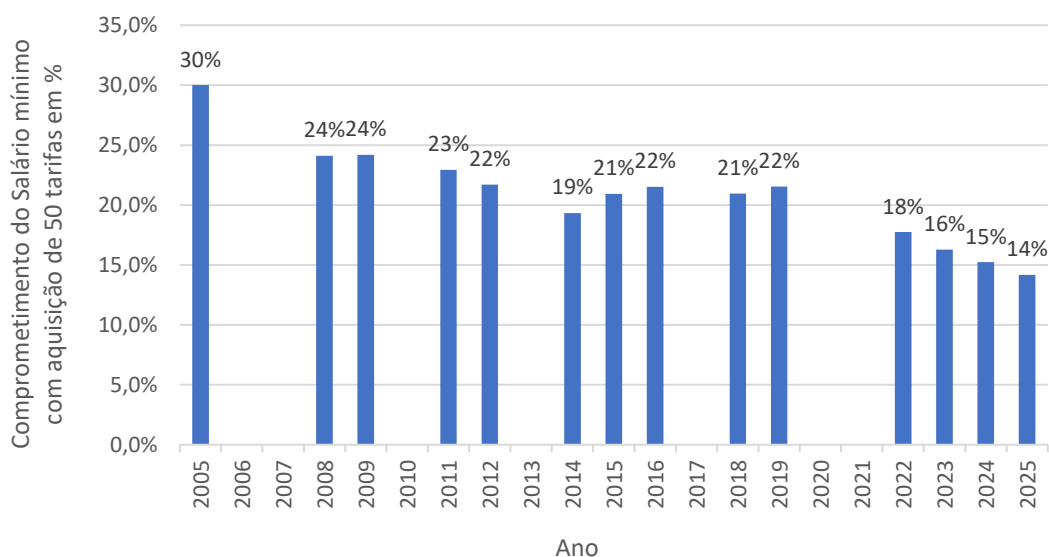
O que desperta atenção é o fato que, a despeito de uma política tarifária que favorece a modicidade, como a manutenção do valor sem reajuste há cinco anos e a introdução de várias políticas como a redução pela metade do valor da tarifa das linhas alimentadoras, a integração tarifária livre, o Passe Livre do Trabalhador, a demanda de TPC não reagiu, preservando os patamares pré-pandemia. Isto reflete o fenômeno complexo das relações afetadas 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.

¹¹ 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.

¹² <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/brasileiros-gastam-ate-20-do-orcamento-com-transporte-publico/>

¹³ 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>)

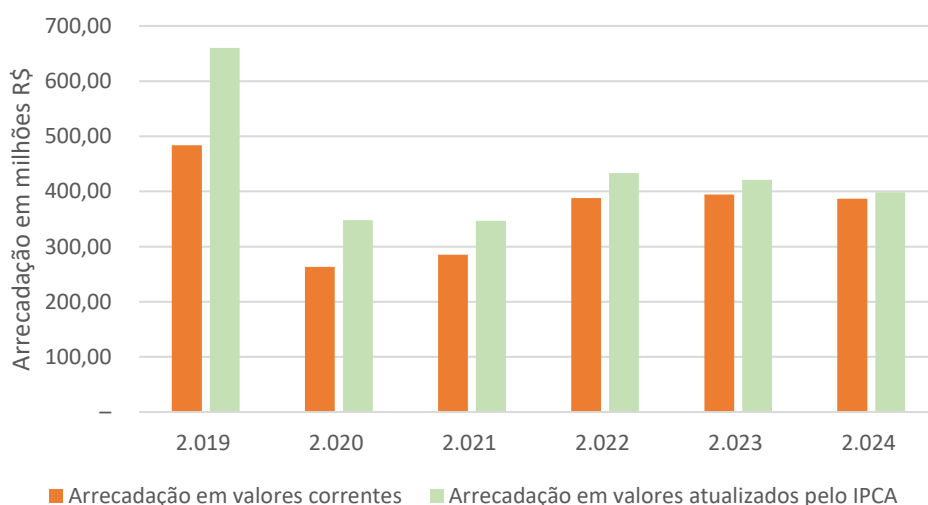
Figura 20: Comprometimento em percentual do salário-mínimo com a aquisição de 50 tarifas na RMG



Fonte: Elaboração própria

A Figura 21, apresenta os dados da arrecadação tarifária do período de 2019 a 2024¹⁴ em valores correntes e corrigidos pelo IPCA para janeiro de 2025.

