

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatórios de Diagnóstico Volume 4

Região Metropolitana da Grande São Luís – V5.0

Abril 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

Logit

Wagner Colombini Martins, Fernando Howat Rodrigues, Thiago Affonso Meira Diogo Barreto Martins, Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão Santana, Andrea Aparecida Azevedo Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade e Pedro Inglez Mazzarella

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.

Lista de Entregáveis do ENMU

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

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

Este relatório corresponde à entrega Relatórios de Diagnóstico, código D1, referente à Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

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

Índice

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Introdução | 8 |
| 2 | Apêndice V - Aspectos Estruturais e Operacionais | 9 |
| 2.1 | Rede de Transporte Público Coletivo..... | 9 |
| 2.1.1 | Outros sistemas..... | 9 |
| 2.1.2 | Disponibilidade de informações | 11 |
| 2.2 | Indicadores..... | 11 |
| 2.3 | Oferta dos Serviços | 11 |
| 2.3.1 | Sobreposição entre sistemas..... | 13 |
| 2.4 | Deslocamentos Urbanos | 15 |
| 2.5 | Segurança Viária | 16 |
| 2.6 | Políticas de Prevenção de Assédio..... | 19 |
| 2.7 | Sistemas de Arrecadação, Bilhetagem e Política Tarifária | 20 |
| 3 | Apêndice VI – Aspectos financeiros..... | 22 |
| 3.1 | Aspectos Econômico-Financeiros do TPC..... | 22 |
| 3.1.1 | Direitos e benefícios aos usuários (gratuidades e reduções)..... | 22 |
| 3.1.2 | Demanda nos sistemas da RMGSL | 24 |
| 3.1.3 | Custo médio por passageiro transportado nos sistemas da RMGSL | 25 |
| 3.1.4 | Composição de custos operacionais nos sistemas da RMGSL..... | 26 |

Lista de Figuras

| | |
|--|----|
| Figura 1: Carregamento do TC | 9 |
| Figura 2: Oferta de lugares do TPC na RMGSL — Hora pico manhã (HPM)..... | 12 |
| Figura 3: Sobreposição entre as linhas dos sistemas municipal da capital e intermunicipal na região central de São Luís — HPM..... | 14 |
| Figura 4: Movimentos pendulares com destino a São Luís | 16 |
| Figura 5: Sinistros por mês na RMGSL em 2022 | 17 |
| Figura 6: Sinistros na RMGSL por dia da semana | 18 |
| Figura 7: Tipologia dos sinistros na RMGSL | 19 |
| Figura 8: Mapa tarifário na AE..... | 20 |
| Figura 9: Passageiros transportados por tarifa aplicada (2022) - Sistema de transporte público coletivo de São Luís..... | 25 |
| Figura 10: Custo médio por passageiro transportado no Sistema Municipal de São Luís | 26 |
| Figura 11: Composição dos custos operacionais do sistema municipal de São Luís (2015)..... | 27 |

Lista de Tabelas

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Demanda do ferryboat no primeiro semestre | 10 |
| Tabela 2: Vias com maior oferta na RMGSL — HPM | 12 |
| Tabela 3: Frequência máxima na HPM por faixa exclusiva | 13 |
| Tabela 4 - Dados de extensão das linhas intermunicipais | 15 |
| Tabela 5 - Sinistros por município na AE da RMGSL | 18 |
| Tabela 6 - Sinistros e óbitos por faixa do dia na RMGSL..... | 19 |
| Tabela 7 - Linhas de ônibus na AE por tarifa praticada | 21 |
| Tabela 8: Gratuitades e reduções tarifárias do transporte municipal e intermunicipal de São Luís22 | |
| Tabela 9: Passageiros pagantes e passageiros gratuitos do sistema municipal de São Luís | 23 |
| Tabela 10: Passageiros transportados por bilhete - Sistema de transporte público coletivo de São Luís..... | 24 |
| Tabela 11: Passageiros transportados por tarifa aplicada (06/2022 a 08/2022) - Sistema de transporte público coletivo de São Luís..... | 24 |
| Tabela 12: Custo médio por passageiro transportado no Sistema Municipal de São Luís | 25 |
| Tabela 13: Estimativa de composição dos custos operacionais do sistema municipal de São Luís (2015) | 26 |

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana da Grande São Luís – RMGSL (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 RMGSL, apresentando os atributos do sistema viário, os corredores de Transporte Público Coletivo, os terminais e estações, as tecnologias veiculares, a frota e os elementos físicos territoriais que influenciam a implantação e concepção dos projetos de transporte. Além disso, são analisados os aspectos operacionais do TPC, embasando a elaboração dos capítulos 3.4 e 3.5 do Relatório de Diagnóstico.

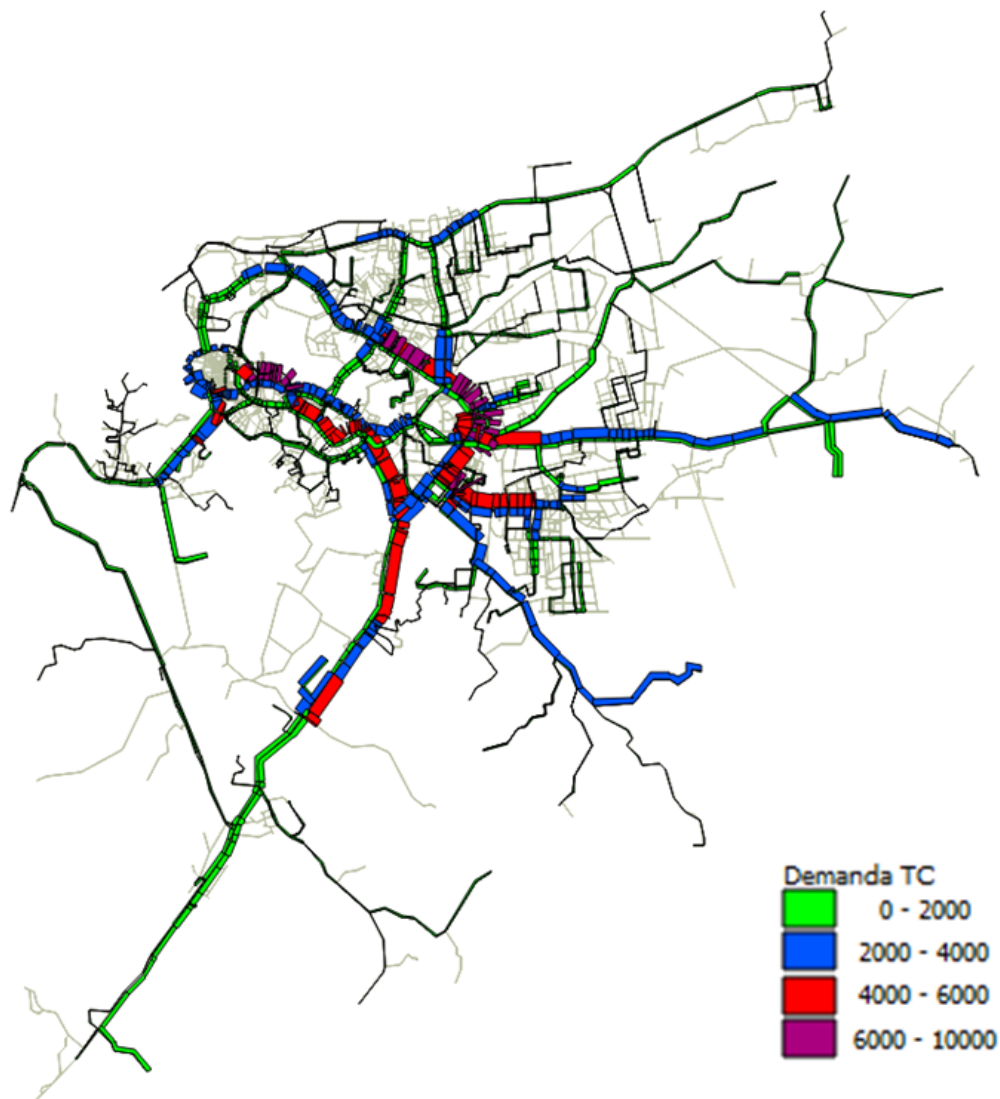
O Apêndice VI apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico do aspecto financeiro, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice V - Aspectos Estruturais e Operacionais

2.1 Rede de Transporte Público Coletivo

Conforme o estudo do PMU de São Luís (2016), a Figura 1 mostra o carregamento da rede de TPC, com os principais pontos na Av. Getúlio Vargas, Av. Lourenço Vieira da Costa e Av. Jerônimo de Albuquerque, onde o volume de passageiros ultrapassou 6 mil. Durante o horário de pico, o sistema transportava cerca de 87.600 usuários, sendo 67% de São Luís e 33% de municípios vizinhos.

Figura 1: Carregamento do TC



Fonte: PMU (2016)

2.1.1 Outros sistemas

2.1.1.1 Sistema Aquaviário Intermunicipal (Ferryboat) da RMGSL

A operação de transporte aquaviário intermunicipal (ferryboat), passou a ser de responsabilidade da EMAP a partir da Lei 11.909 de 29 de março de 2023.

- Realiza a travessia entre o Terminal Ponta da Espera, em São Luís, e o Terminal Hidroviário do Cujupe, em Alcântara.
- Segundo dados da MOB de 2022, o sistema operava até 30 viagens diárias, das 03h às 22h50.
- Transporta tanto passageiros quanto veículos.
- Não possui integração com demais sistemas.

Em julho de 2024¹, 45 mil veículos e 220 mil passageiros foram transportados nos terminais em um total de 844 viagens do ferryboat, o que representa um acréscimo em relação ao mesmo período de 2023, no qual foram transportados 40 mil veículos e 202 mil passageiros em 752 viagens. A Tabela 1 mostra a comparação da demanda entre os períodos que compreendem os primeiros semestres de 2023 e 2024, revelando um crescimento de 2,2% na demanda de passageiros.

Tabela 1: Demanda do ferryboat no primeiro semestre.

| Ano | 2023 | 2024 | %Crescimento (2023/2024) |
|-----------------------------------|---------|---------|--------------------------|
| Demanda pax 1º sem. | 920.000 | 940.000 | 2,2% |
| Demanda veíc. 1º sem. | 196.000 | 200.000 | 2,0% |
| Demanda pax mensal média | 153.333 | 156.667 | 2,2% |
| Demanda veíc. mensal média | 32.667 | 33.333 | 2,0% |

Fonte: Elaboração própria com dados da EMAP (2024)

Estrada de Ferro Carajás (EFC):

O poder concedente da concessão da Estrada de Ferro Carajás (EFC) é a União, firmada em 1997 e o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão foi assinado em 18/12/2020 junto à ANTT, por mais 30 anos. Isso se deve ao fato de que a ferrovia, que possui mais de 890 km de extensão, atravessa dois estados importantes (Maranhão e Pará) e desempenha um papel importante no transporte interestadual de cargas e passageiros. A responsabilidade pela fiscalização e gestão é da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que regula a operação da Estrada de Ferro Carajás (EFC). A operação da EFC é realizada pela VLI Logística (responsável pelo transporte de cargas) e pela Vale (responsável pelo transporte de passageiros).

- Maior linha ferroviária de passageiros do Brasil, conectando 27 municípios (24 no Maranhão e 3 no Pará) ao longo de 861 km.
- Trem de passageiros com capacidade para transportar até 1.500 pessoas por dia, contribuindo para a redução do fluxo rodoviário em cerca de 28 ônibus ou 325 veículos.
- 73% da linha ferroviária é composta de trajetos em linha reta, com velocidade média de 40 km/h.

¹ Fonte: Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP)

- Junto com a Estrada de Ferro Vitória a Minas, também operada pela Vale, a EFC reflete a relevância do transporte ferroviário para a conectividade da Amazônia Legal e o suporte ao desenvolvimento regional.
- Não possui integração com demais sistemas.

2.1.2 Disponibilidade de informações

Informações básicas sobre itinerário das linhas, receita, frota, para a capital, podem ser encontradas no website da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT). Contudo, não há disponibilização de dados de GPS, GTFS ou informações detalhadas sobre a demanda.

O aplicativo Bus2 oferece diversas funcionalidades para facilitar o uso do transporte público, permitindo consultar horários de ônibus, visualizar itinerários e pontos de parada no mapa, e acompanhar a previsão de chegada dos ônibus em tempo real. Além disso, o app permite o planejamento de deslocamentos, localiza pontos de recarga de créditos e fornece alertas sobre possíveis alterações na rotina de transporte. O Bus2 também oferece recursos de acessibilidade, como horários de ônibus acessíveis para cadeirantes e a opção de tradução de texto em voz para deficientes visuais. A funcionalidade Favoritos facilita o acesso às linhas e pontos mais utilizados, tornando o app uma ferramenta prática e inclusiva para todos os usuários do transporte público.