Figura 21: Evolução da arrecadação tarifária da RMTC



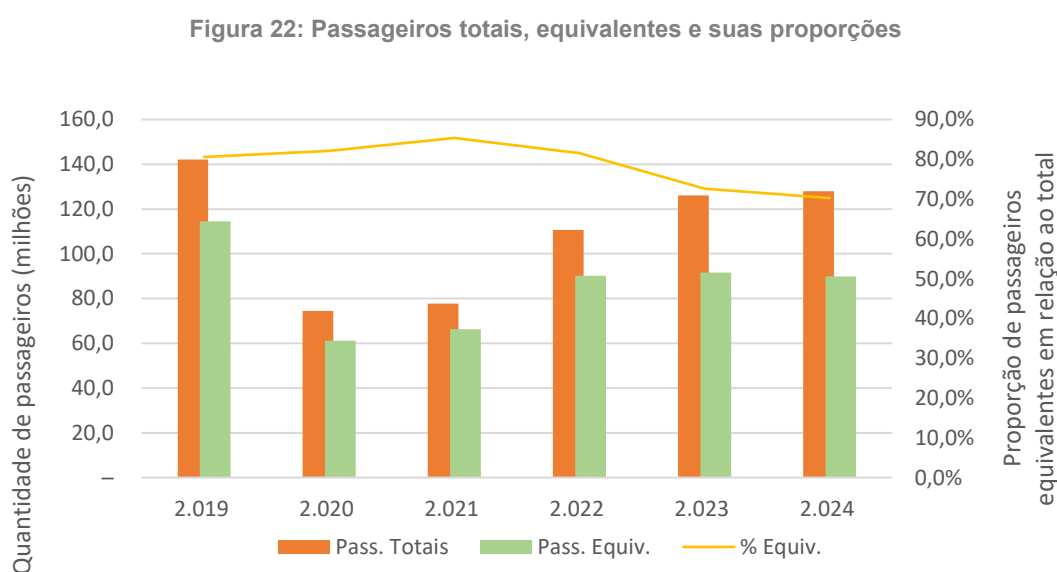
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do RedeMob

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.

¹⁴ 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 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 22, 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

3.1.2 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 *namings rights* etc.

Na RMTTC não há receitas extratarifárias de qualquer natureza.

3.1.3 Remuneração e Custos

Os custos de prestação dos serviços de TPC da RMTTC 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 há 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 há 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 12.

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%¹⁵, 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, 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).

¹⁵ 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.

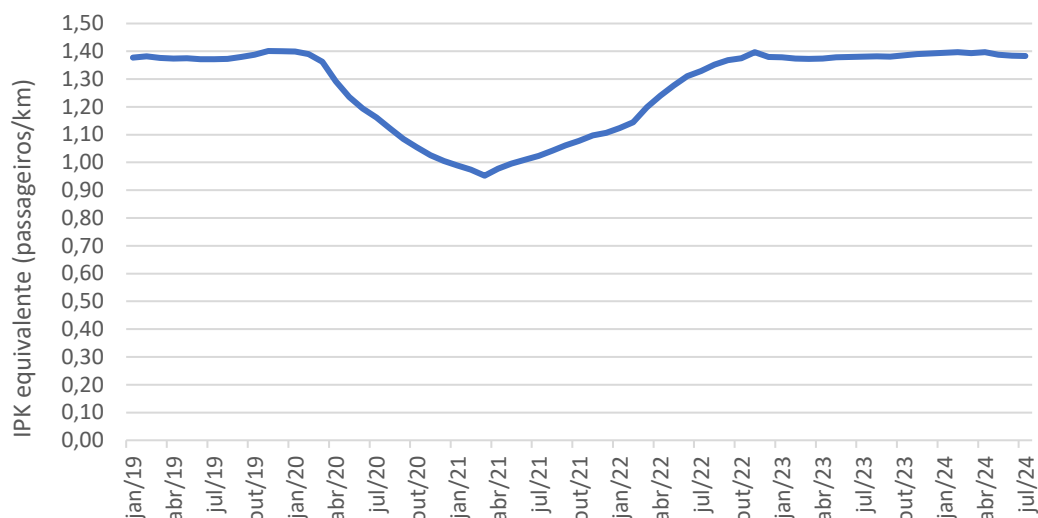
Muito em razão desta fórmula, durante todo o período da concessão não foram realizados procedimentos de revisão tarifária com o recálculo dos custos operacionais por meio da planilha padrão e ou do fluxo de caixa dos contratos de concessão.

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 23 bem 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 23: Evolução da média móvel mensal (12 meses) do IPK equivalente no período de



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.

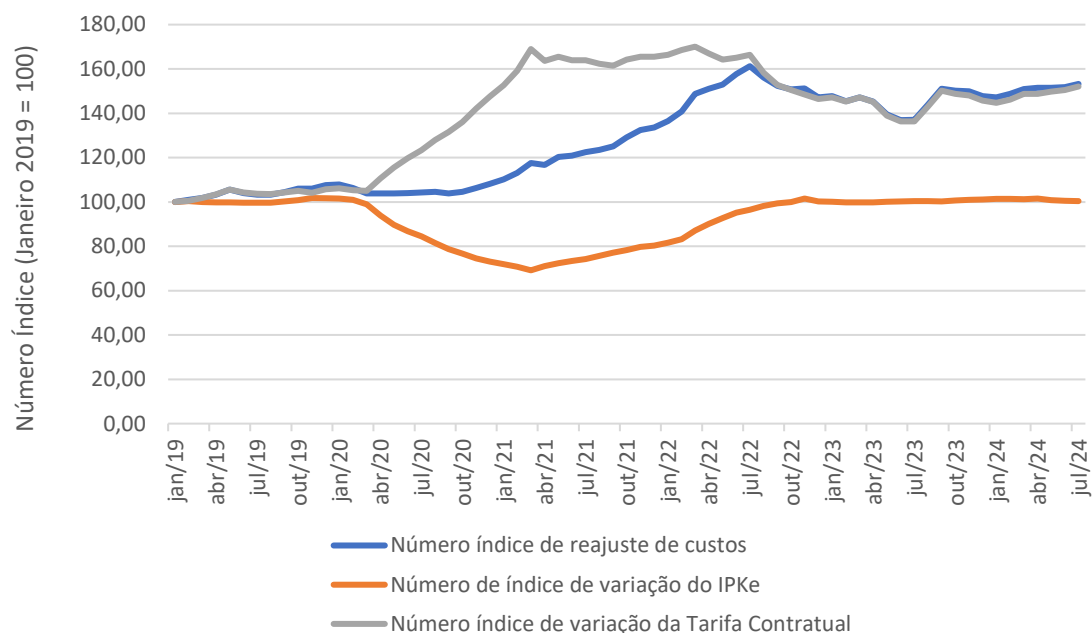
Este modelo não subsistiu à situação da pandemia da Covid-19, com se expõe a seguir.

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 RMTC 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 2024¹⁶, que são apresentados no gráfico da Figura 24.

¹⁶ 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 24: Variação dos custos, IPKe e Tarifa Contratual



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

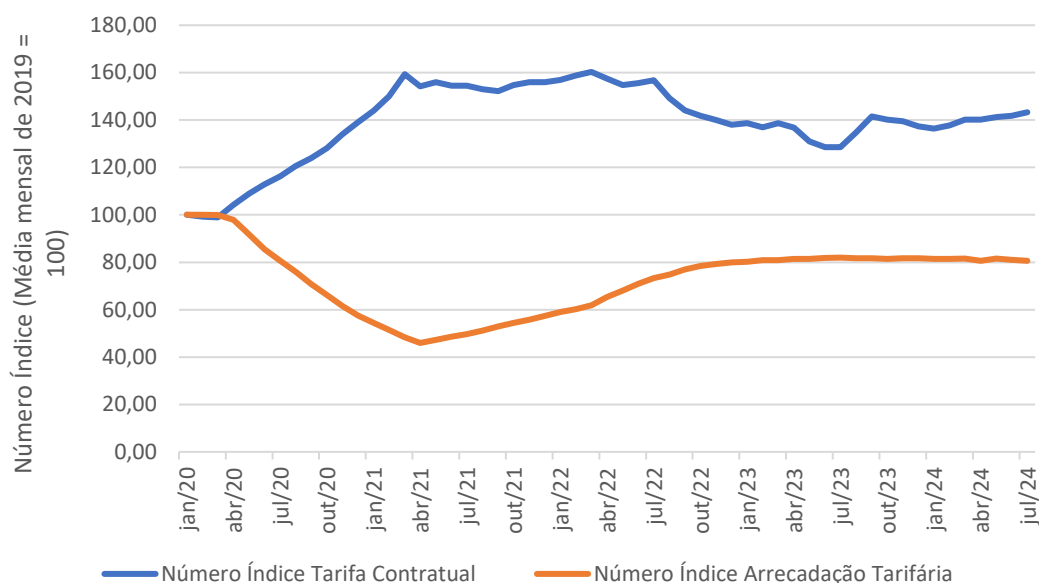
É observável a elevação dos componentes de custo do período a partir de abril de 2020, alcançando uma expansão de 60% em julho de 2022 e posteriormente em menores proporções, mas mantendo o patamar elevado, chegando a julho de 2024, com 52% de variação em relação a janeiro de 2019.