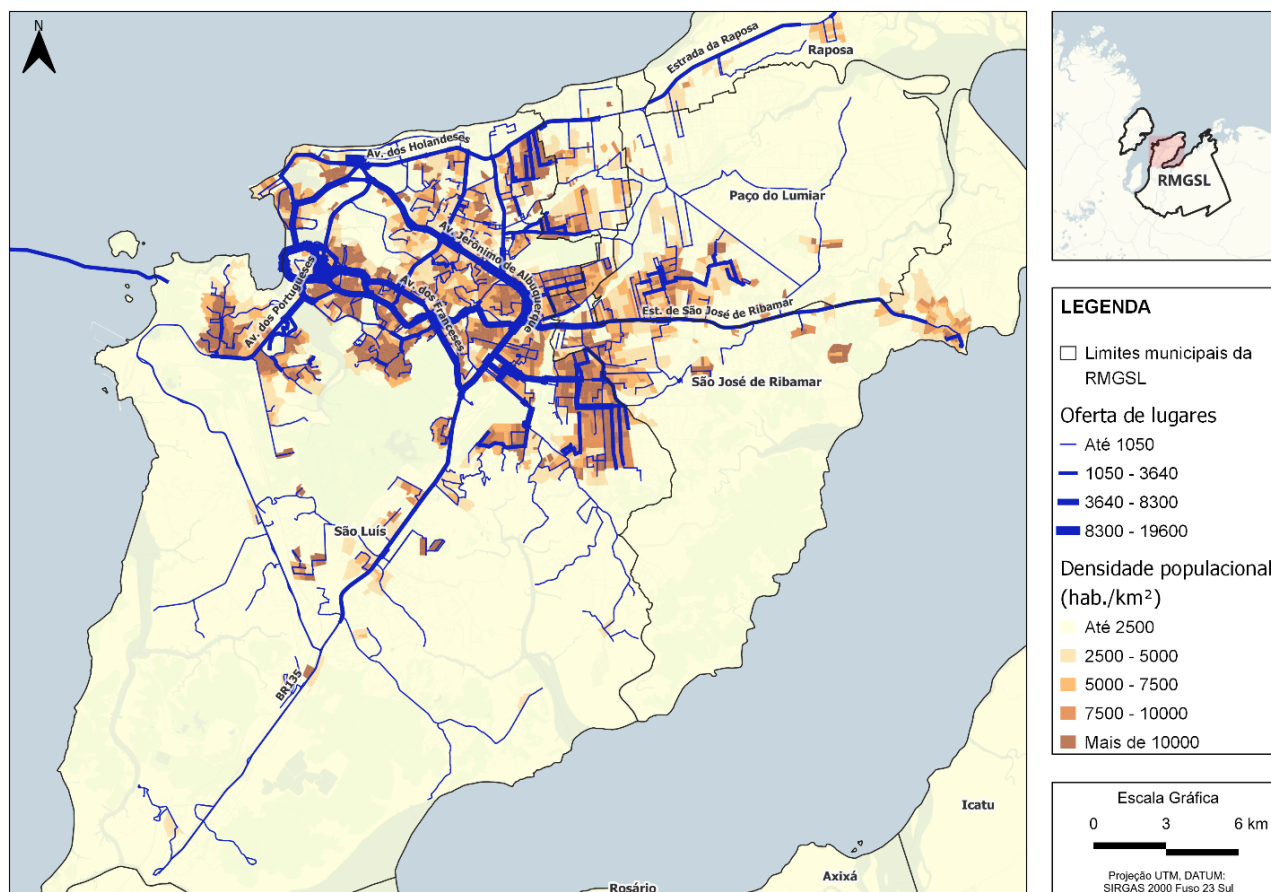
2.2 Indicadores

A RMGSL não possui sistema de média e alta capacidade. Entretanto, no *volume 1* foi feita uma leitura dos elementos que compõem a infraestrutura existente, considerando as práticas vigentes de estruturação e priorização do sistema de transporte.

2.3 Oferta dos Serviços

O mapa da Figura 2 mostra a oferta de lugares ao longo dos eixos viários, o que leva em conta não só a frequência dos veículos, mas também sua capacidade. Torna-se mais evidente a importância do serviço de ferryboat, e da condição da Estrada da Raposa e Estrada de São José de Ribamar como eixos primordiais de conexão metropolitana para o TPC.

Figura 2: Oferta de lugares do TPC na RMGSL — Hora pico manhã (HPM)



Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT e adaptação do Wikiroutes, 2024

Apesar do aspecto tronco-alimentado do sistema de TPC da RM, os eixos de maior oferta não são necessariamente as grandes avenidas de São Luís. A Tabela 2 mostra as dez (10) vias onde foi identificada a maior oferta na HPM, a partir da métrica da frequência de veículos. Observa-se que a maioria se concentra na região central de São Luís.

Tabela 2: Vias com maior oferta na RMGSL — HPM

| Via | Linhas de ônibus | Frequência máxima (veic./h) | Lugares ofertados | Região central de SL |
|---------------------------------|------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------|
| Rua das Cajazeiras | 101 | 273 | 19.120 | Sim |
| Avenida Senador Vitorino Freire | 106 | 270 | 19.600 | Sim |
| Travessa do Galpão | 97 | 266 | 18.460 | Sim |
| Avenida Jerônimo de Albuquerque | 79 | 219 | 15.300 | Não |
| Rua Dez | 68 | 217 | 15.260 | Não |
| Rua Fonte do Bispo | 88 | 217 | 15.260 | Não |
| Avenida Beira Mar | 76 | 209 | 14.700 | Sim |
| Rua Barão de Itapari | 70 | 194 | 13.480 | Sim |
| Rua Coelho Neto | 69 | 189 | 13.230 | Sim |
| Rua Senador João Pedro | 66 | 186 | 13.060 | Não |

Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT e adaptação do Wikiroutes, 2024.

Considerando apenas os trechos onde há infraestrutura de priorização do TPC (faixas exclusivas), as frequências identificadas estão indicadas na tabela abaixo. Embora haja frequência elevada ao

longo das faixas exclusivas, é notável que a maior parte dos eixos de maior oferta ainda não conta com infraestrutura dedicada às linhas de ônibus.

Tabela 3: Frequência máxima na HPM por faixa exclusiva

| Faixa Exclusiva | Frequência máxima (veíc./hora) |
|---|--------------------------------|
| 1 – Av. Guajajaras/ Av. Jerônimo de Alubquerque | 219 |
| 2 – Av. Castelo Branco/ Av. Cel. Colares Moreira/ Av. Jerônimo de Alubquerque | 92 |
| 3 – Rua Rio Branco | 139 |
| 4 – Rua das Cajazeiras | 273 |

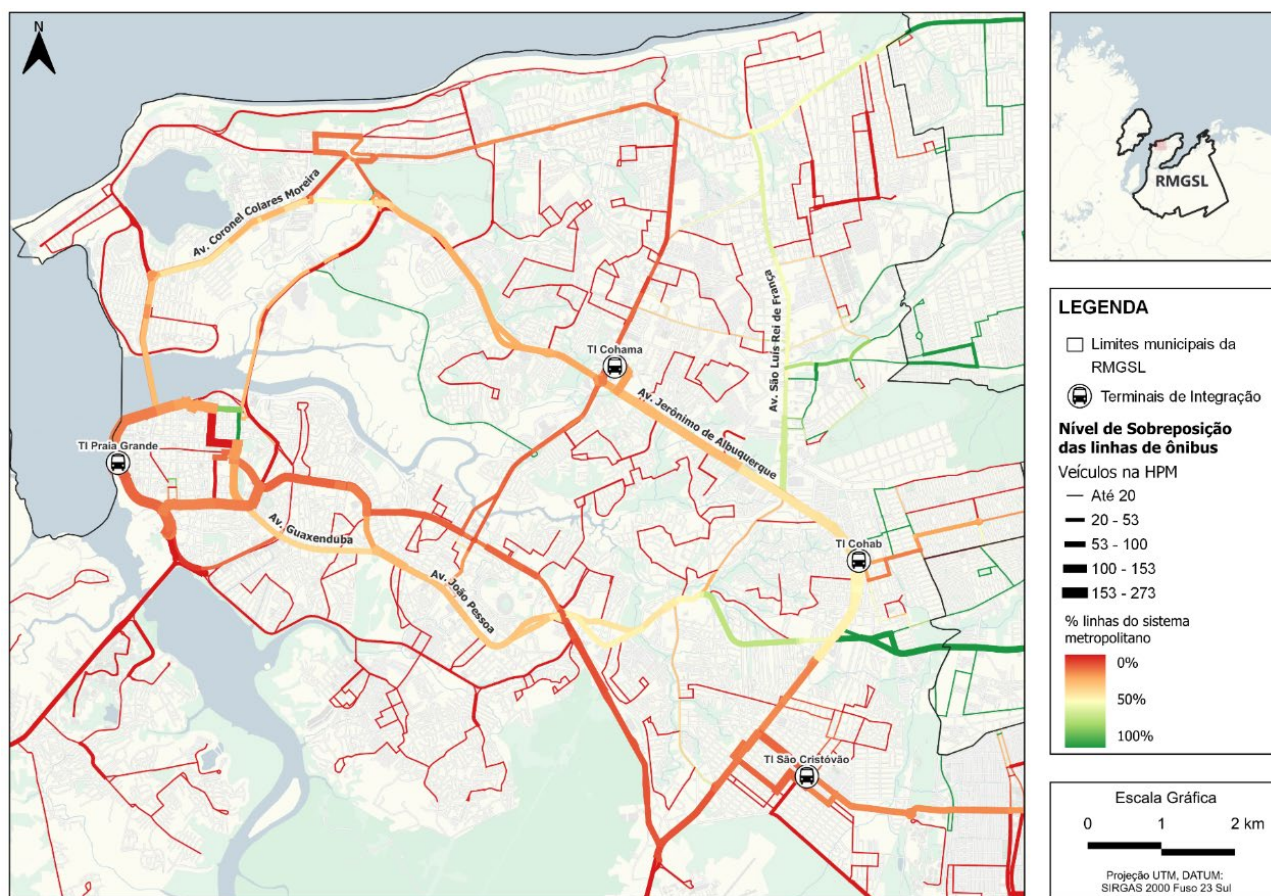
Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT e adaptação do Wikiroutes, 2024

2.3.1 Sobreposição entre sistemas

A rede de TPC na AE destaca-se pelo alto índice de linhas intermunicipais que percorrem grande parte de seu itinerário dentro dos limites municipais de São Luís. Essa característica representa um obstáculo para a eficiência operacional do sistema como um todo. Idealmente, as necessidades de deslocamento por ônibus em São Luís deveriam ser atendidas integralmente pelo sistema de ônibus da capital, dependendo principalmente da existência e capacidade dos terminais de transbordo. A análise do mapa da Figura 3 permite identificar os eixos das áreas mais centralizadas de São Luís onde se concentram as viagens que apresentam, simultaneamente, alta frequência de veículos durante a HPM e elevados níveis de sobreposição entre os sistemas municipal e intermunicipal. Isso é especialmente evidente nas Avenidas Guaxenduba, João Pessoa, Jerônimo de Albuquerque e Cel. Colares de Moreiras.

A Figura 3 apresenta a frequência e sobreposição entre as linhas intermunicipais e municipais em São Luís, onde as linhas mais grossas representam maior frequência de veículos na HPM. As cores representam o nível de utilização do viário entre os sistemas de ônibus, onde as verdes são apenas linhas intermunicipais (100% na legenda) e o vermelho são utilizados apenas por linhas municipais (0% na legenda), a variação dentro desse espectro representa o nível de sobreposição na utilização das vias, como é o caso da Av. Jerônimo de Albuquerque.

Figura 3: Sobreposição entre as linhas dos sistemas municipal da capital e intermunicipal na região central de São Luís — HPM



Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT e adaptação de Wikiroutes, 2024

Além disso, o município de São Luís possui uma Lei datada de 27 de março de 1996 que dispõe sobre o tráfego de linhas semiurbanas (intermunicipais) dentro de seus limites territoriais. Sendo assim, o anexo 6 da Lei 3463 Art. 3º declara que:

“Toda e qualquer solicitação de autorização para tráfego de linhas semiurbanas, cuja seção de itinerário, dentro do Município de São Luís, seja igual ou superior a 1/3 (um terço) da extensão total da linha, somente poderá obter homologação do pleito se houver co-exploração da linha semiurbana pela empresa exploradora do sistema municipal de transporte de passageiros, que venha a sofrer a interferência da linha semiurbana solicitada”.

A Tabela 4 apresenta informações sobre o total de linhas intermunicipais — considerando ida e volta separadamente — e linhas com extensão igual ou superior a um terço do território de São Luís. Cerca de 77% das linhas se enquadram no critério de solicitação de autorização definido pela lei municipal. Os dados indicam que há espaço para melhorar a integração entre os dois principais sistemas de transporte da AE, reduzindo a extensão das linhas intermunicipais em São Luís e, em contrapartida, aumentando a frequência do sistema municipal da capital.