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 25, 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 25: 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%.

3.1.4 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 reformação 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 aplicado 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%¹⁷.

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 RMTC. 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.

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 13.

Tabela 13: 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\$)
01.04.2022	4,3000	7,2600	2,9600	
01.01.2023	4,3000	7,2791	2,9791	

¹⁷ § 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\$)
01.04.2023	4,3000	7,5882	3,2882	
01.12.2023	4,3000	7,7243	3,4243	
31.01.2024	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 14 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 14: Receita da RMTc no período de 2019 a 2024 (valores em milhões)

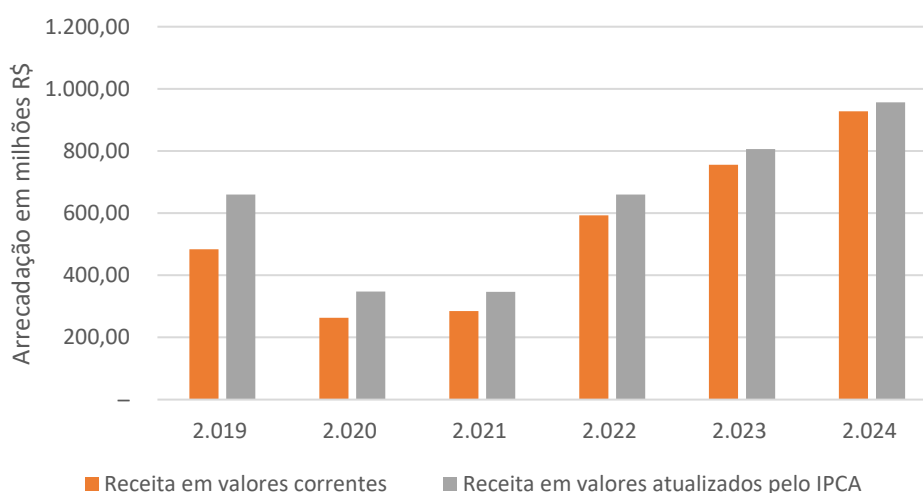
Ano	Arrecadação Tarifária		Complemento Tarifário		Subsídio Investimentos		Total	
	Val. Corr.	Val. Atual.	Val. Corr.	Val. Atual.	Val. Corr.	Val. Atual.	Val. Corr.	Val. Atual.
2019	484	660	–	–	–	–	484	660
2020	263	348	–	–	–	–	263	348
2021	285	347	–	–	–	–	285	347
2022	388	433	205	227	–	–	593	660
2023	394	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 26: 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.

3.2 Aspectos Financeiros dos Entes Públicos

3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas

A metodologia adotada neste estudo foi elaborada para permitir uma comparação robusta e coerente entre as RMs, levando em consideração suas especificidades, mas também buscando identificar padrões e diferenças significativas nos gastos públicos destinados à mobilidade urbana.

Definições Contábeis Fundamentais

Para uma melhor compreensão da metodologia, é importante esclarecer alguns termos contábeis frequentemente utilizados no estudo. São eles:

- **Dotação Inicial**: Refere-se ao valor previsto no orçamento para determinado programa ou ação, no início do exercício financeiro. Essa dotação é determinada com base nas projeções orçamentárias e no planejamento do governo para o ano seguinte. Ela representa o montante que foi inicialmente alocado para uma determinada despesa.
- **Dotação Atualizada**: É o valor da dotação orçamentária após ajustes e modificações ao longo do exercício financeiro, como revisões de metas, transferências de recursos ou novos créditos adicionais. A dotação atualizada reflete os valores mais recentes e, portanto, mais precisos para a execução da despesa.
- **Despesa Empenhada**: Quando a administração pública assume o compromisso de realizar uma despesa, é gerado o empenho, que corresponde à reserva do valor necessário para o pagamento do fornecedor. Este é o primeiro passo no processo de execução de uma despesa pública, formalizando o compromisso de pagamento. Vale destacar que um empenho não necessariamente implica em liquidação ou pagamento. Ou seja, o fato de um valor ser empenhado não garante que o bem ou serviço será efetivamente entregue ou pago.
- **Despesa Liquidada**: Refere-se ao momento em que a despesa foi efetivamente realizada, ou seja, o bem ou serviço foi entregue ou prestado, e a administração pública tem certeza da obrigação de pagamento. Nesse estágio, é apurado o valor exato a ser pago e o credor tem direito a receber.
- **Despesa Paga**: Representa a fase final do processo de execução da despesa pública, quando o pagamento efetivo é realizado ao fornecedor ou prestador de serviço. Após o pagamento, a obrigação da administração pública é considerada cumprida.

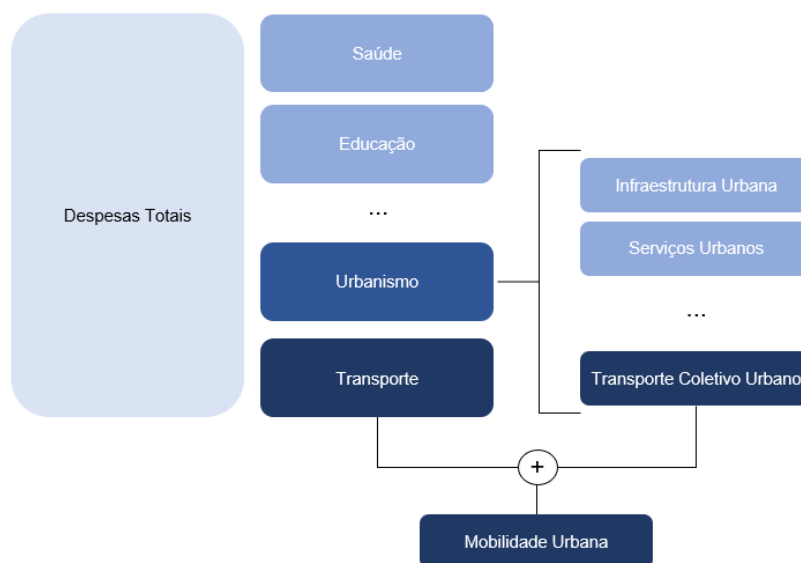
Valores Históricos

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 27: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana



Fonte: elaboração própria

O uso de programas e ações para categorizar os valores históricos seria a escolha que oferece maior precisão na análise, pois permite associar diretamente os gastos aos objetivos e metas do governo, identificando claramente a destinação dos recursos. No entanto, essa metodologia apresenta desafios quando aplicada em comparação e replicabilidade entre as RMs, principalmente devido à indisponibilidade e diferença na disponibilidade de dados entre as diferentes regiões. Muitas vezes, os dados necessários para uma comparação justa e precisa não estão acessíveis ou não são apresentados de forma padronizada nos relatórios oficiais, o que torna o processo de replicação e comparabilidade mais complexo. Essa dificuldade é apresentada também no estudo *Gastos Públicos em Mobilidade Urbana*¹⁸.

¹⁸ Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/gastos-publicos-em-mobilidade-urbana-no-brasil.pdf#:~:text=Este%20trabalho%20%C3%A9%20resultado%20de,iCS%29%2C%20para%20levantar>. Acesso em: abril de 2025.

Valores Projetados

Para os valores programados, o processo é feito em duas etapas. Na primeira, é realizado um estudo do último PPA para identificar os programas relacionados a mobilidade urbana e o valor dos recursos que foi alocado para cada um deles.

Em seguida, é feito um somatório dos valores programados para esses programas nas LOAs de 2024 e 2025 dos respectivos entes.