Tabela 4 - Dados de extensão das linhas intermunicipais

| Descrição | Dados |
|--|-------|
| Linhas totais | 136 |
| Linhas com mais de 1/3 da extensão em São Luís | 105 |
| %linhas com mais de 1/3 da extensão em São Luís | 77% |
| Extensão Média das linhas (km) | 20,7 |
| Extensão média das linhas em São Luís (km) | 11,0 |

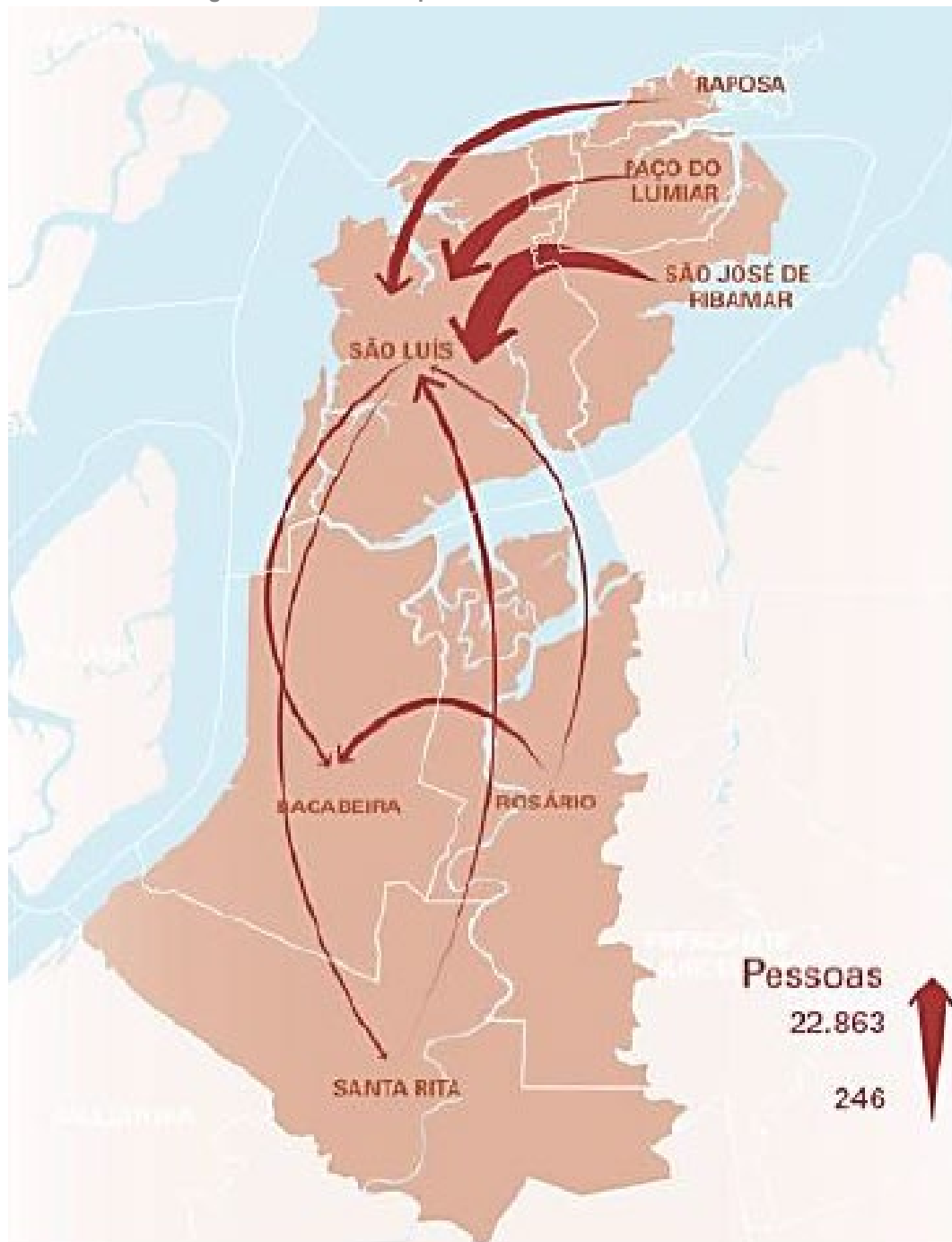
Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT e adaptação de Wikiroutes, 2024

2.4 Deslocamentos Urbanos

A Matriz OD realizada a partir de registros georreferenciado de ligações telefônicas, em maio de 2014, buscou caracterizar a dinâmica de deslocamentos urbanos nos municípios de São Luís, Paço do Lumiar, Raposa e São José de Ribamar. A coleta de dados de telefonia foi complementada por uma pesquisa por SMS, feita com o objetivo de permitir a inferência da segmentação das viagens por modo: transporte coletivo (TC), transporte individual (TI) e não motorizados (NM) — que inclui viagens a pé e de bicicleta. A seguir apresentam-se os principais resultados da Matriz OD, tendo em vista os objetivos do presente estudo.

No PMU foi identificado que a BR 135, que liga a Ilha ao continente, é a via pela qual se realizam os movimentos pendulares regionais, notadamente de Rosário, Santa Rita e Bacabeira, tendo como destino São Luís, conforme ilustrado na Figura 4. Apesar do menor fluxo de passageiros, em comparação aos deslocamentos originados de Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar, o fluxo que transita pela rodovia federal é prejudicado pelo intenso trânsito de veículos pesados, sendo um dos pontos de maior estrangulamento de trânsito localizado nas proximidades da rotatória que demarca o quilômetro zero da BR 135 — situada no início da zona urbana de São Luís (São Luís, 2014 apud PMU, 2016).

Figura 4: Movimentos pendulares com destino a São Luís



Fonte: São Luís (2014) apud PMU (2016)

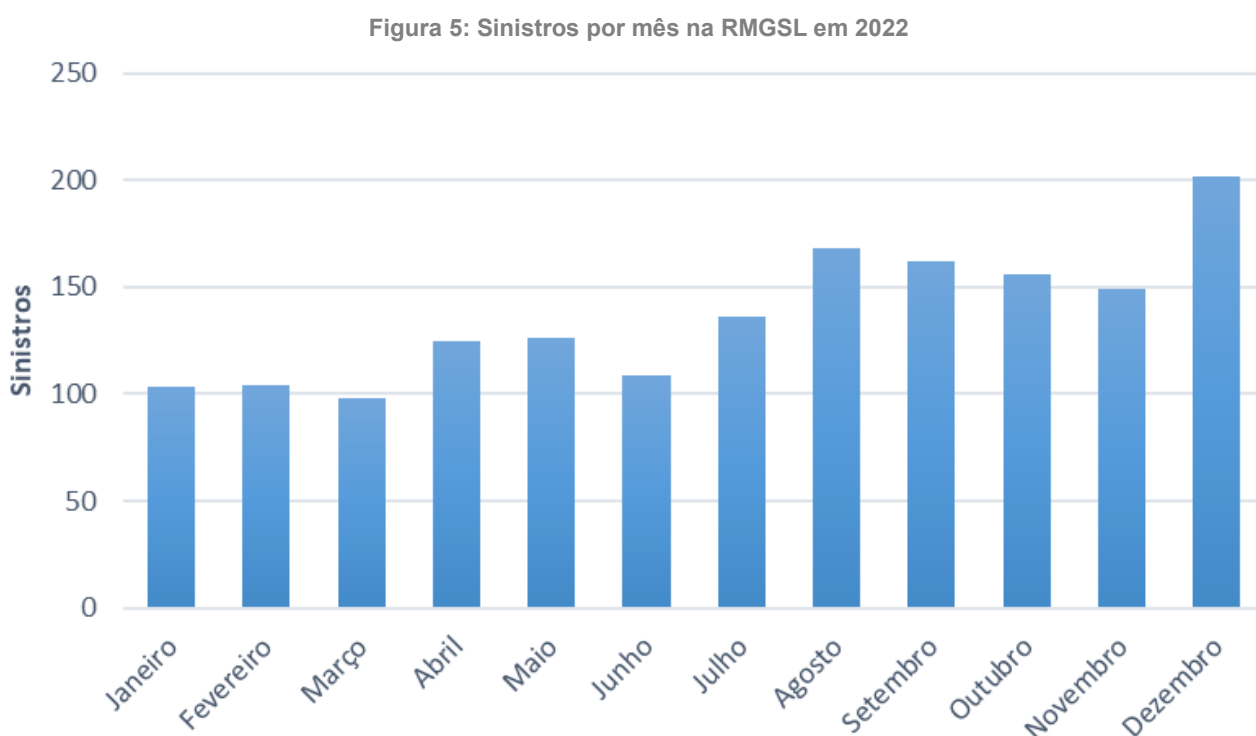
2.5 Segurança Viária

A segurança viária é um tópico de extrema importância no contexto da prevenção de acidentes, particularmente aqueles que deixam feridos ou causam fatalidades. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 2019, sinistros de trânsito foram a principal causa de morte de crianças e jovens, de 5 até os 29 anos, sendo que dois terços das mortes ocorreram na população

economicamente ativa (18 – 59 anos) e nove em cada dez ocorreram em países de baixa ou média renda².

A análise dos dados de sinistros gerais (fatais e não fatais) é feita com base Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), publicado na página do Ministério dos Transportes³. Os dados analisados para a RMGSL compreendem o período de 2022. Ressalta-se que, conforme declarado na página do RENAEST, não constam dados de rodovias federais; e, para alguns estados — não especificados —, os dados estão incompletos entre 2018 e 2022.

Conforme ilustrado na Figura 5, os sinistros foram mais prevalentes durante o segundo semestre de 2022, e particularmente no mês de dezembro, que é notadamente período de férias e festas de final de ano.



Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST.

O total de ocorrências de sinistros por município da AE da RMGSL, no período, pode ser visualizado na Tabela 5. A maior parte dos casos se concentra na capital maranhense (2.599), com os municípios de São José de Ribamar e Paço do Lumiar registraram mais de 100 sinistros, já Raposa registrou um menor número, totalizando 50 registros. Os dias da semana que mais concentraram ocorrências foram sábado e domingo, com 18% cada um (Figura 6). Os tipos mais comuns de sinistros foram as colisões (1.058 ocorrências), seguido por quantidades preocupantes de

² Disponível em: <<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>>. Acesso em Agosto/2024.

³ Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/registro-nacional-de-acidentes-e-estatisticas-de-transito>>. Acesso em Agosto/2024.

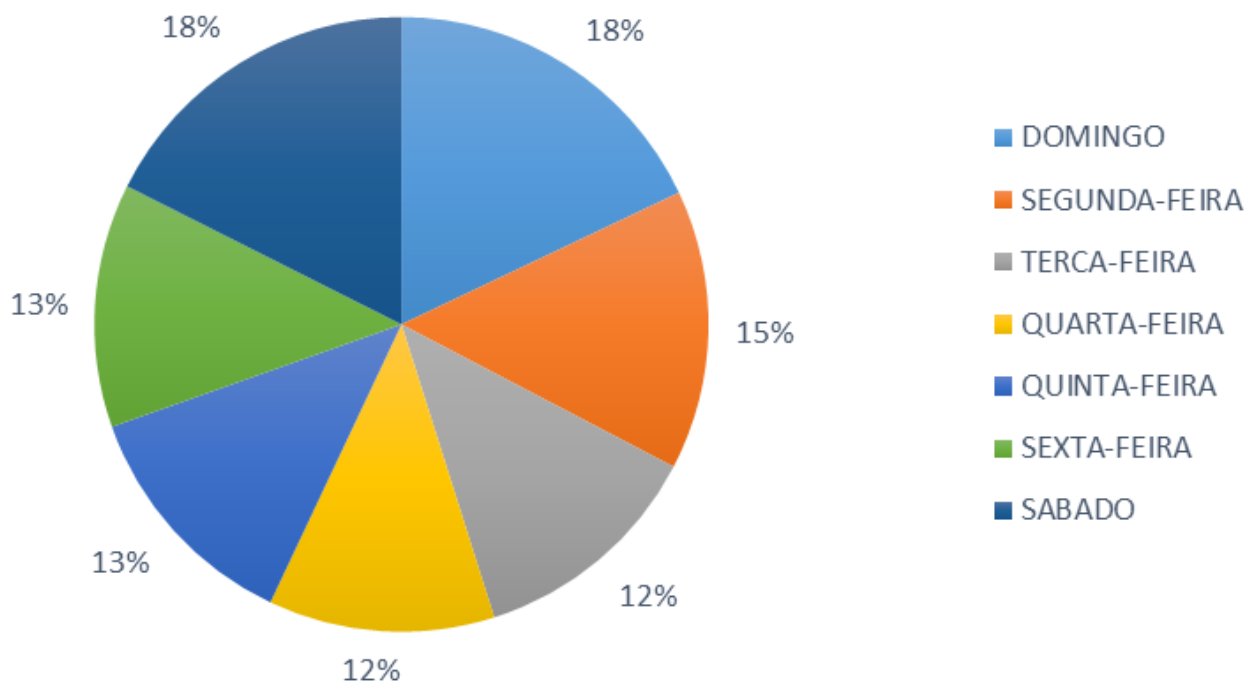
atropelamentos com pedestres (245 ocorrências) e quedas (219 ocorrências), conforme exibido na Figura 7.