É importante ressaltar que existe uma diferença metodológica entre a composição dos valores históricos e os valores projetados. Essa diferença pode gerar grandes discrepâncias entre os valores históricos e os valores programados.

3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)

A etapa de levantamento e sistematização das iniciativas de Parcerias Público-Privadas (PPPs), nos âmbitos estadual e municipal, foi orientada por uma estratégia metodológica baseada em quatro fontes complementares de dados e evidências. O objetivo foi identificar projetos contratados, em estruturação ou em fase de estudo. A metodologia adotada pode ser sintetizada nos seguintes eixos:

1. Análise dos Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária (RREO): Foram consultados os RREOs publicados pelos entes subnacionais. Essa etapa permitiu identificar os contratos de PPP efetivamente firmados e em execução, bem como seus impactos fiscais projetados. A informação foi utilizada para verificar a existência de parcerias formalizadas e aferir sua materialidade orçamentária, além de servir como validação cruzada de outras fontes.

2. Levantamento em Portais Oficiais dos Entes Subnacionais: Foi realizada uma varredura nos sites institucionais dos estados e municípios selecionados, especialmente nas seções de Unidades de PPP, Comissões Gestoras, Secretarias de Planejamento, Infraestrutura ou afins. Nessas páginas, buscou-se documentação relativa a chamamentos públicos, Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs), estudos de viabilidade, minutas de edital e contratos já celebrados.

3. Consulta a Bases Especializadas – Radar PPP e Hub de Projetos do BNDES: Foram utilizados dados consolidados do Radar de Projetos, base de dados mantida pela Radar PPP, que realiza monitoramento contínuo de concessões e PPPs no Brasil, em todos os níveis federativos. Também foram analisados os dados disponíveis no Hub de Projetos do BNDES, que reúne as iniciativas apoiadas pelo banco.

4. Complementação por Fontes Acessórias: Quando necessário, as informações obtidas nas fontes principais foram complementadas por notícias jornalísticas, relatórios de tribunais de contas e outros materiais de domínio público, com o objetivo de esclarecer contextos, prazos ou desdobramentos

não explicitados nos documentos oficiais. Ressalta-se, entretanto, que essas fontes acessórias foram utilizadas apenas de forma complementar, não sendo consideradas fontes primárias para fins de caracterização dos projetos ou comprovação documental.

Área/Setor

Para fins de padronização e coerência na apresentação dos projetos de PPPs, adotou-se uma classificação por área/setor baseada nas finalidades principais dos empreendimentos. Essa categorização permite organizar os projetos de maneira comparável, facilitando a análise por tema e por política pública envolvida. A tabela a seguir apresenta os principais setores utilizados na análise, acompanhados de breves descrições e exemplos típicos de projetos enquadrados em cada categoria.

Tabela 15: Classificação de Área/Setor

Área/Setor	Descrição	Exemplos
Mobilidade Urbana	Projetos que visam melhorar o deslocamento de pessoas dentro dos centros urbanos e metropolitanos, promovendo acessibilidade, integração modal e transporte público de qualidade.	Corredores de ônibus (BRT), VLTs, terminais urbanos, ciclovias, bilhetagem eletrônica, teleféricos urbanos.
Saneamento	Projetos voltados à universalização e melhoria dos serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, drenagem urbana e resíduos sólidos.	Abastecimento de água, esgotamento sanitário, aterros sanitários, coleta seletiva, drenagem urbana
Saúde	Parcerias para construção, gestão e manutenção de unidades de saúde e serviços de apoio ao SUS.	Hospitais, unidades de pronto atendimento (UPAs), centros de diagnóstico por imagem, laboratórios
Educação	Implantação e operação de unidades escolares, creches e centros educacionais, com serviços de apoio.	Creches, escolas públicas, centros de educação infantil, universidades
Transportes	Projetos de infraestrutura voltados à movimentação de cargas e passageiros entre regiões, com foco em integração territorial, logística e escoamento da produção.	Rodovias estaduais e federais, ferrovias, portos, aeroportos regionais, hidrovias.
Iluminação Pública	Projetos para modernização, operação e manutenção da rede de iluminação pública.	LEDs em vias públicas, telegestão, manutenção de luminárias