Tabela 5 - Sinistros por município na AE da RMGSL

| Município | Sinistros |
|---------------------|-----------|
| Paço do Lumiar | 300 |
| Raposa | 50 |
| São José de Ribamar | 325 |
| São Luís | 2.599 |
| RMGSL | 3.712 |

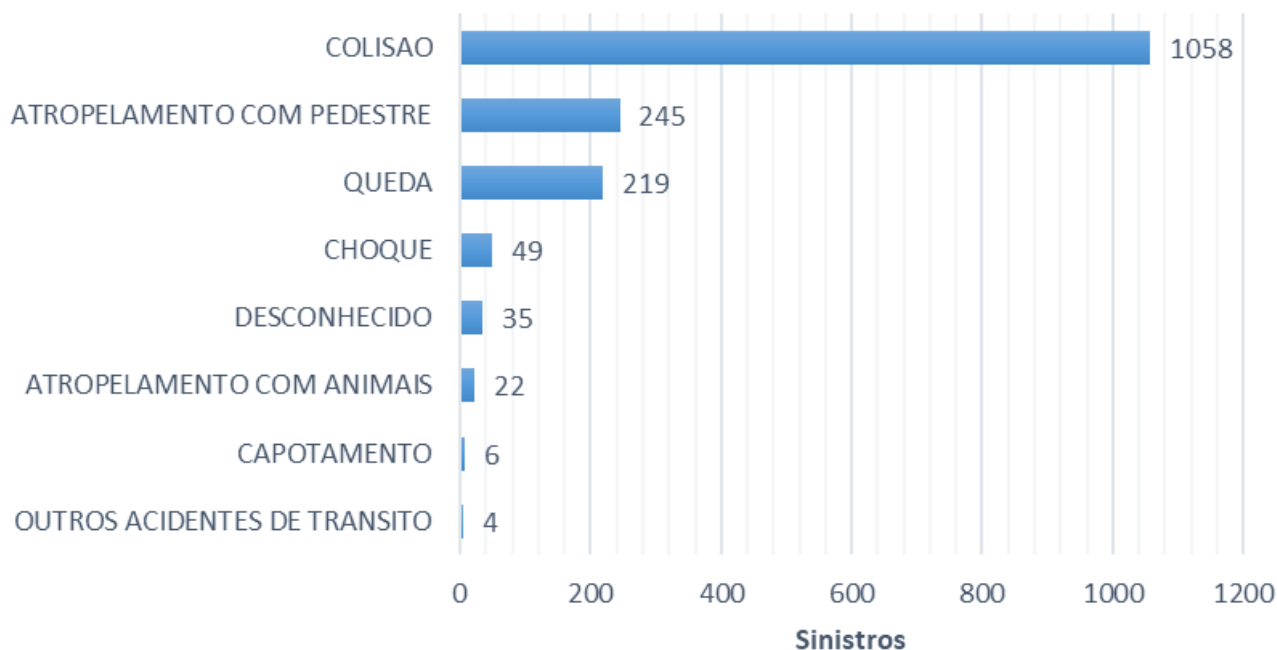
Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST.

Figura 6: Sinistros na RMGSL por dia da semana



Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST.

Figura 7: Tipologia dos sinistros na RMGSL



Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST.

Os óbitos foram proporcionalmente maiores durante a noite e madrugada do que de manhã e à tarde (Tabela 6), o que é indicativo da necessidade da implementação de medidas que visem mitigar o potencial de fatalidades de sinistros no período noturno.

Tabela 6 - Sinistros e óbitos por faixa do dia na RMGSL

| Faixa do dia | Sinistros | Óbitos | %Óbitos/Sinistros |
|----------------------|-----------|--------|-------------------|
| Madrugada | 184 | 43 | 23,4% |
| Manhã | 451 | 38 | 8,4% |
| Tarde | 505 | 48 | 9,5% |
| Noite | 497 | 64 | 12,9% |
| Não informado | 1 | 0 | 0% |
| Total | 1.638 | 193 | 11,8% |

Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST.

2.6 Políticas de Prevenção de Assédio

O Município de São Luís possui um projeto de Lei aprovado e promulgado — ainda não implantado — pela Câmara Municipal que propõe a destinação de ônibus exclusivos para mulheres nos horários de pico.

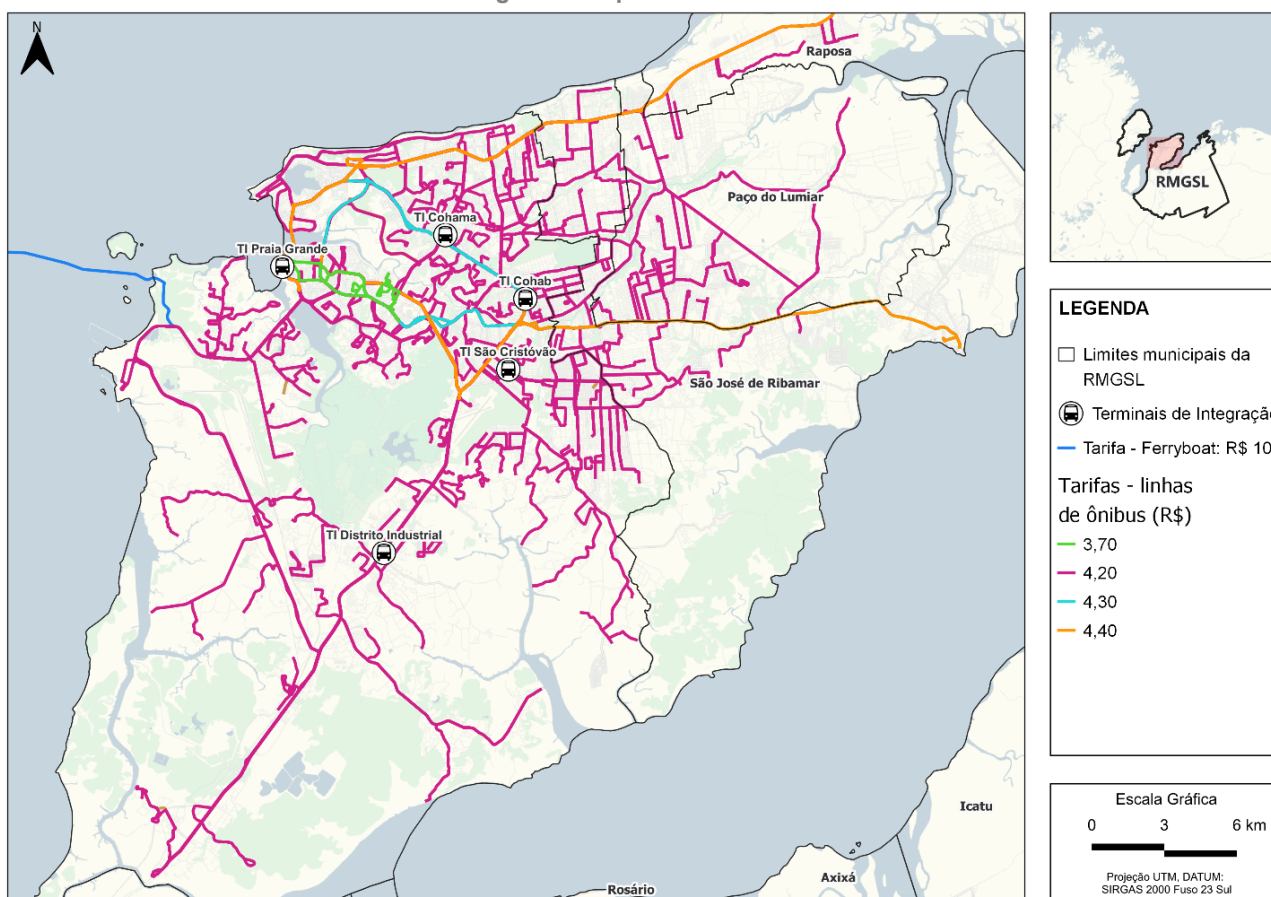
A Lei nº 7.642, de 16 de maio de 2024, sugere que os ônibus tenham a cor lilás, identificando-os como exclusivos para o público feminino, e determina que 20% da frota existente deve ser destinada à iniciativa nos períodos das 6h às 9h e das 17h às 20h. Não é necessário a implantação de novos

ônibus, e a responsabilidade pela garantia do cumprimento da lei fica a cargo do município, por meio da guarda municipal⁴.

2.7 Sistemas de Arrecadação, Bilhetagem e Política Tarifária

No sistema de transporte por ônibus municipal de São Luís e na área metropolitana, a tarifa predominante é de R\$ 4,20, aplicada em cerca de 94% das linhas. As linhas com tarifas mais elevadas, no valor de R\$ 4,40, são intermunicipais e conectam os municípios de Raposa e São José de Ribamar a São Luís. Algumas linhas que percorrem a região central de São Luís têm uma tarifa ligeiramente menor, de R\$ 3,70. Além disso, o serviço de ferryboat que liga São Luís a Alcântara pratica uma tarifa de R\$ 10,00.

Figura 8: Mapa tarifário na AE



Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT, MOB.

⁴ Disponível em: <<https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/documento/view/20100>>. Acesso em Agosto/2024.

Tabela 7 - Linhas de ônibus na AE por tarifa praticada

| Tarifa (R\$) | Linhas | Linhas do total (%) |
|--------------|--------|---------------------|
| 3,7 | 4 | 0,8% |
| 4,2 | 465 | 94,3% |
| 4,3 | 4 | 0,8% |
| 4,4 | 4 | 0,8% |
| Total | 477 | 100,0% |

Fonte: Elaboração própria com dados da SMTT, MOB.

3 Apêndice VI – Aspectos financeiros

3.1 Aspectos Econômico-Financeiros do TPC

3.1.1 Direitos e benefícios aos usuários (gratuidades e reduções)

A gratuidade no transporte coletivo de uma cidade traduz-se no direito de utilização dos serviços sem a necessidade de pagamento tarifário, promovendo a inclusão social de determinadas pessoas, através do incentivo à busca por atividades.

É comum no transporte público coletivo de passageiros a prática de conceder gratuidades ou reduções tarifária a determinadas categorias de usuário como idosos, gestantes, estudantes etc.

Segundo o estudo (NTU, 2005), tanto as gratuidades como as reduções tarifárias podem ser analisadas sob três aspectos: quem estabelece (motivos), quem arca e quem controla (instrumentos de controle):

- Quem estabelece (motivos): Os benefícios obrigatórios por lei não são necessariamente de competência dos órgãos de gestão de transporte;
- Quem arca: embora a legislação vede a criação de gratuidade sem a correspondente indicação da fonte de custeio, nos termos da Constituição Federal (art. 112, parágrafo 2º.) e da Lei nº 9.074/1995 (art. 35), a situação mais frequente, que fere os dispositivos legais, é a concessão de benefícios sem o consenso preciso sobre a responsabilidade pela cobertura de seus custos;
- Quem controla: gestores ou operadores, muitas vezes apenas por amostragem de dados. Com o advento da bilhetagem eletrônica, é possível melhorar a qualidade e controle destas informações.

De acordo com a própria Carta Magna, está instituído o benefício de gratuidade para os idosos acima de 65 anos no transporte urbano. Essa gratuidade é válida em todo território nacional e o custeio se dá por subsídio cruzado. No âmbito federal, tem-se a Lei n.º 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Tabela 8: Gratuidades e reduções tarifárias do transporte municipal e intermunicipal de São Luís

| Gratuidades e reduções de tarifa | | | |
|--|--------------------------------------|--|---|
| Quem recebe | Tipo de benefício | Quem estabelece | Quem arca |
| Crianças (7-) | Gratuidade no sistema municipal | Município - Lei 4.328 de 1º de março de 2004 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |
| Idosos (60+) | Gratuidade no sistema intermunicipal | Estado do Maranhão - Lei 9.948/2013 | |
| Idosos (60+) com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos | Gratuidade no sistema intermunicipal | Estado do Maranhão - Portaria nº 041/2016 | |
| Idosos (65+) | Gratuidade no sistema municipal | Município - Lei 4.328 de 1º de março de 2004 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |

| Gratuidades e reduções de tarifa | | | |
|--|---|--|---|
| Quem recebe | Tipo de benefício | Quem estabelece | Quem arca |
| Pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) a 65 (sessenta e cinco) anos incompletos, desde que desempregadas ou com renda mensal familiar igual ou inferior a 01 (um) salário-mínimo. | Gratuidade no sistema municipal | Município - Lei 4.328 de 1º de março de 2004 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |
| Pessoas portadoras de deficiência física, auditiva, visual, mental ou portadores do vírus HIV | Gratuidade no sistema municipal | Município - Lei 4.328 de 1º de março de 2004 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |
| Pessoas portadoras de deficiência | Gratuidade no sistema intermunicipal | Estado do Maranhão - Lei nº 8.053 de 19 de dezembro de 2003, Decreto nº 22.474 de 28 de setembro de 2006 | |
| Estudantes de ensino fundamental, médio e superior, assim como educação para jovens e adultos (supletivos), pré-vestibulares, cursos técnicos e profissionalizantes, e faculdades no Município de São Luís | 50% da tarifa no sistema municipal | Município - Lei Mun. n.º 4305/2004 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |
| Funcionário dos Correios | Gratuidade em todos os sistemas | União - Decreto - Lei nº 3.326/41 | Governo Federal |
| Guardas municipais e policiais militares | Gratuidade no sistema municipal | Município - Lei 4.328 de 1º de março de 2004 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |
| Policiais militares e bombeiros militares | Gratuidade nos sistemas intermunicipais | União - Lei Federal n.º 3544-B/2008 | Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa) |

Fonte: Elaboração própria

As estimativas de passageiros transportados pagantes e gratuitos só foram recebidas para o sistema municipal de São Luís e para os meses de junho, julho e agosto de 2022, além de estimativas para o ano de 2023 com base nos dados recebidos. Considerando somente o sistema municipal e para os últimos 2 anos, nota-se que houve um aumento do percentual de passageiros com gratuidade entre 2022 e 2023, e a média para este período é de 26% de passageiros transportados gratuitamente em relação ao total de passageiros transportados.

Tabela 9: Passageiros pagantes e passageiros gratuitos do sistema municipal de São Luís

| Ano | Total de passageiros | Passageiros pagantes | Passageiros gratuitos | % Gratuidades |
|-----|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------|
|-----|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------|

| | | | | |
|------|-------------|------------|------------|-----|
| 2022 | 105.536.240 | 87.536.240 | 18.000.000 | 17% |
| 2023 | 99.716.172 | 64.020.000 | 35.696.172 | 36% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos pela Prefeitura

3.1.2 Demanda nos sistemas da RMGSL

Considerando dados de bilhetagem eletrônica entre junho de 2022 e agosto de 2022 para o sistema municipal de São Luís, nota-se que a maior parte das gratuidades são destinadas à idosos (acima de 60 anos), com participação de 12,72% no total de passageiros transportados (Tabela 10). Na sequência, pessoas com deficiência e portadores de HIV recebem o benefício da gratuidade e correspondem a 5,28% do total de passageiros. Por fim, estudantes, que pagam 50% da tarifa, correspondem a 22,44% do total de passageiros no sistema municipal.

Tabela 10: Passageiros transportados por bilhete - Sistema de transporte público coletivo de São Luís

| Passageiros transportados por tipo de bilhete eletrônico (06/2022 a 08/2022) | | |
|--|-------------------|---------------------|
| Tipo de bilhete | Passageiros | Percentual do total |
| Vale Transporte | 37.529.776 | 42,87% |
| Estudantes | 17.070.320 | 19,50% |
| Vale Comum | 8.110.908 | 9,27% |
| Idosos 65+ | 7.319.500 | 8,36% |
| Idosos - 60 a 64 | 3.817.436 | 4,36% |
| Cartão Cidadão | 4.201.632 | 4,80% |
| Estudante ensino superior | 2.574.864 | 2,94% |
| Pessoa com deficiência mental | 1.624.560 | 1,86% |
| Pessoa com deficiência física | 1.452.348 | 1,66% |
| Pessoa com deficiência auditiva | 377.648 | 0,43% |
| Pessoa com deficiência visual | 192.832 | 0,22% |
| Crianças | 1.832 | 0,00% |
| Portadores de HIV | 968.928 | 1,11% |
| Outras gratuidades (cobradores, fiscais etc.) | 2.293.656 | 2,62% |
| Total | 87.536.240 | 100,00% |

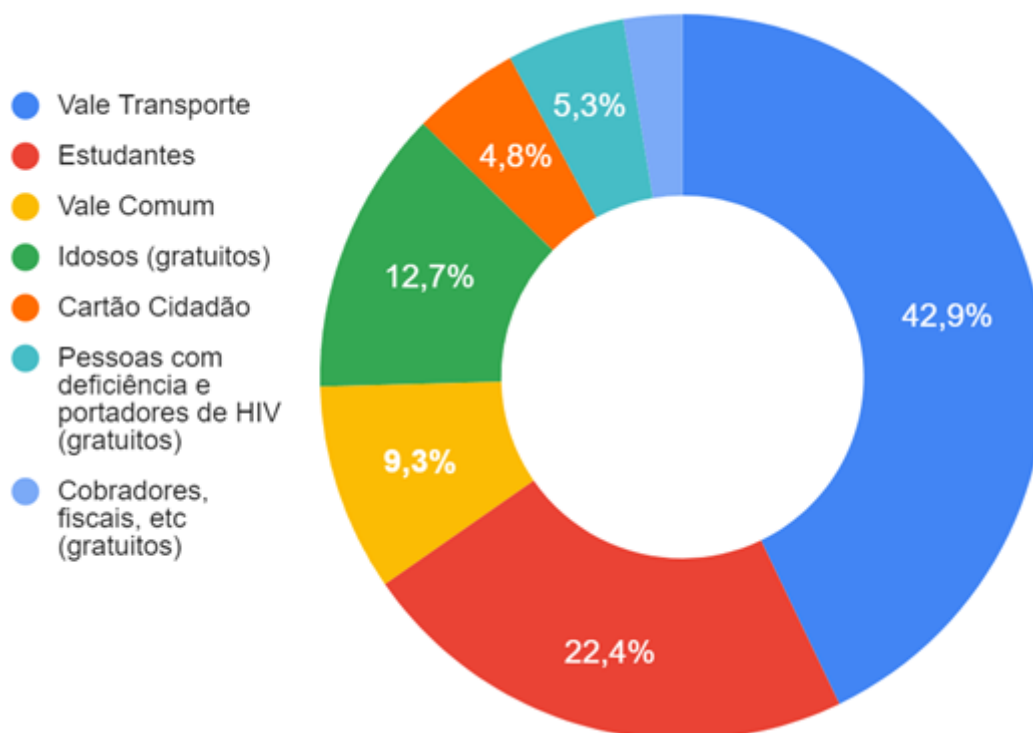
Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos da Prefeitura

Tabela 11: Passageiros transportados por tarifa aplicada (06/2022 a 08/2022) - Sistema de transporte público coletivo de São Luís

| Ano | Vale Transporte | Estudantes (redução de 50% da tarifa) | Vale Comum | Idosos (gratuitos) | Cartão Cidadão | Pessoas com deficiência e portadores de HIV (gratuitos) | Cobradores, fiscais etc. (gratuitos) |
|---------------------|-----------------|---------------------------------------|------------|--------------------|----------------|---|--------------------------------------|
| 06/2022 a 08/2022 | 37,53 | 19,65 | 8,11 | 11,14 | 4,20 | 4,62 | 2,29 |
| Percentual do total | 42,87% | 22,44% | 9,27% | 12,72% | 4,80% | 5,28% | 2,62% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos da Prefeitura

Figura 9: Passageiros transportados por tarifa aplicada (2022) - Sistema de transporte público coletivo de São Luís



Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos da Prefeitura

Os dados levantados também indicam que, em 2022, a participação do Vale Transporte correspondeu a 42,87% do total de passageiros transportados, sendo o maior percentual de usuários do sistema de transporte público municipal em São Luís.

3.1.3 Custo médio por passageiro transportado nos sistemas da RMGSL

No sistema municipal de São Luís, em 2023, o custo/passageiro transportado foi de R\$ 5,20/passageiro e, considerando que a tarifa de integração está em R\$4,20, o sistema municipal consta com subvenções para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato (Tabela 12).

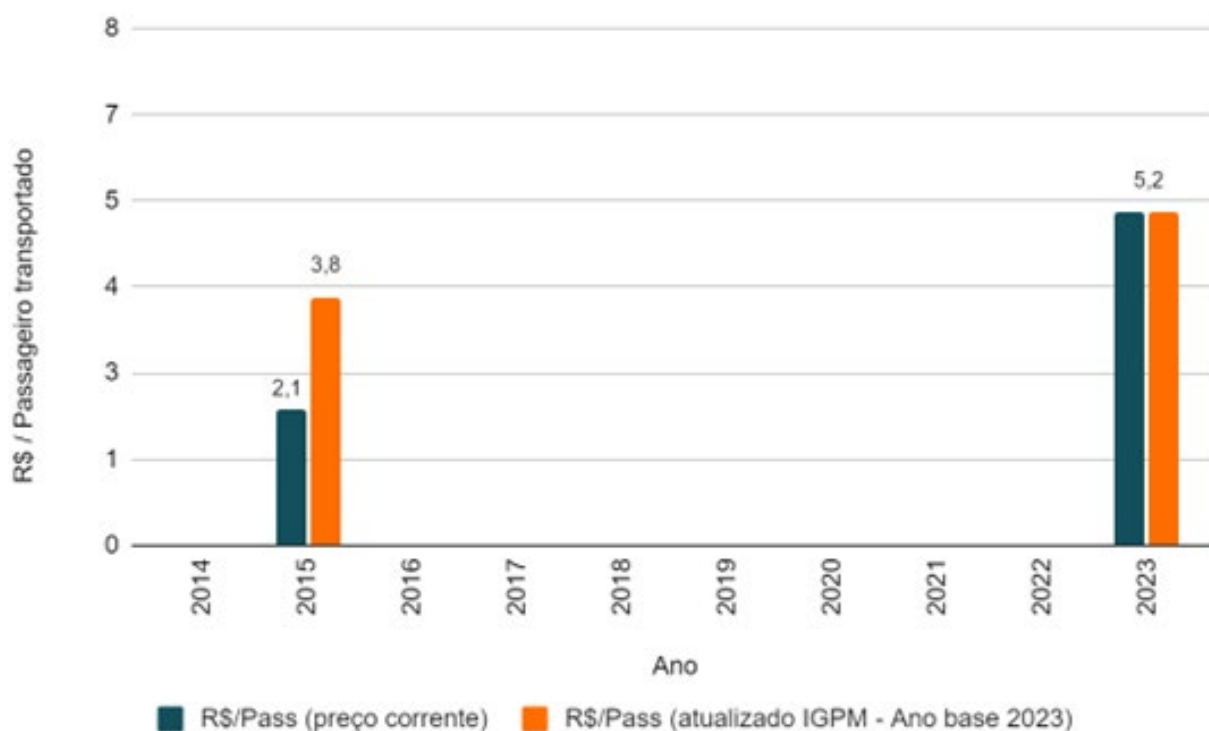
Se observada a série histórica com dados de 2015 e 2023, nota-se que o custo por passageiro, mesmo em valores corrigidos pela inflação, teve um aumento de aproximadamente 40% entre 2015 e 2023 (Figura 10).

Tabela 12: Custo médio por passageiro transportado no Sistema Municipal de São Luís

| Ano | R\$/Pass. (preço corrente) | R\$/Pass. IPCA (NOV/24) |
|------|----------------------------|-------------------------|
| 2015 | 2,1 | 3,4 |
| 2023 | 5,2 | 5,4 |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Prefeitura

Figura 10: Custo médio por passageiro transportado no Sistema Municipal de São Luís



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Prefeitura

3.1.4 Composição de custos operacionais nos sistemas da RMGSL

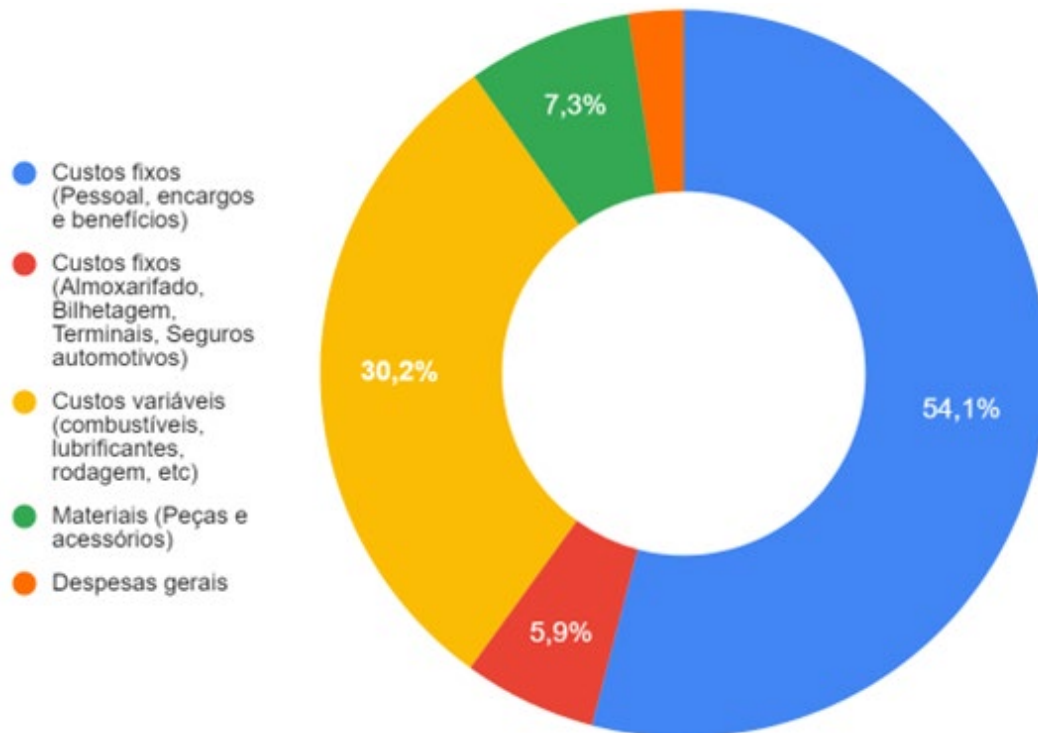
A composição de custos operacionais do sistema municipal foi recebida para 2015. A maior parte dos custos são fixos - considerando salários, encargos, sistemas, seguros, materiais e despesas gerais, correspondendo a aproximadamente 69% do total dos custos operacionais. Cerca de 31% dos custos operacionais são compostos por custos variáveis - como combustíveis, lubrificantes, pneus etc.