Área/Setor	Descrição	Exemplos
Gestão Pública / Infraestrutura Administrativa	Implantação e manutenção de unidades administrativas para funcionamento da máquina pública.	Centros administrativos, fóruns, delegacias, quartéis, sede de secretarias
Turismo / Cultura / Esportes	Aproveitamento de ativos culturais e esportivos para uso turístico, cultural e recreativo.	Estádios, centros de convenções, mercados públicos, museus
Tecnologia / Telecomunicações / Conectividade	Implantação e operação de redes de dados, comunicação e soluções tecnológicas para o setor público.	Infovias, conectividade de escolas e hospitais, centrais de dados, centros de comando e controle
Energia	Geração e fornecimento de energia para consumo público, com foco em eficiência e sustentabilidade.	Miniusinas solares, sistemas fotovoltaicos, cogeração
Habitação / Urbanização	Projetos voltados à produção habitacional de interesse social e requalificação urbana.	Conjuntos habitacionais, reurbanização de favelas, habitação popular
Sistema Prisional / Socioeducativos	Projetos voltados para a construção, operação e manutenção de unidades prisionais, incluindo presídios, centros de detenção e penitenciárias.	Complexos prisionais, unidades de reabilitação, presídios de segurança máxima.
Infraestrutura	Projetos voltados à implantação ou modernização de obras estruturantes de uso coletivo, que não se enquadram em setores específicos como saúde ou educação, mas que são essenciais ao funcionamento urbano, institucional ou produtivo.	Obras de contenção, centros de abastecimento, infraestrutura hídrica, mercados públicos, centros logísticos urbanos.
Logística	Projetos voltados à operação, apoio e integração de cadeias produtivas, com foco em armazenagem, transporte de mercadorias e apoio ao escoamento de produção local, regional ou nacional.	Plataformas logísticas, portos, entrepostos, centros de distribuição, terminais intermodais, polos de carga

Fonte: Elaboração própria

Modalidade da PPP

As PPPs no Brasil, são reguladas pela Lei Federal nº 11.079/2004, que institui normas gerais para a contratação de parcerias entre a administração pública e a iniciativa privada na prestação de serviços públicos. A lei estabelece dois tipos principais de PPPs: concessão patrocinada e concessão administrativa.

A concessão patrocinada (art. 2º, inciso III) é aquela em que o parceiro privado recebe remuneração proveniente tanto da exploração do serviço junto aos usuários quanto de uma contraprestação

pecuniária paga pelo poder público. Esse modelo é geralmente utilizado em projetos que geram receitas parciais com os usuários (como rodovias pedagiadas, metrô ou arenas esportivas), mas que necessitam de um aporte complementar do Estado para garantir a viabilidade econômico-financeira do contrato.

Já a concessão administrativa (art. 2º, inciso IV) é aquela em que a remuneração do parceiro privado advém exclusivamente do poder público, ou seja, não há cobrança direta dos usuários finais. Esse modelo é comum em setores como educação, saúde, iluminação pública e infraestrutura administrativa, onde não é viável ou permitido cobrar tarifas dos usuários.

Ente Responsável

De acordo com a legislação brasileira, as Parcerias Público-Privadas (PPPs) podem ser contratadas diretamente pelos entes federativos — União, estados, Distrito Federal e municípios — ou por suas entidades da administração indireta, como autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista. A responsabilidade pela PPP, nesses casos, recai sobre o ente contratante, sendo ele o responsável por assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, inclusive os pagamentos de contraprestações.

No caso de empresas estatais, a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF) estabelece uma distinção importante entre empresas dependentes e não dependentes. Segundo o art. 2º, inciso III, uma empresa estatal dependente é aquela que recebe recursos do ente controlador para custeio de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou para investimentos. Por outro lado, empresas não dependentes são aquelas que operam com receitas próprias, não necessitando de aportes orçamentários do ente público controlador.

Essa distinção tem implicações diretas no cálculo do limite de comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) com contratos de PPP. Conforme previsto no art. 28 da Lei nº 11.079/2004, a soma das contraprestações anuais dos contratos de PPP não pode ultrapassar 5% da RCL do ente federativo contratante. No entanto, os contratos celebrados por empresas estatais não dependentes não são contabilizados dentro desse limite, já que não geram obrigações diretas para o orçamento fiscal do ente federativo.