Tabela 13: Estimativa de composição dos custos operacionais do sistema municipal de São Luís (2015)

| Ano | Custos fixos (Pessoal, encargos e benefícios) | Custos fixos (Almoxarifado, Bilhetagem, Terminais, seguros automotivos) | Custos variáveis (combustíveis, lubrificantes, rodagem etc.) | Materiais (Peças e acessórios) | Despesas gerais |
|---------------------|---|---|--|--------------------------------|-----------------|
| 2015 | R\$ 164.227.420 | R\$ 17.987.936 | R\$ 91.826.974 | R\$ 22.238.772 | R\$ 7.474.619 |
| Percentual do total | 54,07% | 5,92% | 30,23% | 7,32% | 2,46% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos pela Prefeitura

Figura 11: Composição dos custos operacionais do sistema municipal de São Luís (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos pela Prefeitura

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.

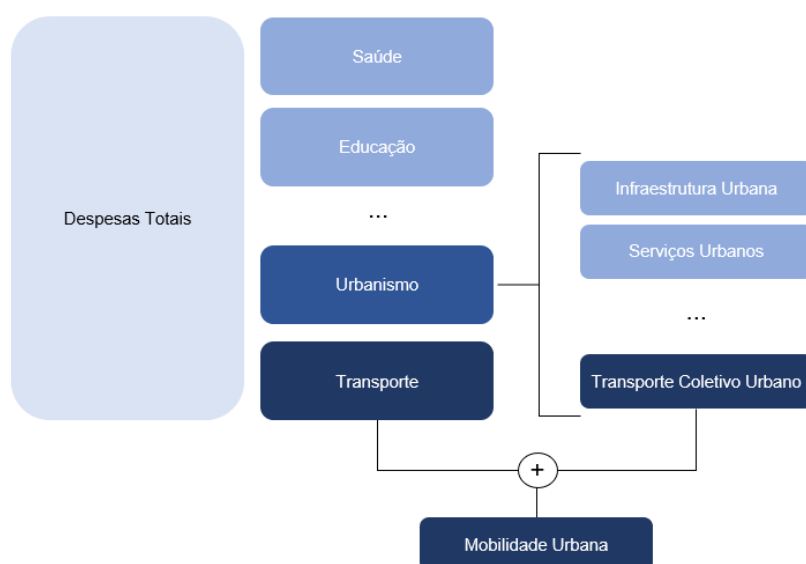
Valores Históricos

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 12: 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*⁵.

Valores Projetados

⁵ 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.

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 14: 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 |
| 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 |

| Área/Setor | Descrição | Exemplos |
|--|---|--|
| 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 15: 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 Nº 1.583, de dezembro de 2023⁶

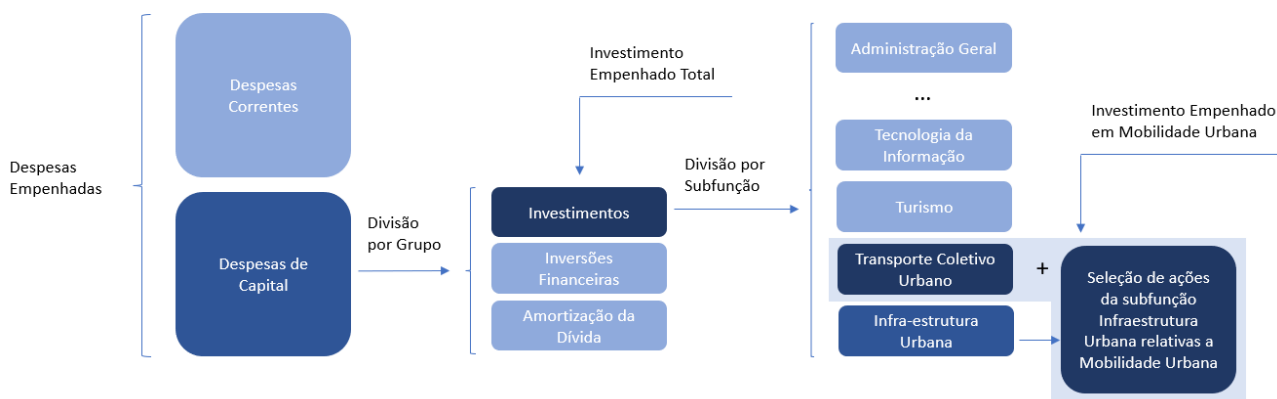
Inicialmente, o capítulo financeiro utilizava outra metodologia, porém, não foi possível replicá-la para todas as RMs do estudo. Dessa forma, os capítulos que foram produzidos com a metodologia inicial foram trazidos para o apêndice. A seguir, estão replicados os capítulos da primeira versão.

3.2.4 Investimentos

Neste capítulo, utilizaram-se como base os valores empenhados ao longo do período analisado, conforme registrados em fontes oficiais. Para a categorização dos investimentos totais, considerou-se a soma de todos os valores nominais empenhados classificados como “investimentos”. No caso específico de mobilidade urbana, foram somados os valores nominais empenhados classificados como “investimentos” relacionados à subfunção "transporte coletivo urbano" e ações selecionadas da subfunção "infraestrutura urbana". Para maior clareza, a metodologia de cálculo está representada de forma esquemática na figura abaixo. O histórico de valores liquidados é calculado usando a mesma lógica, tanto para investimentos totais quanto para investimentos em mobilidade urbana.

⁶ 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.

Figura 13: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana



Fonte: elaboração própria

Já para os investimentos projetados, utilizaram-se os valores previstos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOAs), aplicando os mesmos critérios adotados na análise histórica⁷.

3.2.4.1 Governo do Estado do Maranhão

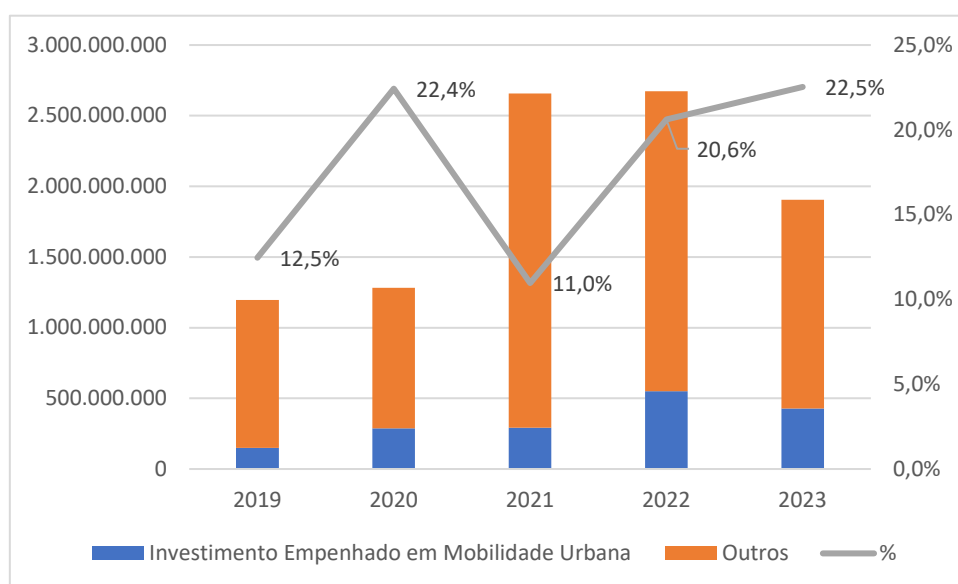
3.2.4.1.1 Histórico de Investimentos Realizados

Os investimentos em mobilidade urbana no Maranhão têm sido direcionados principalmente a pavimentação de vias urbanas. Este capítulo apresenta uma visão geral sobre o histórico de investimentos empenhados e liquidados.

O gráfico a seguir ilustra a proporção dos investimentos empenhados em mobilidade urbana em comparação ao volume total de investimentos empenhados pelo Governo do Estado do Maranhão entre 2019 e 2023.

⁷ Caso o documento da LOA não vier com a abertura do orçamento por ações, serão usados os valores de investimentos para os programas que possuem ações de mobilidade urbana, sempre buscando tornar as duas metodologias o mais compatíveis possível.

Figura 14: Gráfico dos Investimentos Empenhados Anuais do Governo do Estado do Maranhão em Mobilidade Urbana vs. Investimento Empenhados Total



Fonte: Transparência Maranhão

Entre 2019 e 2023, os investimentos empenhados em mobilidade urbana foram compostos pelas seguintes ações⁸:

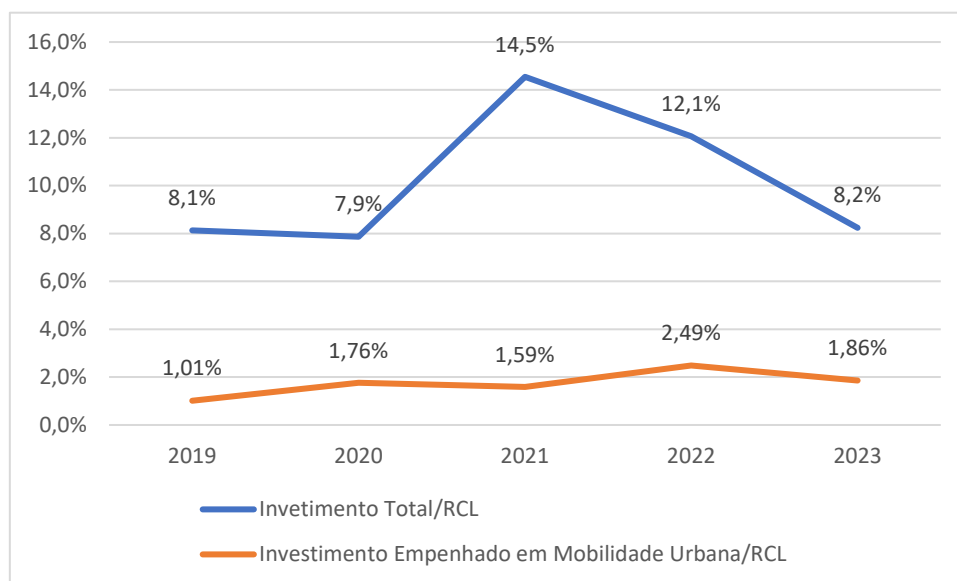
- Reestruturação da Avenida dos Holandeses/Binário Holandeses-Litorânea
- Reestruturação de vias públicas
- Pavimentação das vias urbanas
- Mobilidade urbana

Em 2019, o volume de investimentos empenhados em mobilidade urbana foi composto principalmente pela ação “Mobilidade Urbana”. A partir de 2020, a ação mais representativa foi “Pavimentação das vias urbanas”, que representou, respectivamente 86,3%, 92,1%, 99,6% e 99,7% do total empenhado em mobilidade urbana nos anos 2020, 2021, 2022 e 2023.

Outro aspecto relevante é a relação entre investimento empenhado total e em mobilidade urbana e Receita Corrente Líquida (RCL), que mede a capacidade financeira para realizar investimentos. O gráfico a seguir mostra essa comparação, permitindo visualizar o esforço do Governo do Estado do Maranhão em alocar recursos para a mobilidade urbana dentro de suas possibilidades fiscais.

⁸ Na contabilidade pública, uma ação é uma unidade de planejamento que compõe o orçamento público e é utilizada para organizar e executar as políticas públicas. Trata-se de um instrumento que especifica as atividades ou projetos necessários para alcançar os objetivos de um programa governamental. Foram listados os nomes das ações da mesma forma que elas constam no portal da transparência do ente.

Figura 15: Gráfico dos Investimentos Empenhados Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida do Governo do Estado do Maranhão

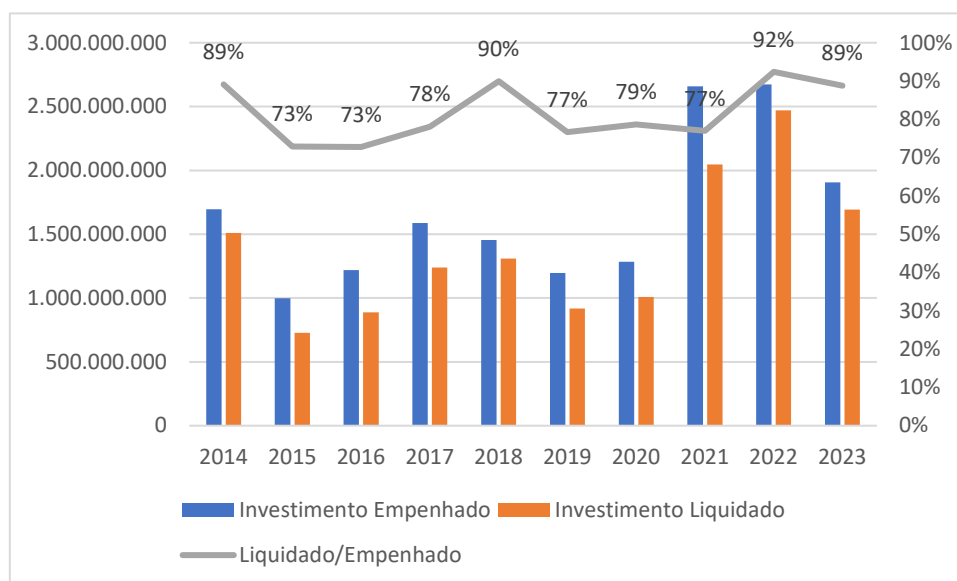


Fonte: Transparência Maranhão

Este gráfico destaca como o investimento empenhado em mobilidade urbana se posiciona em relação à RCL, oferecendo uma perspectiva sobre a sustentabilidade fiscal desses investimentos.

Para avaliar a capacidade de execução do Governo do Estado do Maranhão, realizou-se uma análise comparativa entre os valores de investimentos empenhados e os liquidados ao longo dos anos, considerando tanto o montante total quanto os recursos destinados à mobilidade urbana. Os dados estão representados nos gráficos apresentados abaixo.

Figura 16: Gráfico dos Investimentos Empenhados e Liquidados Totais do Governo do Estado do Maranhão.

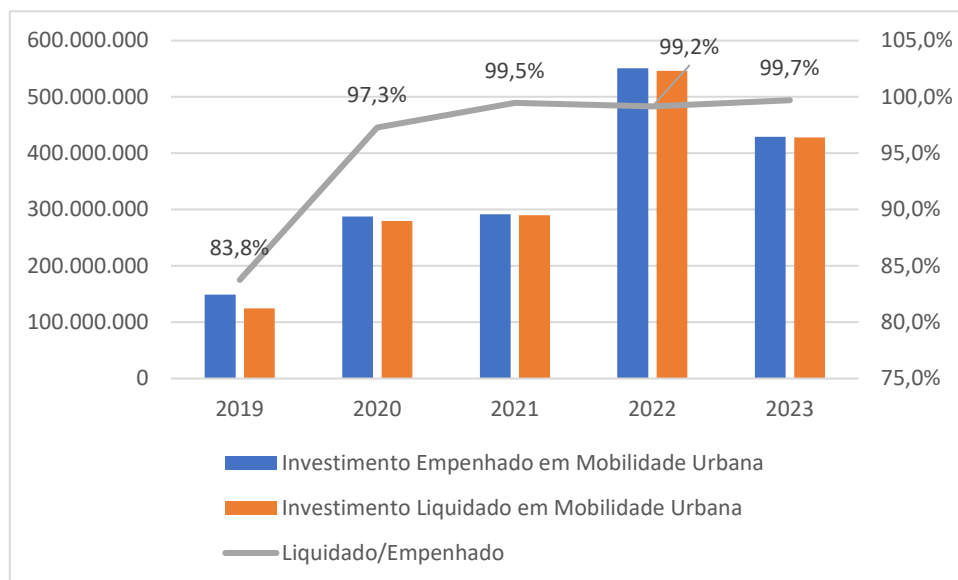


Fonte: Siconfi

Durante o período analisado, em 6 dos 10 anos, a razão entre o valor de investimento liquidado e empenhado ficou abaixo de 80%. Nos dois últimos anos, observou-se uma maior correspondência

entre os valores empenhados e liquidados, sinalizando uma tendência de melhoria no planejamento e na execução orçamentária.

Figura 17: Gráfico dos Investimentos Empenhados e Liquidados em Mobilidade Urbana do Governo do Estado do Maranhão.



Fonte: Transparência Maranhão

Na área de mobilidade urbana, a relação entre investimentos liquidados e empenhados foi mais próxima de 1, sendo que apenas 2019 ficou com a razão abaixo de 90%.

3.2.4.1.2 Investimentos projetados

O Plano Plurianual (PPA) 2024-2027 do Maranhão⁹ identifica diversos desafios relacionados à mobilidade urbana, considerados críticos para o desenvolvimento sustentável do Estado. Entre os principais problemas destacados no documento está a infraestrutura deficiente e a logística desintegrada, que dificultam a conectividade urbana e comprometem o acesso aos serviços públicos essenciais. O PPA também evidencia fragilidades na mobilidade urbana, como a insuficiência de investimentos em transporte público e a falta de integração eficiente entre os modais, o que impacta negativamente a qualidade do serviço oferecido à população.

Outro ponto relevante identificado é a desigualdade no acesso à mobilidade urbana, com regiões periféricas enfrentando menores níveis de infraestrutura, como pavimentação, calçadas adequadas e ciclovias, o que dificulta a conectividade urbana e a inclusão social. O documento também aponta a necessidade de modernizar a gestão e o planejamento da mobilidade urbana, priorizando tecnologias e soluções inovadoras que promovam a sustentabilidade e a eficiência do sistema.

⁹ Disponível em: https://seplan.ma.gov.br/uploads/seplan/docs/PPA_2024_2027_atualizado1.pdf. Acesso em: março de 2025.

Esses desafios configuram os principais entraves para a construção de um sistema de mobilidade inclusivo e integrado, conforme enfatizado no PPA.

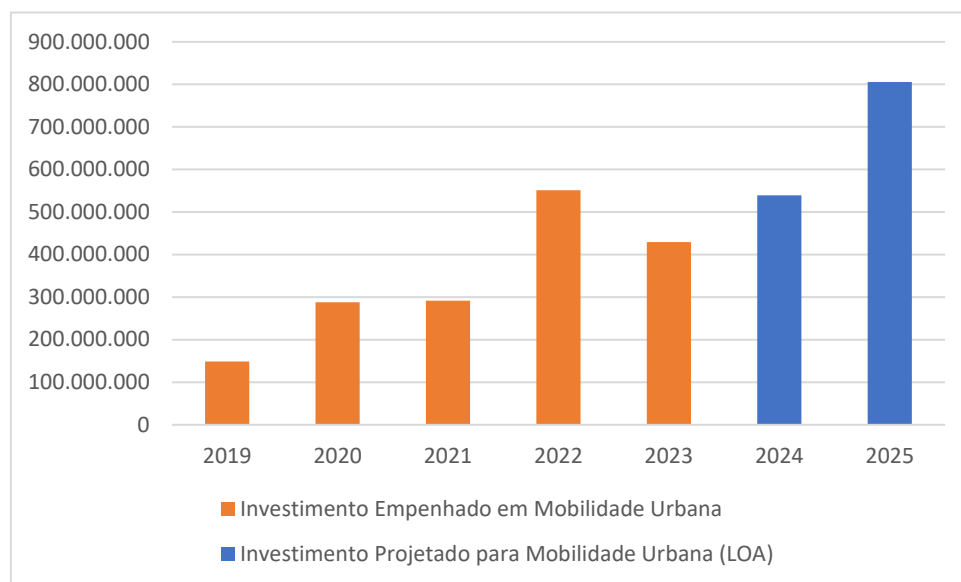
Para enfrentar os desafios identificados para mobilidade urbana, o PPA propõe o **Programa Mobilidade Acessível e Inclusiva**, que tem como objetivo proporcionar condições para o deslocamento das pessoas nos espaços públicos e centros urbanos assegurando o direito à mobilidade acessível e inclusiva. As ações desse programa são:

- Modernização da Gestão da Mobilidade Urbana;
- Construção e Implantação de Infraestrutura de Mobilidade Urbana;
- Fortalecimento da Mobilidade Inclusiva;
- Oferta de Transporte Urbano;
- Manutenção e Melhoria de Infraestrutura de Mobilidade Urbana.

Esse programa conta com um orçamento de R\$ 191 milhões, equivalente a 0,18% do total dos recursos do PPA previsto para o período de quatro anos.

O Gráfico a seguir mostra o histórico dos investimentos empenhados em mobilidade urbana de 2019 a 2023 e a projeção de orçamento para o ano de 2024 e 2025.

Figura 18: Gráfico dos Investimentos em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024 e 2025) do Governo do Estado do Maranhão.



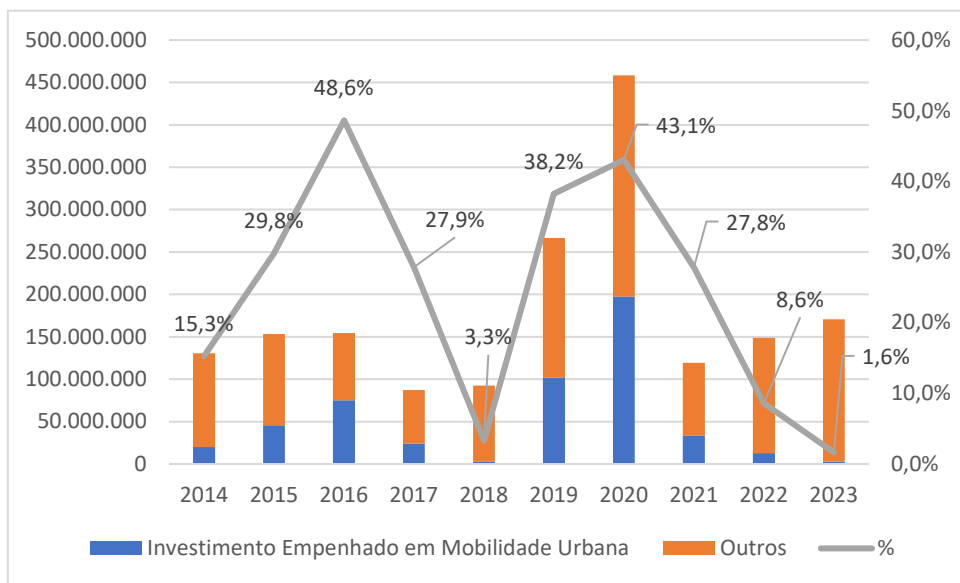
Fonte: Transparência Maranhão

3.2.4.2 São Luís

3.2.4.2.1 Histórico de Investimentos Realizados

Entre 2014 e 2023, os investimentos em mobilidade urbana em São Luís abrangem apenas uma ação: **Implantação, Ampliação e Manutenção De Vias Urbanas**. O gráfico a seguir ilustra a proporção dos investimentos empenhados em mobilidade urbana em comparação ao volume total de investimentos empenhados pela Prefeitura de São Luís nesse período.

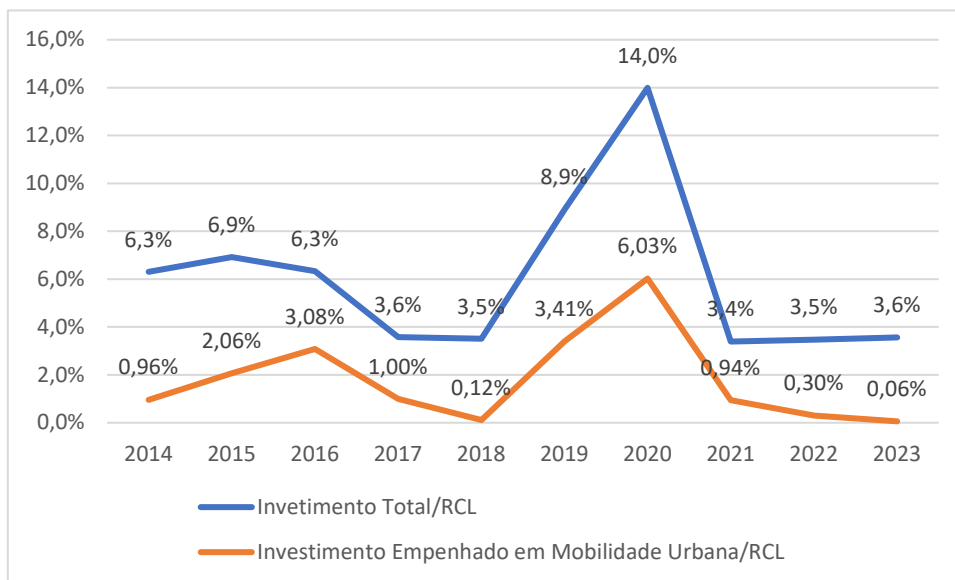
Figura 19: Gráfico dos Investimentos Empenhados Anuais da Prefeitura de São Luís em Mobilidade Urbana vs. Investimento Empenhados Total



Fonte: Transparência São Luís e Siconfi

Outro aspecto relevante é a relação entre investimento empenhado total e em mobilidade urbana e Receita Corrente Líquida (RCL), que mede a capacidade financeira para realizar investimentos. O gráfico a seguir mostra essa comparação, permitindo visualizar o esforço da Prefeitura de São Luís em alocar recursos para a mobilidade urbana dentro de suas possibilidades fiscais.