Essa interpretação é respaldada pela Nota Técnica SEAE nº 02/2018, do Ministério da Economia, e por manifestações do Tribunal de Contas da União (TCU), que reconhecem que os contratos de PPP assinados por empresas estatais não dependentes, com receitas autônomas e sustentabilidade financeira, não impactam o limite de 5% da RCL do ente controlador.

3.2.3 Cálculo do CAPAG

Cálculo atual da CAPAG: A metodologia vigente (definida pela Portaria MF nº 1.583/2023, com detalhes conceituais na Portaria STN nº 217/2024) baseia-se em três indicadores principais. São avaliados o nível de endividamento, a poupança corrente e a liquidez de curto prazo do ente, que juntos permitem um diagnóstico amplo das finanças públicas. Cada indicador gera uma nota parcial, e da combinação desses resultados obtém-se a nota final da CAPAG (A, B, C ou D). A seguir, detalham-se os três indicadores e seus critérios:

- Endividamento (DC) – Mede o grau de dívida consolidada em relação à capacidade de arrecadação do ente. É calculado pela razão entre a Dívida Consolidada Bruta e a Receita Corrente Líquida (RCL) do último exercício encerrado. Por definição legal, Estados não podem exceder 200% e municípios 180% da RCL em dívida consolidada (Limite da LRF), mas a CAPAG adota limites bem mais prudenciais. Atualmente, se o indicador de endividamento for inferior a 60% da RCL, o ente recebe nota A; entre aproximadamente 60% e 100%, recebe B; e acima de 100% da RCL, recebe nota C.
- Poupança Corrente (PC) – Avalia a situação do resultado corrente do ente, isto é, se as receitas correntes são suficientes para cobrir as despesas correntes e gerar sobra de recursos (superávit corrente). Na prática, corresponde à razão entre Despesas Correntes e Receitas Correntes ajustadas, muitas vezes calculada como média ponderada dos últimos três anos (para mitigar oscilações anuais). Na metodologia atual houve um endurecimento desse critério: somente entes com despesas correntes inferiores a 85% da receita obtêm nota A em poupança corrente. Se o PC ficar entre ~85% e 95%, a nota parcial é B; e valores a partir de 95% indicam situação muito próxima do desequilíbrio, recebendo nota C. Esse indicador demonstra o espaço orçamentário para pagar investimentos e dívida com recursos próprios – quanto mais próxima de C (despesas correntes muito altas), menos fôlego financeiro o ente tem, indicando necessidade de ajuste (corte de gastos ou aumento de receitas).
- Liquidez Relativa (LR) – Apura a capacidade de pagamento de obrigações de curto prazo com os recursos de caixa disponíveis. É calculada com base na diferença entre as disponibilidades de caixa bruta e as obrigações financeiras exigíveis no curto prazo, dividida pela RCL. Em termos intuitivos, verifica se o ente possui caixa suficiente para honrar as despesas e compromissos imediatos (restos a pagar, fornecedores, salários etc.). Na metodologia atual, a liquidez relativa passa a ter três faixas: entes com superávit de caixa (caixa excedente positivo em relação às obrigações) continuam sendo classificados com A; entes com pequeno déficit de caixa de curto prazo (obrigação ligeiramente superior ao caixa, indicando liquidez quase equilibrada) podem receber B; e entes com déficit de caixa

significativo permanecem com C. Em suma, uma LR muito baixa (negativa) alerta para risco de atrasos de pagamentos, enquanto uma liquidez folgada contribui positivamente na nota final.

Após o cálculo dos três indicadores acima, cada um com sua nota parcial, determina-se a nota final da CAPAG do ente conforme a combinação desses resultados, de acordo com a tabela abaixo.

Tabela 16: Classificação CAPAG final

Classificação Parcial do Indicador			Classificação Final da Capacidade de Pagamento
Endividamento	Poupança Corrente	Liquidez Relativa	
A	A	A	A
A	B	A	
A	A	B	
B	A	A	B
C	A	A	
B	B	A	
C	B	A	
B	A	B	
C	A	B	
A	B	B	
B	B	B	
C	B	B	
C	C	C	D
Demais combinações de classificações parciais			C

Fonte: Portaria Normativa MF N° 1.583, de dezembro de 2023¹⁹

¹⁹ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-normativa-mf-n-1.583-de-13-de-dezembro-de-2023-530597625>. Acesso em: abril de 2025.