Figura 20: Gráfico dos Investimentos Empenhados Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida da Prefeitura de São Luís

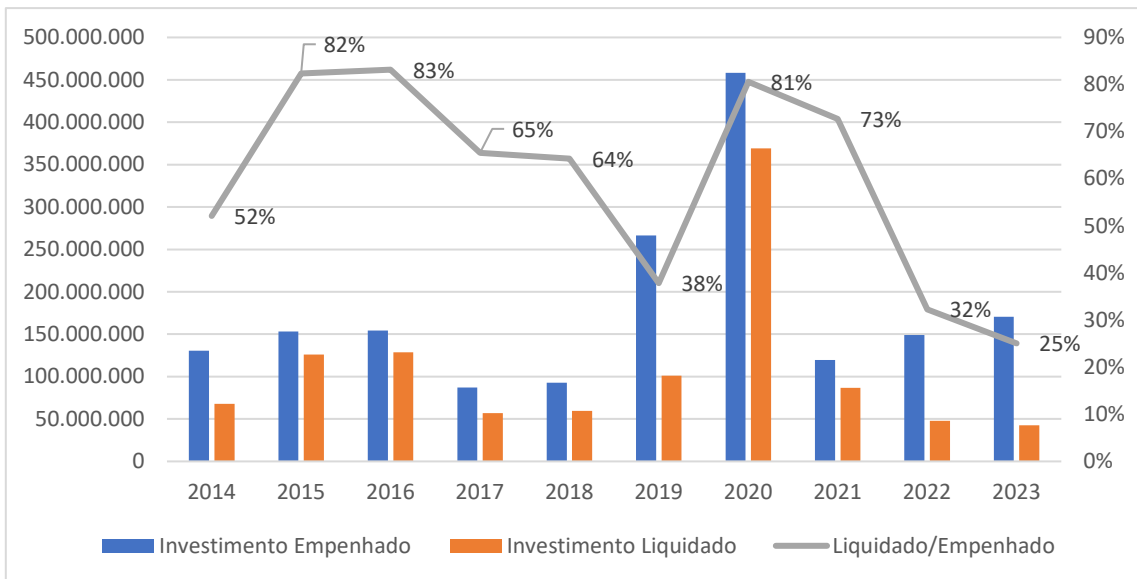


Fonte: Transparência São Luís

Este gráfico destaca como o investimento empenhado em mobilidade urbana se posiciona em relação à RCL, oferecendo uma perspectiva sobre a sustentabilidade fiscal desses investimentos.

Realizou-se também uma análise comparativa entre os valores de investimentos empenhados e os liquidados ao longo dos anos, considerando tanto o montante total quanto os recursos destinados à mobilidade urbana. Os dados estão representados nos gráficos apresentados abaixo.

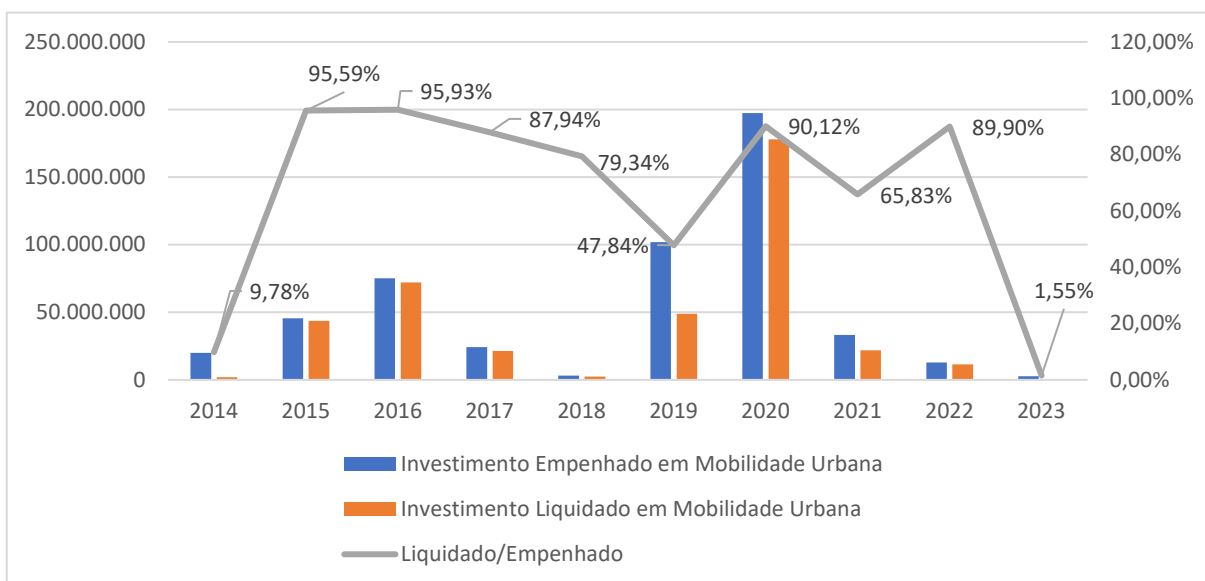
Figura 21: Gráfico dos Investimentos Empenhados e Liquidados Totais da Prefeitura de São Luís



Fonte: Siconfi

Nos 10 anos avaliados, os valores empenhados e liquidados em investimentos totais apresentaram, em sua maioria, razão igual ou superior a 70%. Entretanto, em 2023, essa razão caiu para 25%.

Figura 22: Gráfico dos Investimentos Empenhados e Liquidados em Mobilidade Urbana da Prefeitura de São Luís



Fonte: Transparência São Luís

Na área de mobilidade urbana, a relação entre os valores liquidados e empenhados ao longo do período analisado foi mais próxima. Porém, como todos os investimentos no período analisado foram classificados em uma única ação, em anos como 2014 e 2023, em que houve pouca liquidação, a relação liquidação/empenho ficou abaixo de 10%.

3.2.4.2.2 Investimentos projetados

O Plano Plurianual (PPA) 2022-2025 de São Luís¹⁰ estabelece as diretrizes, programas e investimentos prioritários do município. Em relação à mobilidade urbana, o plano contempla programas específicos voltados para melhorar a circulação, infraestrutura e segurança viária da cidade.

O programa **Transporte Urbano de Qualidade** tem como objetivo modernizar e qualificar o transporte público da cidade, promovendo a melhoria da infraestrutura, incentivando a mobilidade ativa e investindo na capacitação de profissionais do setor. Além disso, busca aprimorar a comunicação com os usuários por meio de tecnologia e campanhas educativas.

- **Recurso destinado:** R\$ 37.943.019,48 (0,13% do total dos recursos do PPA)
- **Ações:**
 - Modernização do Sistema de Transporte
 - Implantação de Mobilidade Ativa
 - Implantação de Campanhas Educativas nos Transportes Públicos
 - Melhorias e treinamentos para os Permissionários e Autorizatórios do Transporte Individual

O programa **Trânsito para Todos** busca otimizar a gestão do trânsito em São Luís, melhorando a segurança viária e a fluidez do tráfego por meio de fiscalização, planejamento estratégico e educação para o trânsito. O programa também prevê a modernização da infraestrutura semafórica e o fortalecimento da fiscalização eletrônica.

- **Recurso destinado:** R\$ 25.409.823,15 (0,54% do total dos recursos do PPA)
- **Ações:**
 - Soluções de Engenharia de Tráfego
 - Atendimento, Fiscalizações e Operações em Campo
 - Educação para o Trânsito e Segurança para o Pedestre e Ciclista
 - Fiscalização Eletrônica, Centralização Semafórica e Ampliação do Centro de Controle Operacional

¹⁰ Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/publicos/64459a0e57556e63461aff9085159c79.pdf>. Acesso em março de 2025.

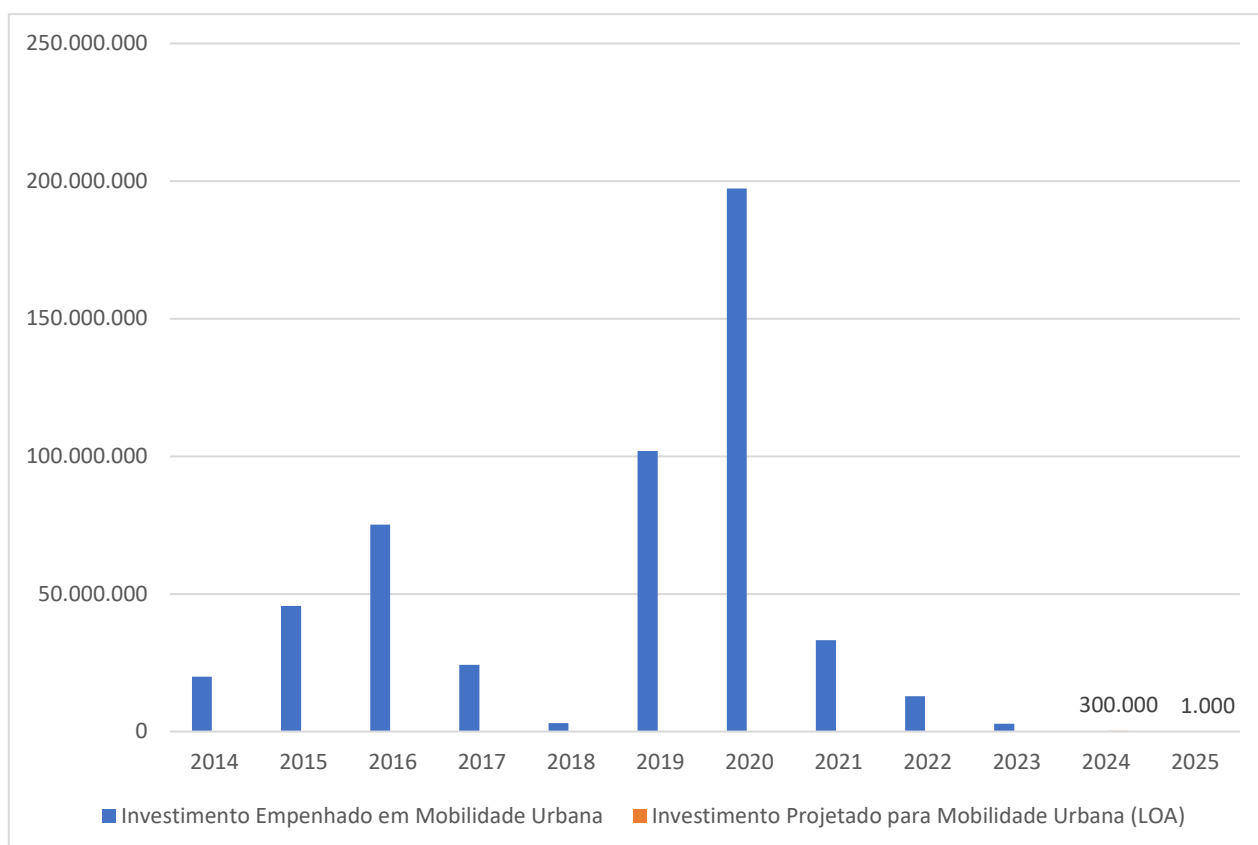
O programa **Caminhos e Moradas São Luís** integra estudos e projetos de mobilidade urbana associados à habitação e drenagem.

- **Recurso destinado:** R\$ 10.000,00 (0,0003% do total dos recursos do PPA)
- **Ações:**
 - Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana Sustentável para São Luís

Além desses programas diretamente voltados à mobilidade urbana, a Prefeitura de São Luís também pretende investir na melhoria da infraestrutura viária por meio do programa "Infraestrutura Urbana". Dentro desse programa, a ação "Implantação, Ampliação e Manutenção de Vias Urbanas" visa aprimorar a malha viária do município. No PPA, foram destinados R\$ 108.480.722,00 para essa ação, representando 3,31% do total de recursos planejados no PPA para o período (2022-2025).

O Gráfico a seguir mostra o histórico dos investimentos empenhados em mobilidade urbana de 2014 a 2023 e a projeção de orçamento para o ano de 2024 e 2025.

Figura 23: Gráfico dos Investimentos em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024 e 2025) da Prefeitura de São Luís



Fonte: Transparência São Luís

É importante ressaltar que valores obtidos no PPA serão posteriormente classificados contabilmente e não necessariamente serão classificados como investimentos, nem nas funções ou subfunções usadas para gerar os valores históricos. No caso de São Luís, apesar de os programas acima possuírem recursos alocados, eles não são classificados contabilmente como investimentos.